



Photos : Ignace de Witte

L'habitacle est bien agencé et très lumineux, grâce à l'immense toit panoramique.

Le Qashqai doit faire face à une pléthore de concurrents mais il conserve l'avantage psychologique d'être le premier. Pour votre culture personnelle, Qashqai est le nom d'une tribu de l'ancien empire perse, comme les... Kadjars !

Pour être un « crossover », il faut : un look de 4x4, une position de conduite haute comme sur un 4x4 mais une simple transmission aux roues avant suffit (2x4). Comme le mot « crossover » est déposé, les autres préfèrent utiliser le mot synonyme SUV (*Sport Utility Vehicle*).

La recette a été copiée par tout le monde ! Le Qashqai a perdu le leadership et à La Réunion, le segment est actuellement dominé par le Peugeot 3008. Mais Nissan n'a pas dit son dernier mot !

Le Qashqai actuellement disponible à La Réunion est la deuxième génération, lancée en 2014, mais qui a bénéficié d'un « facelift » en 2017 pour relancer ses ventes en attendant la sortie de la troisième génération, certainement en 2021. Comme tout restylage de mi-carrière, cela consiste essentiellement à remplacer les blocs optiques, la calandre et les boucliers avant et arrière, proposer de nouvelles jantes et quelques équipements supplémentaires. Après tout, on ne change pas une équipe qui gagne, on ne fait que l'améliorer !

Réglages de confort

Grâce aux boutons sur le tout nouveau volant, on navigue et on fait défiler sur le petit écran situé entre les deux compteurs une multitude d'informations : appels téléphoniques, station de radio, rappel des indications du GPS, pression des pneus, radars de stationnement, etc. Sans oublier la consommation et les réglages de confort. La plupart de ces informations sont également

disponibles sur l'écran multimédia de sept pouces au milieu de la planche de bord.

Pour contrer la concurrence, le Qashqai propose aujourd'hui en série des équipements qui auparavant étaient en option ou réservés aux finitions supérieures : alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence, feux de routes directionnels, « park assist » (créneau ou épi), lecture des panneaux, surveillance des angles morts, etc.

Le Qashqai a pris un peu de « coffre » en 2014, pour atteindre 4 m 39 de long (+ 6 cm par rapport à la première génération). En revanche, il a perdu du volume de coffre à La Réunion, la Sogecore ayant fait le choix de l'équiper non pas d'une roue galette mais d'une vraie roue de secours « full size », car c'est un argument auquel la clientèle réunionnaise est très sensible. Cela ne fait perdre finalement que 30 litres de volume de coffre : 400 litres au lieu de 430 et 800 litres avec la banquette rabattue au lieu de 860 litres, ce qui est largement suffisant.

L'offre moteur est inchangée et elle est constituée de deux blocs essence (1,2 litre de 115 chevaux et 1,6 litre de 163 chevaux) et de deux blocs diesel (1,5 litre de 110 chevaux et 1,6 litre de 130 chevaux), avec boîte manuelle ou une boîte CVT (Variateur continue de transmission).

Notre modèle d'essai était équipé du 1,2 litre essence de 115 chevaux et il s'est avéré parfait à l'usage avec sa boîte manuelle à 6 rapports bien étagée. Il ne faut pas perdre de vue que le Qashqai est resté fidèle à son concept de départ de SUV compact, il n'a pas emboîté le pas aux autres qui ont pris du volume (et du poids) et cette motorisation lui suffit. Le Qashqai ne pèse en effet que 1 275 kg à vide.

LA SOGECORE A FAIT LE CHOIX D'ÉQUIPER SES QASHQAI D'UNE VRAIE ROUE DE SECOURS, « FULL SIZE », CELA FAIT PERDRE UN PEU DE VOLUME DE COFFRE, MAIS APPORTE PLUS DE SÉRÉNITÉ. ET PUIS, 400 LITRES, C'EST LARGEMENT SUFFISANT !



Comme tout SUV qui se respecte, le Qashqai est un cinq portes mais, contrairement à un break classique, sa partie arrière est très esthétique.



Notre modèle d'essai était équipé du 1,2 litre essence de 115 chevaux qui s'est avéré parfait à l'usage avec sa boîte manuelle à six rapports bien étagée.

