

LE NISSAN QASHQAI E-POWER, INITIATEUR DES CROSSOVER COMPACTS, EVOLUE SEREINEMENT !

écrit par Luc Vandersleyen



Pour rappel, **NISSAN a créé en 2007 son Qashqai** qui ouvrait la voie des crossover urbains. **En 2021, pour la 3^{ème} génération**, le constructeur a opté pour une **motricité électrique avec un moteur thermique** qui sert **UNIQUEMENT de générateur**. Voir notre essai du 07 novembre 2023. Cette 3^{ème} génération a connu, **en 2024** sa traditionnelle **remise à niveau de mi-parcours** avec de nouvelles faces avant et arrière et un léger restylage. Bien sûr, outre cette version « e-Power » essayée ici, il y a une version d'entrée de gamme Mild-Hybrid 140 (ch) disponible avec la seule boîte manuelle à 6 rapports. Ensuite, nous avons une version Mild-Hybrid 158 (ch) disponible en boîte manuelle ou en boîte auto XTronic. Il s'agit, ici, d'une boîte CVT (à variation continue) comme dans le Juke. Elle n'est disponible qu'en 2 roues motrices. Pour les 4 roues motrices, on aura d'office la boîte CVT XTronic. Enfin, il y a la version e-Power dont les 190 ch du moteur électrique sont envoyés aux seules roues avant. Bien sûr, **l'habitacle est modernisé et l'équipement a progressé.**







PRESENTATION DE NOTRE NISSAN QASHQAI N-Design E-POWER:

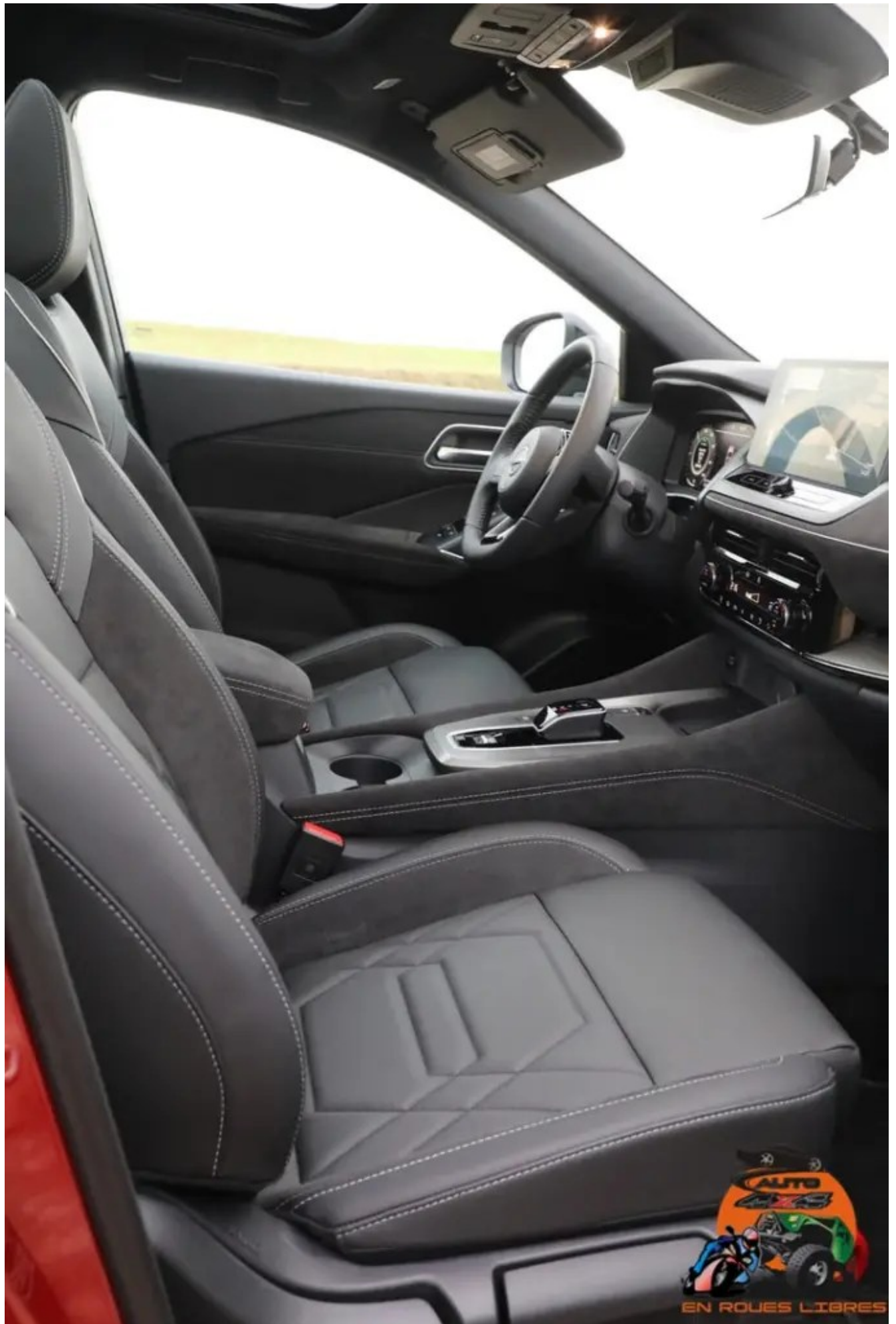
Notre Nissan Qashqai E-Power est toujours construit sur la plateforme française de Renault CMF-C. On la retrouve aussi sur les Renault Austral et Espace. La carrosserie a évolué à l'avant avec une calandre beaucoup plus grande intégrant les phares et un dessin en nid d'abeilles. Ce dernier lui donne un style plus premium. L'arrière n'a pas vraiment évolué par le dessin de ses feux, mais, ils s'allument avec de nouveaux effets et un traitement « super red » qui les rend plus lumineux. Les jantes de notre version N-Design ont 20 pouces et ont un design original. les pneus sont de marque Michelin. L'habitacle est aussi plus premium avec de nouveaux matériaux. Les sièges, bien dessinés sont revêtus de cuir et d'Alcantara, que l'on retrouve aussi sur le tableau de bord. A l'arrière, la banquette est accueillante pour 2 personnes, mais n'est pas coulissante. Les portes s'ouvrent largement pour faciliter

