

De Nissan Qashqai kreeg vorig jaar een nieuwe gedaante en een verfijnde techniek. Alle aandacht gaat uit naar de ePower hybride-uitvoering. Maar hoe doet de auto het met een benzinemotor en handbak?

TEKST PAUL CNOSSEN FOTOGRAFIE ARNAUD ROELOFSZ
MET MEDEWERKING VAN ANWB EXPERT MICKEL VAN ERP; GIEL CARAVAN IMPORT, POELDIJK; NISSAN-DEALER ABD, DRACHTEN



Nissan Qashqai Mild-Hybrid 158 MT
Goed gerijpt

De **Qashqai** is in wezen de korte versie van de Nissan X-Trail, die het twee jaar geleden tot Trekauto van het Jaar schopte. We reden toen in de vierwiel-aangedreven ePower-uitvoering. De vernieuwde Qashqai is ook leverbaar met deze motorisering, maar dan alleen in combinatie met voorwielaandrijving. Daarmee mag hij slechts 750 kilo trekken, dus te weinig voor een volbloed caravan-trekker. De Mild Hybrid 158-versie (die zoals de naam al suggereert 116 kW oftewel 158 pk levert), heeft een 1.3 liter viercilinder benzinemotor, naar keuze gekoppeld aan een handmatige versnellingsbak of CVT-automaat. De meeste aandacht van kampeerdere zal naar de automaat gaan, aangezien deze volgens fabrieksopgave 1.800 kilo mag trekken, tegen 1.650 kilo voor de handge-

schakelde variant. Maar volgens het ANWB-advies zullen beide versies het beste presteren als er een caravan met een gewicht tussen de 1.420 en 1.450 kilo achter hangt. Deze marge hangt af van de uitvoering en daarmee de massa van de auto. De door ons gereden Qashqai was uitgerust met een handbak en is volgens de berekening het beste in zijn element met 1.420 kilo aan de haak. De Knaus Sport&Fun, een fraaie occasion die we van Giel Caravans in Poeldijk leenden, bleek een goede partij voor de Nissan.

Veel koppel voorhanden

De brandstofmotor van de Qashqai is een oude bekende, je komt 'm tegen bij Renault, Nissan, Mitsubishi en zelfs

Mercedes-Benz. Wij kregen van Nissan-dealer ABD in Drachten de sterkste variant mee, die 116 kW/158 pk levert. Om dat te bereiken moet er 'ouderwets' toeren worden gemaakt, want het topvermogen levert de motor pas bij 5.500 rpm. Het maximale koppel is 260 Nm, wat beschikbaar is in een mooi 'vlak' gebied van 1.750 tot 4.000 rpm. Dat de mild-hybridtechniek eigenlijk geen zoden aan de dijk zet als het gaat om prestaties, blijkt wel uit het 'turbogat' dat je ervaart. Bij accelereren bespeur je aanvankelijk weinig motorkracht, maar al gauw is de beer los en spurt je vooruit. Het duurde even voordat we lekker soepel en comfortabel konden wegrijden met de caravan aan de haak. Op de helling wordt dat nog eens versterkt, doordat de Auto-Hold-functie, die de handrem automatisch aantrekt en lost, wat traag reageert. Maar wat zeker gezegd moet worden:

we kwamen met wat oefenen zonder stinkende koppellingsplaten vanuit stilstand de berg op.

Van de oude stempel

Waar bij (half)elektrische auto's vanwege de accu het zwaartepunt erg laag ligt, heeft de Qashqai dat voordeel niet. Wat dat aangaat is het een SUV van de oude stempel, waarbij de kans bestaat dat hij vanwege zijn hoge bouw wat instabiel wordt als er een caravan aan de haak zit. Dat is dus in de praktijk niet het geval. We merken wat onrust op spoorvorming, maar dat stelt niet heel veel voor. Verder hebben we de Qashqai ervaren als een prettige caravantrekker. Voor een soepele rit is het aan te raden om het ANWB-advies in gedachten te houden, want de motor moet flink zijn best doen om de combinatie op gang te krijgen. Daarmee zeggen we niet dat het kantje boord is,

want we hadden een zeer fijne rijervaring in de Nissan Qashqai. Op kruissnelheden doet hij fluitend zijn werk.

