

NISSAN X-TRAIL e-POWER e-4ORCE Tekna+ : LE GRAND FRERE DU NISSAN QASHQAI !

écrit par Luc Vandersleyen



Depuis l'automne 2010, NISSAN produit une voiture électrique avec batterie à recharger sur une borne, [la Leaf](#). Cependant, depuis l'automne dernier, avec son Qashqai de dernière génération, le constructeur japonais nous propose des véhicules 100% électriques équipés de leur propre générateur d'électricité. Arrivé sur le marché européen en 2001, l'X-Trail était proposé comme un petit tout-terrain qui avec le temps est devenu un SUV familial. Pour sa 4^{ème} génération après une production de plus de 7 millions d'exemplaires, il arrive en full électrique, mais pourvu, comme son petit frère de son générateur d'électricité. De plus, pour le marché européen, il n'est plus construit en Grande Bretagne, mais arrive directement du Japon. Bien sûr, en entrée de gamme, il est aussi proposé avec une version Mild-Hybrid 12 Volts avec le même moteur 3 cylindres d'1,5 l, mais, ici, de 163 ch accouplé à la boîte X-Tronic avec 2 roues motrices et en finition Acenta ou Tekna+. Le constructeur, met en avant la version e-Power qui est proposée en 2 roues motrices et 1 seul moteur électrique ou en 4x4 à 4 roues motrices : e-4orce avec un second moteur électrique.







PRESENTATION DE CE NISSAN X-TRAIL e-POWER e-4ORCE Tekna+ :

Construit sur la même **plateforme CMF-C** de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, comme le dernier Qashqai, mais aussi les Renault Austral et Mitsubishi Outlander, il reprend la technique et la présentation stylistique de son petit frère. **Afin d'être plus léger, il reçoit aussi une partie de sa carrosserie en aluminium** : capot, ailes avant et portières ou en matériau composite : hayon, mais est **beaucoup plus grand** afin de pouvoir, **éventuellement transporter 7 passagers**. Ainsi, si son empattement n'a progressé que de 40 mm en passant de 2,665 m à 2,705 m, sa longueur passe de 4,425 m à 4,68 m. Sa largeur progresse de 5 mm et est d'1,84 m, mais sa hauteur passe à 1,725 m avec 10 cm de plus. Ainsi, il est possible de transporter 2 passagers supplémentaires sur des strapontins disponibles en option pour 850 Euros.

Notre X-Trail e-Power e-4orce 100% électrique et, donc, 4x4 est

entraîné par 2 moteurs électriques Bosch – 1 par essieu-, qui sont alimentés par une petite batterie lithium-ion d'une capacité de 2,1 kWh (1,73 kWh utile) qui ne pèse que 65 kg. Bien sûr, elle a besoin d'être rechargée pratiquement en permanence et cela se fait par le moteur thermique. Ce dernier est un 3 cylindres de 1497 cc d'une puissance de 158 ch(116 kW) à 4600 tr/min avec un couple de 250 Nm de 2400 à 4400 tr/min. équipé d'un turbo à géométrie variable. Ce moteur est conçu avec un taux de compression variable qui peut passer de 8,1 à 14,1 afin de favoriser le rendement. Les moteurs électriques, qui entraînent l'X-Trail, sont des moteurs synchrones à aimants permanents de 204 ch (150kW) à l'avant et de 136 ch (100 kW) à l'arrière. Les couples étant respectivement de 330 Nm et de 195 Nm. On dispose, ainsi d'une puissance combinée de 213 ch (157 kW) et de 500 Nm.







PRESENTATION DE L'HABITACLE DE CET X-TRAIL e-POWER e-40RCE Tekna+ :

Dès que l'on monte à bord, nous découvrons un **habitacle assez luxueux où l'on retrouve des matériaux de qualité et un équipement très complet**. Ainsi le **tableau de bord de notre version Tekna+** est partiellement **revêtu du même cuir Nappa que celui des sièges** et la finition est très soignée. Le conducteur dispose de **2 grands écrans de 12,3 pouces**. Bien sûr, celui du centre sert au multimédia et au GPS. Nous disposons, en plus, de **l'affichage tête haute** tandis que de **nombreux boutons physiques** nous permettent de régler la climatisation, notamment. L'ergonomie est, donc, sauvegardée. Aux places avant, les sièges sont particulièrement confortables et se règlent facilement électriquement. Nous trouvons rapidement une **excellente position de conduite**. Au centre, sous la console centrale, on dispose d'un beau rangement juste devant l'accoudoir qui cache un grand et discret rangement. Juste devant lui, **une mollette tournante nous permet de choisir notre mode de conduite : Tout Terrain, Snow, Standard, Eco et Sport**. Et au centre de ce dernier, un bouton qui permet de sélectionner le « **Hill Descent Control** ».













