



Pawel Piotrowski
16 januari 2009

© Rijtesten.nl

Fabeltjeskrant

Intrigerend, imposant, atletisch en energiek. Bij het doornemen van Nissan's brochure over het volumemodel Qashqai stuit ik op nogal overdreven marketingkreten die potentiële kopers aan de haak moeten slaan. Lang tuur ik naar het crossover koetswerk om te ontdekken wat de heren marketeers met hun gewaagde uitspraken precies bedoelen. De Qashqai+2 mag dan best groot zijn, de bewoording imposant zou voor een andere categorie auto passender zijn geweest. Zeker de lieve koala-achtige smoel kan ik hoogstens schattig en aardig vinden, maar niet indrukwekkend.

Daarnaast denk ik bij een atletische auto eerder aan een sportieve coupé dan aan een verlengde zevenzits familieauto. Hoezeer ik mijn best ook doe, de brochure kan ik oprecht niet serieus nemen. Nissan meent het echter in volle ernst met de Qashqai+2, en dus probeer ik er toch achter te komen of de '+2' een waardevolle toevoeging is aan de bestaande reeks modellen zoals de brochure beweert.



© Rijtesten.nl

De Rijzende Zon

Terug naar af. Lang moet ik naar de Qashqai met de weinig originele toevoeging +2 kijken om te ontdekken wat er anders is aan deze langere versie. Zo op het eerste gezicht kan ik geen essentiële verschillen in het design ontdekken en vraag ik mij af of ik niet afgescheept ben met een gewone Qashqai. Het typeplaatje achterop laat echter geen twijfel, en als ik vervolgens de achterklep openzwaai kom ik inderdaad twee extra stoelen tegen. Verbaasd neem ik nog een kijk op het exterieur, doorgaans zijn de esthetische verschillen tussen een normale en verlengde uitvoering namelijk goed te zien. Je zou verwachten dat dit bij de Qashqai+2 ook het geval zou moeten zijn, het is de ontwerpers echter gelukt om het verlengde koetswerk er niet uitgerekt te laten uitzien. Chapeau!

Het gezichtsbedrog ontstaat â€“ de Qashqai +2 is namelijk weldegelijk langer â€“ mede



door de langere achterdeuren en de afgestemde raamlijn daarop. Het derde zijruitje verschilt namelijk niet zozeer van vorm, wel loopt het een stuk verder door dan bij de gewone Qashqai. De achterspoiler vouwt zich met een scherpere knik om de D-stijl heen wat eveneens het uitzicht foet. Daarnaast zorgt de langere wielbasis ervoor dat er geen hangkont te bespeuren valt. Hoe subtiel de aanpassingen ook zijn, de werking is groots. Hiermee houden de verschillen echter niet op. Nissan heeft voor het onderscheid enkele details gewijzigd om de diversiteit tussen beide modellen te behouden. Aan de voorzijde valt vooral de andere grille op die een dichtere structuur kent. Daardoor oogt de voorkant gladder en breder, wat de uitstraling iets amicaals geeft. Van agressie of een kwade blik is kortom geen sprake. Vooral van voren is de Qashqai een echte allemansvriend.

De rode lakkleur *~Fired Iron~*™ staat onze Qashqai+2 goed. Zeker in vergelijking met het obligate leasegrijs of zwart is dit eens wat anders. De rode kleur verandert naar gelang de weersomstandigheden van vol rood tot een zonsondergangachtige gloed. Ik sta figuurlijk in vuur en vlam bij het observeren van het wisselende schouwspel. De concave en convexe vlakken versterken het effect en de donker getinte raampartij, het panoramadak en plastic beschermstrips bekrachtigen het contrast met de lakkleur. Aan de achterzijde vallen een paar onderscheidende details ten opzichte van de gewone Qashqai op. Waar bij de laatste de raam- en bumperpartij bijna horizontaal lijkt te lopen, wijkt deze af bij de *~+2~*™. De subtiel veranderingen brengen met zich mee dat er een gelijkenis ontstaat met Nissan's™ grote SUV Murano, die vergelijkbare lijnen aan de achterkant toont.



© Rijtesten.nl

5 + 2 = 7

Binnenin zijn er geen gelijkenissen met de grotere Murano te vinden. Niet vreemd, gezien het feit dat de Qashqai in een geheel andere klasse valt en al wat langer op de markt is. Het dashboard is strak en modern vormgegeven zonder te choqueren met opzienbarende details of ergonomische missers. De gebruikte kunststoffen zijn echter wel aan de harde en goedkope kant, vooral de onderste helft van het cockpit heeft nog het meeste weg van een plastic prullenmand. In de smalle en hoge middenconsole zijn de belangrijkste bedieningsorganen op een logische manier gegroepeerd. De Optima is onder andere standaard voorzien van een gescheiden klimaatregeling en een radio cd-speler. Andere gemakken zoals elektrisch bedienbare ramen en spiegels zijn eveneens aan boord. Op het strakke design van het dashboard sluiten de speelse ronde uitstroomopeningen harmonieus aan. Om het zwart wat te breken zijn hier en daar metaalkleurige accenten aangebracht, zoals in het handzame stuurwiel.

Daarachter liggen de tellers verscholen in diepe kokers die voorzien zijn van goed afleesbare grote getallen. Tussenin ligt het drukke centrale display van de boardcomputer, waarop onder andere informatie over het brandstofniveau en de motortemperatuur omslachtig af te lezen is.

Door de hoge bouw is de Qashqai+2 zowel voor als achter makkelijk toegankelijk. De hoogte van de koets brengt met zich mee dat men meer rechtop zit dan gebruikelijk, waardoor de zitting van de stoelen wat korter uit kon vallen. Dat scheelt natuurlijk weer wat interieurruimte. De zitpositie achter het stuur is eenvoudig in te stellen op de typische Renault-achtige manier. Dat brengt onder andere met zich mee dat de leuning niet traploos te verstellen is en in een soort vrije val gebracht kan worden. Het overzicht naar voren is door de hogere zitpositie prima, bij het zicht naar achteren onttrekt de brede D-stijl veel zicht. Het esthetisch aantrekkelijke privacy glas werkt ook niet echt in het voordeel van het overzicht. De instap naar de derde zitrij gaat wat moeizaam, om het de passagiers zo makkelijk mogelijk te maken schuift de achterbank wel een flink stuk naar voren.

Het verkoopargument van de Qashqai+2 vormen uiteraard de twee extra losse stoelen achterin. Zoals gebruikelijk stellen deze plekken niet veel meer voor dan noodzitjes, eigenlijk kunnen alleen kinderen er goed genoeg zitten. Door de achterbank een stuk naar voren te schuiven ontstaat er wel wat meer ruimte, toch veranderd dat niet veel aan de claustrofobische omgeving achterin. Gelukkig kunnen de twee losse stoelen met een simpele handeling vlak in de vloer verdwijnen. Het resultaat is een zeer bruikbare bagageruimte met een inhoud van 450 liter. Met het platleggen van de tweede zitrij kan men zelfs een volume tot 1.520 liter creëren. Dit gaat met een zodanig gemak dat tripjes naar de woonboulevard of kleine verhuizingen niet van tevoren voorbereid hoeven te worden door bestudering van de handleiding.