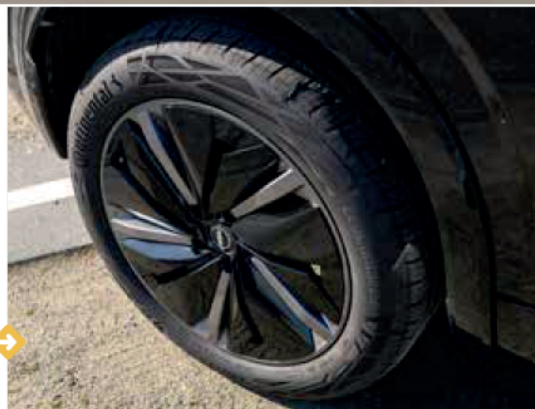
Zenuwachtige rijhulpen

Nog maar 30 procent van de nieuw verkochte auto's in Nederland heeft een handbak. In het geval van de Qashqai is het geen gekke keuze om toch voor die transmissie te gaan. Hij schakelt opvallend soepel en duidelijk en gezien het brede toereengebied van de maximale motorprestaties hoeft je op kruissnelheid maar weinig te schakelen. Mooi is dat de cruisecontrol geactiveerd blijft wanneer je schakelt tussen 'vijf' en 'zes'. Daarover gesproken: de rijhulpsystemen missen wat finesse, waardoor ze nogal 'zenuwachtig' zijn. Gelukkig biedt de Nissan de mogelijkheid om met één druk op de knop de persoonlijke voorkeuren van de bestuurder in te stellen. Zo bepaal je een-

“Voor topprestaties moet je toeren maken”



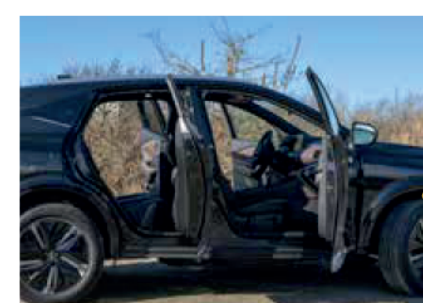
De imposante frontpartij van de Qashqai is zeer onderscheidend in zijn klasse



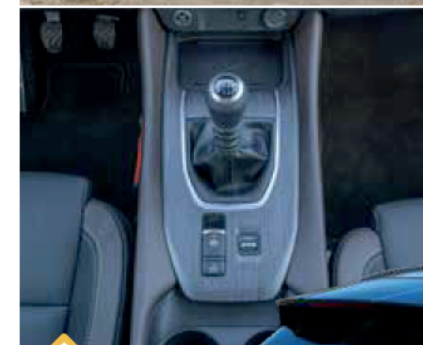
De opvallende wielen zijn van aluminium en hebben kunststof sierranden



Stoer en overzichtelijk: het dashboard van de Qashqai



De portieren van de Qashqai scharnieren opvallend breed open, wat de instap vereenvoudigt



Hoe vaak zullen we nog een testauto met handbak beoordelen?



Karakteristieken

Merk en type

Nissan Qashqai Mild-Hybrid 158 MT

Motor

benzine + mild hybrid

Max. vermogen

116 kW (158 pk)

Max. koppel

260 Nm

Aandrijving

voorwielaandrijving

Massa leeg/max.

(opg. fabr.) 1.322 kg/1.935 kg

Max. aanhw. massa

opgave fabrikant

1.650 kg

Advies ANWB

1.420 kg*

Vanafprijs

€ 42.640

*o.b.v. door de fabrikant opgegeven massa

Extra's testauto onder meer

(meerprijs):

Tekna Plus-uitvoering (€ 8.050),
vaste trekhaak (circa € 800)

Voor meer informatie, actuele
prijzen en uitgebreide
specificaties:

nissan.nl

**Vanaf
€ 42.640**

De royale bagageruimte is flexibel in te delen en heeft 'n dubbele bodem



“De stabiliteit lijdt niet onder het hoge zwaartepunt”

Nissan is de uitvinder van de birdview camera, waarmee je virtueel van bovenaf de volledige omgeving van de auto in de gaten houdt

voudig welk systeem wel actief is en welke niet. Opvallend genoeg maakte het aankoppelen van een caravan geen verschil in de beschikbare rijhulpsystemen, alle voorzieningen blijven actief.