l'accès à bord. Le **coffre**, avec un double plancher, offre un **volume de 435 litres qui passent à 1.379 l.** en rabattant les dossiers des sièges arrière. Le hayon est à commande électrique, en option. Signalons que cet SUV pèse 1665 kg et qu'il peut transporter 515 kg. Nous disposons, aussi d'un **toit panoramique en verre** qui éclaire notre habitacle. Au centre du tableau de bord, le **nouvel écran central de 12,3 pouces**, est **plus réactif**. Des applications Google y sont directement intégrées. Nissan a gardé, aussi, **beaucoup de boutons normaux** pour le réglage de la climatisation et de la radio, notamment. On profite aussi du système AVM (Around View Monitor) : **une caméra 360° 3D** qui facilite grandement les manœuvres. Bien sûr, il y a aussi la conduite semi-autonome **ProPilot**, mais aussi un **mode « e-Pedal »** qui permet la conduite sans frein, ou presque, tout en rechargeant la batterie. Pas de changement sous le capot. On retrouve le **moteur 3 cylindres de 1497 cc de 158 ch et 250 Nm couplé à la batterie de 1,97 kWh**. Le **moteur électrique a 190 Ch et 330 Nm**. Il entraîne, a lui seul, les **roues avant** alors que le moteur à essence ne sert que de générateur. Il recharge, donc, la batterie. Celle-ci, de taille modeste, doit être rechargée en permanence. Le Qashqai, ne pourra faire plus de 2 km, environ, sans être rechargée par le moteur thermique.













EN ROUTE AVEC NOTRE NISSAN QASHQAI N-Design E-POWER :

Grâce aux commandes électriques de notre siège, nous trouvons rapidement une **bonne position de conduite** et nous avons une **excellente visibilité**. Nous démarrons, bien sûr, en silence, avec le moteur électrique, mais, bien vite, le **générateur** se met en route. Il reste très **discret en ville**. D'emblée, nous **apprécions le confort** aussi bien des sièges que de la suspension. Le Qashqai est **maniable et d'un bon gabarit** pour circuler en ville. De plus, la **caméra 360° de l'Around View Monitor (AVM)** est bien pratique pour toutes nos manœuvres. Sur **petites routes**, le **bruit du moteur thermique** est bien contenu. La **tenue de route** est très **saine** et les **mouvements de la caisse** sont **bien maîtrisés**, notamment, grâce à la suspension arrière multibras. Sur **autoroute**, lors de **fortes accélération** le **bruit du générateur** est **plus présent**, mais reste assez faible grâce aux vitres latérales plus épaisses. Il y a aussi, suivant le

revêtement, de légers bruits de roulement. **En toutes circonstances, la conduite** de notre Qashqai E-Power reste sereine et rassurante.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE NISSAN QASHQAI N-Design E-POWER :

S'il ne faut à aucun moment brancher notre Qashqai e-Power à une prise électrique, il faut **fournir de l'essence à son générateur**. Au cours de notre semaine d'essai, nous sommes arrivés à une **consommation moyenne de 6,4 l/100 km**, en passant brièvement par 4,5 ou 6,8 L/100 km. Bien sûr, c'est en circulation urbaine avec le « e-Pedal » que l'on arrive aux meilleurs résultats. Les **émissions de CO₂ étant de 117 g/km**. En ce qui concerne le prix, notre **NISSAN QASHQAI E-POWER N-Design valait 46.140 Euros**. De série, il dispose de l'option bi-ton. Bien sûr, il y avait quelques autres options :

- Cold Pack : sièges, pare-brise et volant Chauffants : 600 E
- Glass Roof : Toit panoramique : 750 E
- Easy Pack : affichage tête haute, hayon automatique, siège conducteur à commande électrique : 1.100 E

Soit un total TVAC de 2.450 E. Notre Nissan Qashqai E-Power N-Design valait donc **48.590,00 Euros**.

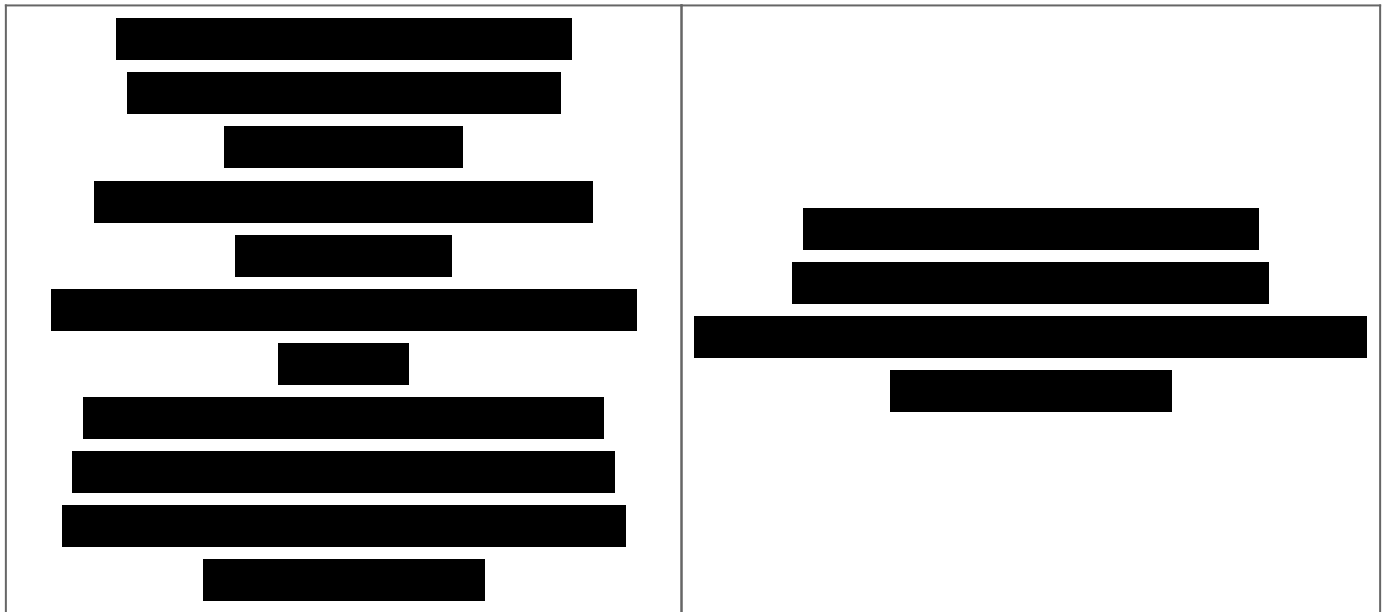




LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	1239,00€	1239,00€	178,63€
Taxe de circulation annuelle	295,02€	295,02€	224,21€
Eco malus	/	0€	/

--	--



LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen