

# LE NISSAN QASHQAI e-POWER de 3ème GENERATION EVOLUE ENCORE !

écrit par Luc Vandersleyen



NISSAN avait révolutionné le monde des SUV en créant, en 2007, un crossover urbain, le QASHQAI, qui d'emblée avait connu un très grand succès. En 2021, pour la 3<sup>ème</sup> génération, il avait opté pour une motricité entièrement électrique. Cependant, au lieu de mettre une grosse batterie, le constructeur avait choisi d'utiliser une petite batterie et un moteur thermique qui servait UNIQUEMENT de générateur. Ainsi l'électricité produite allait, à la petite batterie de 2,1 kWh, ou aux roues avant qui sont les seules roues motrices, et ceci, à l'aide d'une réduction unique. En 2024 le Qashqai a été remis à jour avec de nouvelles faces avant et arrière ainsi qu'un léger restylage. En même temps l'habitacle a été modernisé et l'équipement a progressé. Cependant, à l'automne 2025 ce petit crossover urbain a encore été amélioré. Si les détails de carrosserie sont subtils, le système e-POWER a été optimisé pour plus de confort et une plus grande autonomie.







## PRESENTATION DE NOTRE NISSAN QASHQAI e-POWER TEKNA Plus :

Comme signalé, ce crossover a été restylé en 2024 et il se présente depuis avec une ligne équilibrée et moderne. Sa **très belle calandre trapézoïdale** est encadrée par des retours latéraux triangulaires légèrement éclairés et un dessin en nid d'abeille pour l'ensemble tandis qu'à l'arrière l'allumage des feux est plus dynamique. Le bas des boucliers avant et arrière sont désormais noirs, comme le bas des flancs sous le profilé chromé. Toujours **construit sur la plateforme** de l'alliance Renault-Nissan **CMF-C** que l'on retrouve aussi sur les Renault Austral ou Espace, il a des jantes de 20 pouces équipées de pneus Michelin. Du côté de la motorisation, nous retrouvons le **moteur 3 cylindres de 1497 cc de 158 ch avec 250 Nm de couple qui produit l'électricité** pour la batterie d'1,97 kWh et pour le **moteur électrique**. Ce dernier utilise, maintenant, sa pleine capacité **de 205 ch** au lieu des 190 ch des versions précédentes.

Le **couple de 330 Nm** restant inchangé. En plus, les **émissions de CO<sub>2</sub>** ont légèrement **diminué** pour se situer entre 100 et 103 gr/km. Par le passé, cette puissance n'était disponible qu'avec le mode « Sport », sinon la cartographie limitait électroniquement la puissance. Enfin, les ingénieurs ont, aussi, fait un **bon travail pour réduire la consommation du moteur thermique** régénérateur. Pour cela, ils ont abandonné le taux de compression variable et utilisent un plus gros turbo permettant de réduire le régime du moteur sur autoroute. Ils ont, aussi, fait un très bon travail pour diminuer les bruits de fonctionnement.





Du côté de l'habitacle on retrouve celui de 2024 avec quelques plastiques durs, notamment sur le tableau de bord et le haut des portières, mais il est, dans l'ensemble assez chic. Les

sièges, revêtus de cuir en partie matelassé avec de l'Alcantara sur les bords, sont bien dessinés et sont confortables. On retrouve, aussi, de l'Alcantara sur une partie du tableau de bord, sur les contre-portes et sur l'accoudoir central. La banquette arrière est accueillante pour 2 personnes, mais n'est pas coulissante. Les portes arrière s'ouvrent largement pour permettre un bon accès. Le **coffre**, qui est à double niveau, offre un **volume de 435 litres** qui arrivent à **1379 l.** en rabattant les dossiers de la banquette arrière. D'autre part, ce crossover pèse 1687 kg et peut prendre une charge de 520 kg. Le **tableau de bord**, qui intègre encore, des commandes physiques pour la climatisation ou la radio se montre ergonomique. La console centrale, entre les sièges comprend les commandes de boîte, les différents modes de conduite, y compris l'« e-Pedal » et l'EV. Cette touche EV permet de rouler directement en électricité sans que le moteur thermique ne se mette en route. Malheureusement, vu la taille de la batterie, qui prend un peu de place dans le coffre, nous ne pourrions parcourir que quelques km avec ce mode. Cette console offre, aussi, quelques rangements bien pratiques et une recharge par induction pour le téléphone. Devant le conducteur, il y a un **petit écran pour le combiné d'instrument, très complet** et bien lisible ainsi qu'un **affichage « tête haute »**. Au centre du tableau de bord, il y a un **grand écran de 12,3 pouces qui utilise, notamment la navigation Google Maps**. Il y a, bien sûr, une commande vocale « Hey Google » pour un accès direct à différents réglages. Les **caméras périphériques** sont aussi présentes et de bon niveau. Cet « **Around View Monitor** » (AVM) utilise 4 caméras périphériques pour nous permettre un contrôle complet du véhicule. Il est complété d'une fonction 3D. Bien sûr, les ADAS sont aussi bien présentes pour notre sécurité. Nous avons, aussi un **toit panoramique** en verre qui éclairait agréablement l'habitacle, tandis, que nous avons, en plus, une **ouverture du hayon motorisé**. Bien sûr, il y a **3 modes de conduite : ECO, Normal et sport**.