Veel ruimte

Oplettende vaste lezers zullen een deel van het dashboard herkennen uit de rij-impressie van de Mitsubishi Outlander die we vorige maand beschreven. De alliantiepartners delen diverse interieur-details en de basis van hun onderstel. Het instrumentarium is niet het modernste van het modernste, maar is wel overzichtelijk. Nog belangrijker is het comfort. Vanbinnen is de Qashqai opvallend breed, waardoor je als bestuurder en bijrijder lekker de ruimte hebt. De stoelen zitten

erg goed, ook passagiers hebben een fijne zitplaats. Ondanks dat de Qashqai al wat op leeftijd begint te raken, ontbreekt het je aan niets qua luxe en praktische voorzieningen. Tijdens de koude testdagen waren de stoel- en stuurverwarming erg welkom. Jammer is dat er voorin weinig vakjes zijn om spullen in op te bergen. De bagageruimte is met 507 liter riant. Bovendien is hij zeer handig in te delen, door de multifunctionele vloerplaat. Zo maak je makkelijk een vakverdeling, waardoor ook kleinere spullen goed blijven liggen. Onder de standaard bagageruimte zit nog een grote lege ruimte. Bij de mild-hybriduitvoering is die uiteraard afwezig en kan de ruimte dus worden gebruikt voor lading. •

Hoe ragfijn de draadjes van de voorruitverwarming ook zijn, ze zitten wel in het zicht



Zo simpel, maar toch handig: een zonnebrilhouder aan het plafond



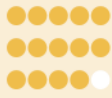
Conclusie

De Nissan Qashqai bewijst dat de benzinemotor en handbak het nog niet hebben afgelegd tegen (half-) elektrische aandrijflijnen. De brede bouw draagt bij aan veel binnenruimte en een goede stabiliteit van de combinatie. De grote bagageruimte is een prettige bonus in deze fijne caravantrekker.

Testrapport*
NISSAN QASHQAI MILD-HYBRID 158

Rijgedrag

Stabiltelt rechte weg
Stabiltelt in bochten
Wegrijden op helling



Koppeling vergt gewenning

Bediening transmissie
Besturing
Bediening remmen



Bagageruimte

Inhoud bagageruimte minimaal (liters volgens opgave)
Tilhoogte (belast/onbelast, cm)
Dorpelhoogte (cm)
Breedte laadopening (cm)
Stahoogte onder klep (belast/onbelast)
Sjorogen (aantal)
Stopcontacten 12V/ 230V

507
75/78
0/11 (bij bodem in onderste stand)
108
187/190
4
1/0

Comfort

Geluidsniveau (dBA) bij 90 km/u
In hoogst mogelijke versnelling
Geluidscfort

65



Bij accelereren kan het motorgeluid hinderlijk zijn

Ruimte en zitcomfort voorin
Ruimte en zitcomfort achterin
Overzichtelijkheid auto
Aansluiting 12V/usb/draadloze lader/230V
Plaatsing aansluitingen
Bekerhouders
Hoeveelheid opbergruimte

5 yellow dots
5 yellow dots
5 yellow dots
1/4/1/0
5 yellow dots
4
4 yellow dots and 1 white dot

Zou meer opbergruimte mogen bieden

Trekhaak

Getest type
Bereikbaarheid vergrendeling
Bereikbaarheid oog t.b.v. breekkabel
Bereikbaarheid stekkerdoos
Maximale kogeldruk (kg)
Kogelhoogte (belast/onbelast, cm)
Caravan bij rij-impressie
Beladen massa (kg)

Vast
N.v.t.
5 yellow dots
5 yellow dots
100
39/41
Knaus Sport&Fun
1.420

*Gegevens op basis van eigen metingen, tenzij anders aangegeven. De aangeduide scores met 5 yellow dots zijn subjectieve beoordelingen op basis van de ervaringen van de redactie. Scores kunnen niet direct vergeleken worden met scores uit andere KampeerKampioen rij-impressies

Beoordeling: 5 yellow dots = uitstekend 4 yellow dots and 1 white dot = goed 3 yellow dots and 2 white dots = voldoende 2 yellow dots and 3 white dots = matig 1 yellow dot and 4 white dots = slecht



De mening van
ANWB Expert

Mickel van Erp

“De Nissan Qashqai is een oudgediende, maar is toch interessant om te overwegen. De auto is heel licht gebouwd, waardoor hij in de wegenbelasting flink gunstiger uitvalt ten opzichte van plug-in hybrids. Aan de andere kant kun je door zijn lage gewicht beter niet het volle pond trekken. De koppeling zal flink te lijden hebben onder een zwaardere aanhangwagen. De versie met automaat mag met 1.800 kilo op papier flink wat méér trekken, maar het is beter om dat ook niet volledig te benutten. Het is typisch een trekauto voor kampeersers die zonder poespas met een niet al te zware caravan op pad willen. Overigens beviel de Qashqai zó goed als caravan-trekker, dat we hem hebben toegevoegd aan de selectie voor de Trekauto van het Jaar 2025-verkiezing. In KampeerKampioen nummer 7 maken we de winnaar daarvan bekend.”