



Te mooi om waar te zijn?

We hebben door de jaren heen van alles voorbij zien komen qua aandrijvingen. Maar een elektrische auto zonder stekker is voor het eerst. We kennen natuurlijk de hybride-aandrijvingen van bijvoorbeeld de Toyota Prius, waarmee je een stukje elektrisch kunt rijden zonder dat je de auto aan een stopcontact hoeft op te laden. De auto waarmee we nu kennis maken, borduurt eigenlijk op die werkwijze voort, want er werken een benzine- en elektromotor samen.

Maar er is een verschil: de benzinemotor drijft de wielen niet aan. De auto waar we het over hebben, is de Nissan Qashqai e-Power. In die cross-over zorgt een 1,5 liter benzinemotor ervoor dat een kleine batterij van 2,1 kWh wordt bijgeladen, zodat de elektromotor van voeding is voorzien. Je beschikt daarmee over de voordelen van elektrisch rijden, namelijk een direct koppel en naadloze aandrijving, zonder dat je over opladen hoeft na te denken. Klinkt te mooi om waar te zijn, maar is dat het ook?



Geen verrassingen

Qua uiterlijk zal je in ieder geval niet voor verrassingen komen te staan. De auto heeft bijna een identiek uiterlijk als zijn benzinebroers en het is zoeken naar de verschillen. De e-Power heeft een dichte grille, die voor een betere aerodynamica moet zorgen. Uiteraard prijkt op de testauto ook het speciale Nissan-logo, dat alleen voor geëlektrificeerde modellen zoals de Ariya en Juke Hybrid wordt gebruikt. Het logo is in wit uitgevoerd, alsof het licht geeft. Naast dit speciale logo vind je hier en daar de e-Power emblemen, maar als je die wegdenkt staat er een gewone Qashqai. Wat zeker geen schande is, want het is een auto die qua ontwerp goed mee kan komen in het hippe en overvolle cross-oversegment.

De tweekleurige uitvoering van rood en zwart mist zijn uitwerking op het ontwerp niet. De strakke lijnen worden hierdoor nog wat dikker aangezet, terwijl het dak veel steiler lijkt af te lopen. Als je voor de dikker aangeklede Tekna Plus trim gaat, beschik je standaard over de grote 20 inch wielen en de matrix led-koplampen die je bij de testauto ziet. En als dat je nog niet opvallend genoeg is, kunnen we je het Fuji Red in

combinatie met het zwarte dak zeker aanraden. Al kun je inmiddels ook voor de nieuwe lakkleur Ceramic Grey kiezen, wat een beetje aan het Nardogrijs van Audi doet denken.



Verbeterde multimedia

Vanbuiten zijn de verschillen met zijn niet-elektrische broers dus minimaal, maar hoe zit dat in het interieur? Zoals te verwachten valt, zie je ook hier de logo's voor geëlektrificeerde Nissans. Daarnaast valt op dat op de middenconsole twee extra knoppen prijken. De EV-knop gebruik je logischerwijs als je even helemaal elektrisch wilt rijden. Hoeveel dat is, benoemen we zo. De andere - de e-Pedal knop, kennen we uit andere elektrische Nissans. Die functie zorgt ervoor dat je het rempedaal bijna niet aanraakt.

Sinds de komst van de e-Power versie beschikt de Qashqai over een nieuw multimediascherm, dat ons zeer goed bevalt. Het scherm heeft een hoge resolutie en een goed werkend aanraakscherm. Bovendien biedt het systeem uitgebreide functies, zoals de spraakassistent Alexa van Amazon die naar wens opgevraagde info opdreunt

of instellingen verandert. Je kunt zelfs apparaten thuis bedienen vanuit de auto, als je bijvoorbeeld huisverlichting of de wasmachine op de spraakassistent hebt aangesloten.

Achter het stuur prijkt net zo goed een digitaal scherm, dat een goede weergave van de aandrijving weergeeft, naast alle gebruikelijke informatie. Met al deze digitale schermen doet het interieur van de Nissan nog steeds modern aan, zeker als je het vergelijkt met dat van kleinere broer Juke die een stuk bedaagder over komt.

Als je de Qashqai vergelijkt met directe concurrenten, komt de auto ook goed weg. De materialen die gebruikt zijn, voelen fijn aan en hebben een hoogstaande uitstraling. De toplaag van het dashboard is zacht en nergens vind je glimmend plastic. Dashboard en middenconsole zijn netjes afgewerkt met een stiksel, terwijl sierstrippen met geborstelde metaallook de boel completeren. Je bedient de functies van de auto eenvoudig op de tast, want bijna overal zijn fysieke drukknoppen voor gebruikt.

