Martijn Verhoef
3 december 2017

Vernieuwde trendsetter

Fronsende blikken van de critici waren het gevolg toen Nissan aankondigde dat de opvolger van de Almera niet meer die naam zou dragen. Maar de naamsverandering was niet eens het grootste nieuws. Nissans C-segmenter zou voortaan een stuk hoger op zijn poten staan en toch nog met auto's als een Volkswagen Golf moeten concurreren. Dat het Japanse merk daarmee de rest van de autofabrikanten ver vooruit was, blijkt wel als je kijkt naar de wildgroei aan crossovers die anno 2017 plaatsvindt. Inmiddels is het tijd om de tweede generatie Qashqai wat op te frissen, zodat de auto ook met de nieuwe concurrenten de strijd weer aankan.

Familieneus

De facelift brengt een nieuw gezicht met zich mee, want de neus van de Qashqai - en die van de X-Trail - is gelijkgetrokken met bijvoorbeeld die van de Nissan Micra. Vooral aan de koplampen van de oude Qashqai kon je merken dat de auto gedateerd begon te raken. Gelukkig zijn die met de facelift grondig aangepakt, want de nieuwe ledverlichting staat de auto een stuk beter. De achterzijde van de auto is licht bijgepunt, waarbij vooral de gewijzigde achterbumper en de achterlichtunits het vermelden waard zijn. De crossover profiteert van een nieuwe shark finn antenne en op de accessoirelijst vinden we nieuwe lakkleuren en dito lichtmetalen velgen.

De kleur Chestnut Bronze staat de Qashqai erg goed en hoewel de 19 inch wielen ook nadelen hebben - daarover later meer - geven ze het dynamische uiterlijk van de auto extra sjeu.
Hoewel de Qashqai tot aan de facelift nog goed verkocht, komt de facelift op het juiste moment. Automerken buitelen over elkaar heen om een crossover te introduceren en de Qashqai zal het zwaar te verduren krijgen. Met zijn afmetingen valt de Nissan net

tussen twee segmenten in, waardoor de Japanner het niet alleen met auto's als de Peugeot 3008, maar ook met bijvoorbeeld een Hyundai Kona aan de stok krijgt. Aan het zelfverzekerde uiterlijk zal het in ieder geval niet liggen; dat kan nog jaren mee.

Opgewaardeerd

Vanbinnen zijn de verschillen met het pre-facelift model niet erg groot. De aanpassingen zijn voornamelijk onderhuids gedaan, wat je merkt tijdens het rijden. De auto is merkbaar stiller dan zijn voorganger, wat de rust aan boord uiteraard ten goede komt. Ook op hoge snelheden worden bandengerol en windgeruis buitengehouden. De nappaleren stoelen vormen de grootste wijziging in het interieur en deze zijn beslist het vermelden waard. Waar de 'oude' Tekna gladde en goedkoop aandoende lederen bekleding had, krijg je bij de nieuwe stoelen de indruk dat ze uit een hogere klasse komen. De horlogebandtextuur doet een beetje denken aan het merk DS, maar dat neemt niet weg dat de stoelen een stuk beter zitten dan voorheen. De langere zitting biedt meer ondersteuning en je wordt veel beter op je plek gehouden. De stoelen zijn standaard elektrisch te verstellen en de bestuurdersstoel is voorzien van een

geheugenfunctie.

Het multimediasysteem van de Qashqai - Nissan Connect genaamd - is ongewijzigd gebleven. En dat is jammer, want het scherm blinkt niet uit in resolutie en grafisch komt het geheel verouderd over. De bediening is wel kinderlijk eenvoudig en het systeem is ook snel in routeberekening en het opvolgen van aanraakcommando's. Doordat de resolutie van het centrale scherm en het display achter de tellers niet zo hoog is, houdt de afleesbaarheid nog wel eens te wensen over. Bijvoorbeeld bij veel lichtinval. Ook de beelden van de 360-graden-camera worden daarom niet al te scherp weergegeven. Bijna elke directe concurrent heeft een groter en mooier scherm beschikbaar, dus dit is wel een onderdeel waar de Qashqai punten laat liggen.

De bestuurder en bijrijder zitten heerlijk in de Nissan Qashqai, maar achterin houdt de ruimte niet over. Vooral op lange ritten merk je dat een langere volwassene moeite heeft met de beperkte beenruimte. De hoofdruimte is ook minder dan in een Peugeot 3008; iemand van 1,85m stoot nog net niet met de kruin tegen het dak. Door de dynamische achterzijde is de bagageruimte niet zo groot uitgevallen, maar door de dubbele bodem kun je behoorlijk wat koffers en weekendtassen kwijt. Wanneer je meer bagageruimte of extra stoelen verlangt, kun je natuurlijk ook nog voor de X-Trail kiezen.

Niet onderbemeten

De Nissan Qashqai wordt aangedreven door een 1.197 cc benzinemotor met 115 pk. Een topsnelheid van 173 km/h en een sprint van nul naar 100 in bijna dertien seconden zijn geen waarden waar de autofanaat het warm van krijgt. In de praktijk blijkt de auto vlot aan te voelen en heb je totaal niet het idee met een ondergemotoriseerde crossover onderweg te zijn. Met bagage en vier inzittenden weet de auto zich nog steeds te bewijzen. Verwacht geen topprestaties, maar de auto weet geraffineerd te versnellen.

Pas op de snelweg merk je bij tussensprintjes dat het allemaal niet overhoudt. De testwagen is voorzien van een traploze automaat, een transmissie die in combinatie met een beperkt vermogen nog wel eens voor ergernis kan zorgen. Ook in de Qashqai zorgt de automaat voor een loeiende motor bij een stevige acceleratie. Maar als je het iets rustiger aan doet, valt het allemaal wel mee en blijkt de auto alsnog vlot te versnellen. De Nissan bewijst zich als een auto die op comfort is afgestemd, iets dat de auto in combinatie met de verbeterde isolatie en de fijne stoelen tot een hele fijne

reisgezel maakt.

De forse 19 inch wielen hebben wel een invloed op het rijcomfort: hoewel het onderstel oneffenheden goed opvangt, geven de brede banden iets meer van kuilen en onzuiverheden in het asfalt door dan je zou wensen. In bochten zorgen de brede wielen en het fijne onderstel wel voor veel vertrouwen, want je gaat zeer plezierig de bocht om met de hoge Nissan. Van hinderlijk overhellen is geen sprake en dat past wel bij het dynamische uiterlijk van de Japanner.

Beperkingen

Het is jammer dat je bij Nissan beperkt wordt in de keuze van aandrijving en transmissie. De Xtronic traploze automaat kun je alleen krijgen met de 1.2 benzinemotor of de 1.6 liter DCi 130. Vierwielaandrijving is alleen op die laatste motorvariant beschikbaar, maar daar zal in Nederland beperkte vraag naar zijn.

Wil je een caravan achter de Qashqai hangen, dan raden we je aan om de 1.2 met

traploze automaat te laten staan. Met 1.000 kg trekvermogen is dit namelijk geen uitblinker. De handgeschakelde versies van de Qashqai kunnen meer hebben, zo trekt de 130 pk sterke diesel met handbak 1.800 kg. Bij de benzinemotoren heb je ook nog de keuze uit een 1.6 DIG-T met 163 pk en handbak (1.500 kg trekvermogen). Deze motor is niet in combinatie met een automaat of vierwielaandrijving te krijgen, net zoals de 110 pk sterke 1.5 dieselmotor.

Prima aangekleed

In vergelijking met de concurrentie zit de Nissan Qashqai goed in de spullen, zonder dat je de halve optielijst moet aankruisen. Rijklaar instappen kan vanaf 26.990 euro met de 1.2 DIG-T Visia. Zaken als cruise control, airconditioning en Bluetooth zijn dan al aanwezig. Prijstechnisch is de N-Connecta interessant, want voor een bedrag van 30.990 euro heb je dezelfde motor en handbak, maar ook al 18 inch lichtmetalen wielen, keyless entry en navigatie in de vorm van Nissan Connect.

Voor een extra investering van 2.000 euro krijg je zaken als bi-ledkoplampen, een dodehoekhulp en halflederen stoelen. Wanneer je nog eens 2.400 euro overhandigt, rijd je een handgeschakelde Tekna+. De nappaleren stoelen met geheugenfunctie, een BOSE-audiosysteem en een panoramisch glazen dak zijn dan aanwezig. Samen met de automaat en de fraaie metaallak komt de gereden auto rijklaar op een prijs van 38.640 euro. Op dit moment mis je dan nog wel zaken als een adaptieve cruise control en actieve rijbaanhulp, want dit zijn veiligheidsopties die pas in de loop van 2018 leverbaar worden.

Het exterieur van de Qashqai is weer lekker bijgepunt. Hoewel de auto ondanks zijn leeftijd nog erg goed verkocht, kan de Nissan de concurrentie met hernieuwde zelfverzekerdheid te lijf. Niet alleen de zakelijke klant wordt verleid met een rijke standaarduitrusting en een lage fiscale waarde, ook de particuliere koper en privÃ©leaserijder gaan massaal voor de vernieuwde crossover. Op het gebied van multimedia laat de auto punten liggen, maar de rijke uitrusting en de fijne rijeigenschappen maakt de trendsetter van het crossoversegment nog steeds het overwegen waard.

Plus

+ Dynamisch uiterlijk
+ Met bijpassende rijeigenschappen
+ Goede standaarduitrusting

Min

- Verouderde multimedia
- Ruimte op achterbank is beperkt
- Transmissie en aandrijving beperkt te combineren