# EN ROUTE AVEC NOTRE NISSAN QASHQAI e-POWER TEKNA + :

Notre position de conduite est parfaite grâce au réglage à commande électrique de notre siège. Une fois notre réglage mémorisé, le siège se placera à notre taille lorsque nous pousserons sur le bouton de démarrage et reculera lorsque nous arrêterons la voiture avec ce même bouton. Nous aurons, ainsi, plus de facilité pour entrer et sortir de la voiture. Le **Qashqai, est prêt à démarrer. Si la batterie est bien chargée, nous partirons, en douceur et en silence, en mode électrique, mais très vite, le moteur thermique générateur se met en route pour nous fournir de l'électricité. Il est beaucoup plus discret que par le passé.** En ville, nous constatons que la visibilité est excellente et nous apprécions le confort, non seulement des sièges, mais, aussi, de la suspension, malgré nos roues de 20 pouces. Avec ses dimensions moyenne : 4,43 m en longueur, 1,84 m en largeur et 1,63 m en hauteur, notre Qashqai a un **bon gabarit** pour la circulation urbaine tout en restant **très habitable**. Nos manœuvres sont bien facilités grâce aux caméras de l'« Around View Monitor » à 360°. En plus, nous avons la **fonction « e-Pilot »** qui est aussi **bien pratique** puisque nous ne devons utiliser les freins que pour l'arrêt complet. Sur les **petites routes, il se révèle assez dynamique**. Nous constatons que nous avons toujours une réserve de puissance bienvenue. Nos **reprises** sont **améliorées** et les insertions sur voie rapide sont beaucoup plus faciles. Nous constatons, aussi, que la **suspension** du train **arrière multibras** est bien **calibrée**, mais suffisamment souples pour assurer un bon confort. En plus, la **direction** se montre **précise** tandis que la **tenue de route** est **rassurante**. Le freinage est efficace en toutes circonstances. **Sur autoroutes, nous constatons d'emblée que non seulement le moteur générateur est plus discret, mais la consommation d'essence a aussi diminué.** Au niveau des performances, ce Qashqai 2025 a une **vitesse maxi de 170 km/h** et peut passer de **0 à 100 km/h en 7,6 secondes**.







## **LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE NISSAN QASHQAI e-POWER Tekna Plus :**

Le gros avantage de cette version e-POWER, c'est qu'il ne doit jamais être branché sur une prise électrique alors que l'on profite d'une motricité 100% électrique. Bien sûr, il faut de l'essence pour faire fonctionner le générateur et il faut payer les taxes de ce moteur thermique. Au cours de notre semaine d'essai au cours de laquelle nous avons roulé en ville, sur routes et sur autoroutes -sans y faire toutefois de très longs trajets- nous avons consommé en moyenne 4,8 l/100 km. Notre autonomie était de l'ordre de 1000 km. Lors de l'essai de la version de 190 ch de 2024, nous avons une moyenne de 6,4 l/100 km. Ici, aussi les émissions de CO<sub>2</sub> ont, aussi, diminuées, puisqu'on se situe, entre 100 et 103 gr/km au lieu de 117... En ce qui concerne le prix, notre NISSAN QASHQAI e-POWER Tekna Plus, coutait 49.840 Euros TTC.

Il n'y avait qu'une seule option : un supplément de 600 Euros

pour la peinture bi-ton.

La peinture Fuji Sunset Red était standard, comme le Glas Roof et le Cold Pack.

Notre véhicule valait, donc 50.440 Euros TTC.