Tijdens onze eerste kennismaking met de Qashqai concludeerden we al dat de auto een stuk praktischer is ingericht dan zijn voorganger. En van die toegenomen ruimte profiteren de inzittenden van de e-Power net zo goed, want alleen de bagageruimte is door de plaatsing van de batterij met 35 liter afgenomen. Zowel voor- als achterin is het prima plaatsnemen in de Qashqai, waarbij je voorin onder meer profiteert van de uitgebreid verstelbare zetels met massagefunctie. Achterin moet je die luxe missen, maar heb je genoeg hoofd- en beenruimte om een lange rit dragelijk te maken. Zelfs de geteste versie met panoramadak heeft aan hoofdruimte geen gebrek. Zoals gezegd is de kofferruimte wel iets teruggelopen en dat terwijl die plek al niet het sterkste punt van de Nissan was. Een ruimtewonder is de auto op dat gebied dus niet.



3 kilometer bereik

We noemden de Qashqai in de intro al een elektrische auto die je niet hoeft op te laden. Nissan vindt deze auto de oplossing voor mensen die wã©l elektrisch willen rijden, maar opzien tegen de laadpaaljungle en range anxiety. Een mooie gedachte natuurlijk, waar veel mensen voor te porren zullen zijn. Maar om te bepalen of dit de motorisering is die je moet hebben, is het goed om eerst even naar de werking van de aandrijving te kijken. Deze is namelijk wezenlijk anders dan bij hybrideauto's die we al kennen, zoals Toyota's CH-R of de Ford Mondeo. Bij die auto's wisselen de elektromotor en benzinemotor elkaar af om de wielen aan te drijven, zodat de meest efficiënte krachtbron op het juiste moment de aandrijving verzorgt.

Bij de Qashqai zorgt alleen de elektromotor voor de aandrijving op de wielen, terwijl de benzinemotor via een dynamo de batterij vult die nodig is om de elektromotor van kracht te voorzien. Auto's als de Mitsubishi Outlander en Opel Ampera werken grotendeels op vergelijkbare wijze, maar hebben als grootste afwijking de mogelijkheid om ook met een stekker de batterij te laden. Dat gaat bij de Qashqai niet, wat maakt

dat de benzinemotor eigenlijk constant moet draaien om stroom op te wekken. Geheel elektrisch met een volle batterij komt de Nissan namelijk maar drie kilometer ver, wat geen zoden aan de dijk zet. De grootste winst zit hem in het feit dat de benzinemotor constant binnen een efficiënt toerenbereik draait en daardoor minder brandstof nodig heeft.



Op zoek naar het nut

Voor het rijgedrag betekent het dat de auto de eigenschappen van een elektrische auto heeft, omdat kracht en koppel direct voor handen zijn. De benzinemotor hoor je overigens bijna niet, want door de active noise cancelling blijft het motorgeluid op de achtergrond. Die toepassing kan echter niet voorkomen dat bandengerol meer dan gemiddeld hoorbaar is in de cabine. De motor gedraagt zich dus rustig, tenzij je veel vraagt van de auto en de krachtbron dus harder moet werken om de kleine accu aangevuld te houden. Maar dan nog is de auto merkbaar gerieflijker en handzamer dan een vergelijkbare cross-over met benzinemotor.

Het ontbreken van schakelmomenten, het lagere zwaartepunt en het directe surplus van vermogen maken dit een heel fijne auto om te rijden. De eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat die fijne rijeigenschappen ook het enige argument zijn om voor deze aandrijving te gaan, want als het gaat om verbruik zien we niet direct de voordelen van deze motorisatie. Op papier verbruikt de auto 5,4 liter per 100 kilometer, bij een uitstoot van 122 gram per kilometer. Geen baanbrekende cijfers, zeker als je die afzet tegen de verbruikscijfers van hybrides als een RAV4 of zelfs een Peugeot 3008 met alleen een benzinemotor.



Niet de zuinigste

Qua verbruik vinden we dus geen argumenten om voor de Qashqai e-Power te gaan, maar hoe zit het met de aanschafprijzen? De e-Power is er minstens als dik aangeklede N-Connecta vanaf 42.990 euro. Dat is direct ook de versie waarvoor we zouden gaan, want je hebt dan al zaken als parkeercamera's rondom, navigatie en uitgebreide veiligheidssystemen. De Tekna kost minstens 45.090 euro en biedt daarvoor extra's als een elektrische achterklep en matrix koplampen. De geteste Tekna

Plus moet minstens 48.590 euro kosten en zorgt voor luxe met nappalederen bekleding, Bose audio en massagestoelen.

We kunnen ons voorstellen dat de Qashqai e-Power in markten waar men nog niet zo ver is met elektrisch rijden een uitkomst is. De eigenschappen van elektrische auto's als de naadloze versnelling en directe kracht zijn dan ook erg prettig en komen goed uit de verf in de Nissan. Maar voor Nederland zijn er goedkopere volledig elektrische alternatieven en als je dat nog een stap te ver gaat, zijn er veel andere cross-overs die in de praktijk zuiniger en schoner blijken. Het maakt de Qashqai e-Power dus vooral een soepel rijdende en mooi uitgeruste auto en dat kan voor veel mensen al een hele goede reden zijn om juist deze versie te kiezen.

Plus

- + Rijeigenschappen van elektrische auto
- + Sterk verbeterde multimedia
- + Mooi interieur

Min

- Geen significant voordeel van aandrijflijn
- Nog minder bagageruimte