A l'arrière, la banquette, coulissante (sur 30 cm), dispose de dossiers inclinables et d'une division 60/40. Au centre, un accoudoir sert, aussi, de trappe à skis. Bien sûr, ces sièges sont chauffants et les passagers disposent de prises USB A et C. De plus, **les portes arrière, qui s'ouvrent presque à angle droit, sont équipées de stores solaires.** L'ensemble de l'habitacle est inondé de lumière grâce au **grand toit panoramique vitré** qui fait partie de la finition Tekna+. En version 5 places, notre X-Trail dispose d'un **coffre de 575 litres qui passe à 1.396 litres** en rabattant les dossiers de la 2^{ème} rangée. En plus, il y a 2 petits rangements sous le plancher. C'est ici que se situe la batterie 12 V. Et donc ces espaces sont de faible volume et leur fermeture apparaît un peu bricolée. Car elle se fait par 2 panneaux simplement posés qui s'entrechoquent lorsque l'on passe sur un casse vitesse ou un trou...

EN ROUTE AVEC NOTRE NISSAN X-TRAIL e-POWER e-40RCE Tekna+ :

Nous démarrons en silence, comme avec toutes les voitures électriques, mais la **batterie étant assez petite, rapidement, le moteur thermique-générateur se met en route**. Il reste, cependant, **très discret** à faible vitesse et donc, en ville et sur les petites routes. Nous pouvons utiliser **la fonction B et « e-pedal » pour maximiser la recharge**. Par contre, lorsque nous nous élançons **sur les autoroutes, le bloc thermique se fait plus bruyant**, mais aussi ... **plus gourmand** et nous retrouvons le bruit et la ...consommation d'un véhicule à essence. Malgré les roues de 20 pouces, **le confort est au rendez-vous et la tenue de route est exemplaire**. Bien sûr, la **traction intégrale est garante d'une excellente motricité**. Elle permet aussi **une répartition vectorielle de couple avant/arrière et gauche/droite**. Ainsi cette familiale dispose d'un **beau dynamisme** qui offre une excellente inscription en courbe et une **agilité** qui nous a agréablement surpris compte tenu de son **poids de 1.929 kg à vide et 2.345 kg en charge!** A noter, qu'au freinage, **Nissan a optimisé la récupération d'énergie des 2 essieux en freinant davantage l'arrière** afin d'éviter de faire plonger la caisse vers l'avant et de préserver le confort des passagers.





LA CONSOMMATION ET LE COUT DE NOTRE NISSAN X-TRAIL e-POWER e-40RCE Tekna+ :

Bien sûr, notre **NISSAN X-TRAIL e-POWER e-40RCE Tekna+** est une voiture **100% électrique** qui ne doit jamais aller recharger sur une borne électrique. Cependant, aux yeux du fisc elle apparaît comme une hybride et est donc taxée pour son moteur thermique d'1,5 l de 158 ch (116 kW), qui sert de générateur. La Belgique étant ce qu'elle est, les taxes seront moins élevées en Flandre. D'autre part, pour les entreprises et pour les indépendants, il n'y a pas de **déductibilité** à 100%, mais **seulement à 50%**. (Voir, ci-dessous : Taxes). Du côté de la consommation, sur les quelques 590 km que nous avons parcourus, nous avons consommé en moyenne 6,6 l/100 km avec un minimum de 4,4 l en ville et 7,8 l/100 km sur autoroute au petit matin. Nous sommes ainsi, assez proches de la consommation de la version 1.5l Mild-Hybrid de 163 ch X-Tronic et ici les

émissions de CO₂ sont de 169 g/km alors qu'elles sont de 150 g/km pour notre version e-Power. Du côté du prix, s'il y a déjà un X-Trail e-Power e-4orce au prix de 52.150 Euros en version « Business Edition » pour les clients professionnels, notre version Tekna+ coûtait 60.950 Euros et il faut, encore y ajouter une option : la couleur Caspian Blue & Toit Black Metallic : 600 E. Notre véhicule d'essai valait donc : 61.550 Euros.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	1239,00€	1239,00€	445,77€
Taxe de circulation annuelle	248,95€	248,95€	231,39€
Eco malus	/	0€	/

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

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen