

# Essai Nissan Qashqai 1.3l 140 Tekna : familial et abordable ?

écrit par Nicolas Vandersleyen



## Le Nissan Qashqai inaugure le segment des Crossover en 2007

Dès son apparition sur nos routes en 2007, le Nissan Qashqai fit une percée fulgurante sur le marché. En effet, il se plaçait comme **précurseur du segment des Crossover**. De ce fait, il se voulait abordable, bien équipé, pratique, disponible en version 5 places et puis 7 places à partir de 2008 et surtout avec un design attirant ! Durant les années suivantes, ce Qashqai resta en tête du classement des ventes en Europe et devint **le best-seller de Nissan**. Bien sûr, la concurrence ne se fit pas attendre et le segment des Crossover de cette dimension fut rapidement saturé au cours des années suivantes. Même si en 2021, il n'est plus premier des ventes, il reste néanmoins, très populaire et a été écoulé à plus de 5 millions d'exemplaires dans le monde. D'ailleurs, au cours de cette année 2021, Nissan décida de restyler son Qashqai pour espérer récupérer des ventes. Ainsi, le Qashqai que nous venons d'essayer et que nous vous présentons ici inaugure **la 3<sup>e</sup> génération du modèle**.







## **Nissan Qashqai 2021 : 1 seul moteur mais des perspectives !**

Pour cette 3<sup>e</sup> génération de Qashqai, Nissan a décidé de ne fournir qu'un seul bloc moteur essence (du moins pour l'instant), de chez Renault (pour rappel, Nissan et Renault ont formé une alliance en 2014). Ainsi, il s'agit **d'un moteur 4 cylindres 1.3l turbo essence développant 140 ch et 240Nm ou 158ch et 270Nm et aidé par un système de micro-hybridation 12V.** A cela s'ajoute le choix d'une boîte manuelle 6 vitesses ou d'une boîte automatique de type CVT (uniquement avec le moteur de 158ch : option à 2200€) ainsi que le choix d'une transmission 4X4 (uniquement avec la boîte CVT et le moteur de 158ch : option à 2000€). Dans le cas de la transmission intégrale, l'essieu de torsion de la suspension arrière se veut remplacer par une suspension multi bras et un arbre de transmission avec un embrayage direct viennent prendre place au milieu.







Pour 2022, le constructeur Japonais, a déjà prévu d'élargir son offre en proposant un Qashqai sur le même principe que le Honda CRV. Il s'agit là d'avoir une propulsion 100% électrique avec 190ch. Ainsi, le moteur thermique ne sert que de générateur afin d'éviter des recharges interminables, des coûts très élevés de batteries et un accroissement de masse important. De cette manière, le moteur thermique peut être optimisé pour fonctionner uniquement dans sa plage optimale et ainsi diminuer les émissions émises.





# Moteur essence performant ? Oui et non

Le Nissan Qashqai que nous venons d'essayer était un modèle 140ch, en boîte manuelle à 6 rapports avec une finition Tekna, la plus haute disponible. Dès la mise en route, **ce Crossover est facile à prendre en main**. L'ensemble de **l'équipement est assez intuitif et a bien évolué** depuis la génération précédente et la position de conduite est bonne, fournissant **une bonne visibilité d'ensemble**. De plus, **l'habitacle est soigné et bien agencé**. A première vue, le moteur essence semble un peu « mou ». Mais, en fait, il faut apprendre à le connaître. Dans les bas régimes, on ressent clairement un manque de couple mais le bloc reste malgré tout souple et ne cale pas facilement. Malgré tout, **sous les 2000 tr/min, le moteur est vraiment creux**. A partir de cette plage, cela s'améliore avec **un pic de performance ressenti à partir de 3500 – 4000 tr/min**. C'est vraiment à ce moment-là qu'il devient vif, et où nous pouvons sentir les 140ch. A noter que **le 0 à 100 km/h est abattu en 10,2 sec**.







## Anticipation !

Après notre semaine d'essai, nous avons fini par nous habituer et cela n'est finalement pas très dérangeant. Il faut juste penser à bien gérer son démarrage quand il faut s'insérer dans le trafic à l'heure de pointe ou lors d'un démarrage franc. De la même manière, il est souvent nécessaire de rétrograder d'une ou deux vitesses lorsque l'on souhaite dépasser. Heureusement **la boîte de vitesse manuelle se veut rapide, précise et légère dans le poignet**. De plus, **les 2 seules roues avant motrices conservent une bonne motricité** même sur sol mouillé ou glissant. Bien sûr, le but n'était pas de créer une voiture de sport mais bien de garder un aspect familial et pratique, ce qui explique que ce Qashqai n'ait pas de vocation dynamique.





## Le Qashqai, un Crossover complet et familial

A cela s'ajoute un **grand confort de conduite**. En effet, les sièges et la suspension absorbent bien les inégalités de la route et ce Qashqai se veut **aussi à l'aise en ville, grâce à une bonne maniabilité, que sur autoroute**. Malgré tout, sur autoroute, le bruit de roulement vient un peu perturber la sérénité. A cela s'ajoutent aussi les systèmes d'aides à la conduite tels que le « **cruise control** » adaptatif ou le « **lane assist** » qui se veulent parfois trop intrusifs, notamment en freinant lorsque cela n'est pas nécessaire ou pas approprié. Cependant, la **technologie embarquée dans ce Crossover se veut complète** et on ne manque de rien. Ainsi, outre les éléments déjà cités, nous avons à notre disposition :

- La détection d'angle mort
- Les caméras périphériques,
- L'affichage tête haute,

- Le chargeur à induction pour smartphone,
- L'Apple Car Play,
- La détection de somnolence du conducteur,
- L'assistant au trafic transversal en marche arrière avec freinage d'urgence
- Le freinage d'urgence avec détection des piétons, cyclistes et des croisements,
- L'assistance au démarrage en côte, etc







Ce Qashqai se veut donc complet et prêt à emmener toute la famille et les bagages en vadrouille. De ce fait, **le coffre a un volume de 479 litres** et se compose d'un plancher offrant deux étages.

## **Prix, taxes et consommation du Nissan Qashqai 1,3l DIG-T 140 MT**

Au cours de notre essai, nous avons finalement **consommé une moyenne de 7,1l aux 100 kms** (contre 6,3l annoncé) et **les émissions de CO<sub>2</sub> sont de 143 gr/ km**. Cela n'est pas si mal en regard de la concurrence souvent légèrement plus haut. D'ailleurs en parlant de concurrence, le gros point faible du Qashqai est son manque d'offre de motorisation et de versions hybrides – hybrides plug in. A cela, les concurrents tels que :

- Le Cupra Formentor (article disponible [ici](#)),
- Le VW Tiguan (article disponible [ici](#)),

- Le Skoda Kamiq (article disponible [ici](#)),
- La Subaru Forester 2.0i e boxer (article disponible [ici](#)),
- Le Peugeot 3008 ou encore
- Le Hyundai Tucson (essai prochainement) proposent mieux. Du moins pour certains.

Au niveau des tarifs, le Nissan Qashqai démarre à 28 950€ en version « Visia » et **la version 140ch MT Tekna essayée valait 36 150€**, ce qui, avec les quelques options faisait monter le prix à +- 38 000€. Au niveau des taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
<b>Taxe de mise en circulation</b>	867€	867€	46,23€
<b>Taxe de circulation annuelle</b>	201,3€	201,3€	81,12€
<b>Eco malus</b>	/	0€	/





## Résumé du Nissan Qashqai 140ch Tekna essayé

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

[Nicolas Vandersleyen](#)