



Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x4 Tekna



LE NISSAN QASHQAI ANNÉE-MODÈLE 2014 DE DEUXIÈME GÉNÉRATION EST UNE VERSION AMÉLIORÉE ET PARTICULIÈREMENT RÉUSSIE DE SON PRÉDÉCESSEUR. CE NOUVEAU QASHQAI EST TRUFFÉ DE SYSTÈMES D'ASSISTANCE À PROFUSION, TOUS PLUS UTILES LES UNS QUE LES AUTRES. NOTRE TEST VOUS DÉVOILE LES POINTS FORTS MAIS AUSSI LES POINTS FAIBLES.

Positif

- Design réussi
- Comportement équilibré
- Finition et matériaux de l'habitacle
- Equipement très complet
- Nombreux systèmes d'assistance
- Système de caméra avec vue à 360° fort utile

Négatif

- Charge utile de 365 kg juste
- Niveau sonore intérieur relativement élevé (roulement et bruits aérodynamiques)
- Commande de la boîte avec longs débattements
- Démarrage lent du moteur diesel
- Signal acoustique des systèmes d'assistance trop faible
- Prix de base élevé par rapport à la concurrence

Présentation

Le design du nouveau Qashqai 2014 est particulièrement réussi. La nouvelle version est globalement plus grande en largeur et en longueur (plus 5 cm). Vu de l'extérieur, le nouveau Qashqai brille de mille feux.

Habitacle

Les matériaux utilisés dans l'habitacle sont de qualité supérieure et la finition est bonne. La planche de bord réussie est harmonieuse et sobre. Le volume du coffre de 430 litres n'est que moyen et le chargement avec 365 kg est modeste. Toutefois, le plancher du coffre qui peut être rabaisé et qui sert également de cloison séparatrice est une réussite. L'habitabilité pour le conducteur est bonne mais la garde au toit pour les passagers arrière est plutôt juste. La modularité de l'habitacle ne se limite qu'aux sièges arrière rabattables. La visibilité circulaire est quelque peu restreinte en raison de la forme de la carrosserie. Les assistants au stationnement de série (capteurs et quatre caméras) fonctionnent bien et sont fort utiles.

Confort

Les sièges du conducteur et du passager avant sont dotés d'une grande plage de réglages. Ils sont ergonomiques et confortables même pour de longues distances. L'assise des sièges arrière est relativement droite et ne peut pas être réglée. Les bruits de roulement et aérodynamiques sont malheureusement permanents et pénalisent le niveau de confort. Les suspensions sont toutefois bonnes. Seules les roues de 19 pouces dans la version Tekna sont un peu dures. L'équipement de confort est très complet et riche. Seul bémol, un régulateur de vitesse adaptatif serait le bienvenu.



1



2



3



4

- 1 Finition et matériaux utilisés dans l'habitacle de qualité supérieure.
- 2 Volume de coffre moyen et plancher de chargement modulable, pouvant aussi être utilisé comme cloison.
- 3 Systèmes d'assistance à profusion avec entre autres une caméra de recul avec vue panoramique.
- 4 Boîte à 6 rapports trop peu précise avec de longs débattements.

Performances

Les performances routières sont bonnes. Malheureusement, le démarrage en dessous de 1700 tours/min est faible. Mais après, le moteur tire puissamment et le véhicule de test a eu des accélérations de 0 à 100 km/h en 10,9 secondes. La commande de la boîte à 6 rapports est douce mais avec des débattements un peu longs. La transmission intégrale n'est pas automatique sur le Nissan Qashqai, comme c'est habituel chez de nombreux concurrents. C'est pourquoi, sur le mouillé, lors de l'accélération dans les virages serrés, des problèmes de traction peuvent survenir, mais heureusement vite résolus avec l'ESP.

Qualités routières

Le Qashqai se révèle sportif et agile et est à l'aise sur les routes. La direction est précise mais légèrement indirecte, surtout lors des manoeuvres. Le nouveau Qashqai est neutre dans les virages rapides, jusqu'à avoir une tendance sous-vireuse.

Sécurité

L'équipement de sécurité du véhicule de test est riche et a décroché la note "bien". La distance de freinage mesurée de 34,5 mètres avec une vitesse initiale de 100 km/h est bonne.

Particularités

Le nouveau Nissan Qashqai est riche en systèmes d'assistance comme l'alerte de franchissement involontaire de lignes, l'assistant angle-mort, l'aide automatique au freinage d'urgence ou l'automatique codes-phares. Seuls les signaux acoustiques sont trop faibles.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	1598 ccm
Cylindres	4
Soupapes par cylindre	4
Suralimentation	oui
Puissance max.	96 kW
Couple max.	320/1'750 Nm/trmin

Transmission

Boîte à vitesses	m6
Traction	4x4

Carrosserie

Type de carrosserie	SUV
Poids à vide sel. construct	1600 kg
Charge tractable max.	1800 kg
Volume du coffre petit	430 litres
Volume du coffre grand	1585 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	3 ans
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

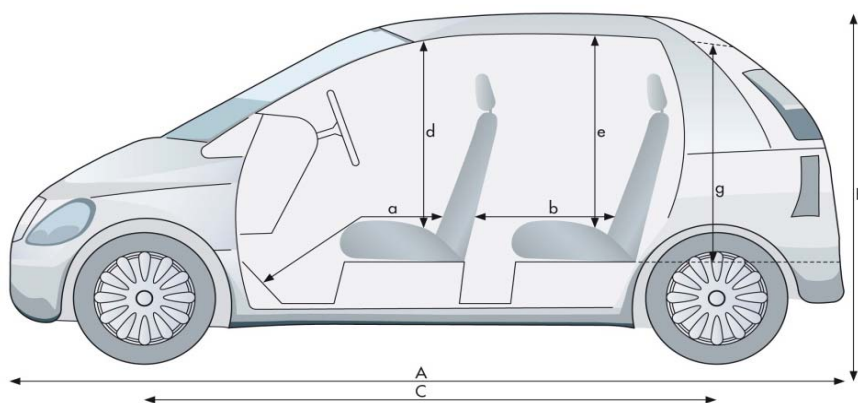
Prix

Prix de base	41'990.– CHF
Prix du véhicule de test	44'180.– CHF

Accessoires (extrait)

- Nissan Safety Shield
- Sellerie en cuir
- Peinture métallisée

Pneu du véhicule de test	225/45R19 Conti Sport CT
Dimension minimale	215/65R16



a de/à 88 cm/109 cm

b de/à 65 cm/89 cm

d 101 cm

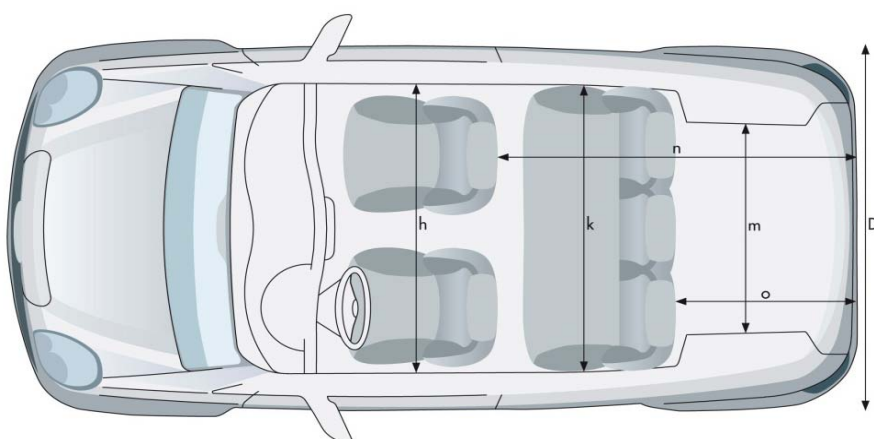
e 93 cm

g 70 cm

A 438 cm

B 159 cm

C 265 cm



h 148 cm

k 148 cm

m 111 cm

n 166 cm

o 85 cm

D 181 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	96.8 kW
Ecart avec le constructeur	+0.8 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	56 km/h affiché
à 80 km/h	76 km/h affiché
à 100 km/h	95 km/h affiché
à 120 km/h	115 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1665 kg
Ecart avec le constructeur	+65 kg
Charge du véhicule de test	365 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	10.5 s
TCS	10.9 s

Elasticité (4e rapport)

60 - 100 km/h	6.9 s
80 - 120 km/h	8.6 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	2013 m
1000 m effectifs sont	994 m tachymètre

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	34.5 m
Décélération moyenne	11.2 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	11.2 m
droite	11.6 m

Insonorisation

à 60 km/h	60 dB(A)
à 80 km/h	63 dB(A)
à 100 km/h	67 dB(A)
à 120 km/h	71 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 ans
	0 km

Service selon constructeur

30000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 5'345.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	1.06 CHF/km
à 15'000 km/an	0.81 CHF/km
à 30'000 km/an	0.55 CHF/km

Environnement

Consommation l/100km (1999/100/EG)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	5.6	4.5	4.9
TCS	6.1	4.5	5.1

Consomm. du test	6.5 l/100 km
-------------------------	--------------

Emissions de CO₂

usine	129 g/km
TCS	134 g/km
moyenne suisse	148 g/km
étiquetteEnergie	B

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	2.05 m
	arrière	5.59 m
Visibilité	avant	3.95 m
	arrière	10.70 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★★
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★★★☆☆
Insonorisation	★★★☆☆
Visibilité circulaire	★★★☆☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	★★★★☆
Consommation au test	★★★★☆
Consommation véh. testé	★★★☆☆

TABLEAU COMPARATIF

	NISSAN	FORD	SUZUKI	VW
	Qashqai 1.6 dCi 4x4 tekna	Kuga 2.0 TDCi Titanium 4x4	SX4 S-Cross 1.6 TD Compact Top 4x4	Tiguan 2.0 TDI BMT Cup 4M
Prix (CHF)	41'990.-	38'350.-	34'990.-	41'900.-
Cylindrée (cm³)	1598	1997	1598	1968
Puissance (kW/CV)	96/130	103/140	88/120	103/140
Couple max. (Nm/trmin)	320/1'750	320/1'750	320/1'750	320/1'750
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	5.1 B(2)	5.9(1) D(2)	4.5 A(2)	5.8(1) D(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	71	69(5)	70(6)	69(7)
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.81	0.76	0.70	0.81
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★☆☆
Test Touring (numéro/année)	8/2014	18/2013(5)	20/2013(6)	6/2008(7)

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an

(4) coût total sur 180'000 km à 15'000 km/an

(5) Ford Kuga 2.0 TDCi Titanium 4x4 120 kW

(6) Suzuki SX4 S-Cross 1.6 TD GL Top

(7) VW Tiguan 1.4 TSI Sport&Style