Nagelende kracht

“Start me up”™ is wellicht een van de bekendste nummers van de Rolling Stones. Bij het starten van de van Renault afkomstige 2.0 dCi komen net zulke rauwe klanken tevoorschijn als deze hit. Doordat Renault diesels bij ons bekend staan als relatief stille krachtbronnen zijn wij enigszins verbaasd over de rauw nagelende diesel in het vooronder. Ook op temperatuur blijft de geluidsproductie nadrukkelijk aanwezig in het interieur, wat duidt op een te beperkte geluidsisolatie. Naast de motor komt ook de zesversnellingsbak uit de schappen van Renault. Deze kenmerkt zich door lange hakerige slagen. Eenmaal in het juiste verzet weet de 150pk en 320Nm sterke diesel de 1671kg zware Qashqai+2 gevoelsmatig vlug op de gewenste snelheid te brengen. Bij het opschakelen valt op dat de 2.0 dCi niet geheel vrij is van een turbogat. Zodra dit bij circa 1600tpm overwonnen is ontplooit de volledige trekkracht zich echter relatief snel, wat resulteert in de voor een diesel typische duw in de rug.

Echt schakellui rijden zit er met de Qashqai+2 2.0 dCi echter niet in. Door het hoge ledige gewicht moet de motor goed op toeren worden gehouden. In het gebied tussen 1.500 en 2.500tpm voelt het blok zich als een vis in het water. Beneden dit toereengebied zit er niet veel leven in de machinerie, daarboven neemt de trekkracht merkbaar vlug af. Door de lange overbrengingsverhoudingen is het noodzakelijk om met de pook veel te roeren in de hakerige coulisse. Dit neemt niet weg dat men met wat schakelwerk vlugger onderweg is dan strikt noodzakelijk. Door de langere wielbasis en de comfortabele onderstelafstemming laat de Qashqai+2 zich niet uit zijn rust brengen waardoor de snelheidsbeleving marginaal is. Vooral op de snelweg is hij een aangename kilometervretende metgezel met een solide koersvastheid. Bij lagere snelheden wordt de koersvastheid teniet gedaan door de wazige besturing, die dan kunstmatig en niet vlezig aanvoelt. Vooral in lange bochten mist de besturing precisie en gevoel, waardoor corrigerende stuurbewegingen noodzakelijk kunnen zijn.

Een ander ongemak, weliswaar van een geheel ander karakter, is de variabele intervalstand van de ruitenwissers. Deze is zo afgesteld dat er ongeacht de instelling met te lange tussenpozen gewist wordt. Op den duur zorgt dit voor irritatie en onnodige afleiding. Een ander probleem kwam naar voren in de vrieskou die Nederland de afgelopen dagen teisterde. De 2.0 dCi vertoonde bij mintemperaturen de onhebbelijke kuur om slecht te willen starten. Van een moderne auto zoals de Qashqai+2 mag je toch wel verwachten dat die temperaturen van min tien wel aan kan. Minder verbaasd waren wij over het hoge verbruikscijfer van gemiddeld 8,1 liter per 100 kilometer. Bij zo'n hoge massa en ingeschakelde vierwielaandrijving is het niet gek dat de diesel zich een slokje meer gunt. In de 2WD stand zou dit cijfer wel iets kunnen zakken.



© Rijtesten.nl

Bittere bijmaak

Na een week sturen wist de Qashqai+2 met zijn lieve snuit mij volledig te overtuigen. De scepsis was hoog door de deels van Renault afkomstige techniek en zijn gunstige vanafprijs. Veel goede waar voor relatief weinig geld is in deze tijden immers eerder uitzondering dan regel. Een gewone Qashqai kun je voor onder de 30 mille al je eigen noemen, gezien de goede eigenschappen van deze "Qashqai+2", zoals het prima onderstel en de goede uitrusting, is dat geen verkeerde deal. Helaas was ons testexemplaar voorzien van een hoger prijskaartje. Bijna 40 mille moet een potentiële koper voor deze versie over hebben, en dat is best een smak geld voor een middelgrote crossover. Een vergelijkbaar uitgeruste gewone Qashqai met dezelfde motor kun je namelijk voor honderden euro's minder je bezit noemen.

Zolang je dus niet de behoefte hebt aan twee extra losse stoelen is de gewone Qashqai

objectief gezien de betere keuze. Bovendien bleken de twee extra plekken geen volwaardige zitplaatsen te zijn, wat voor sommigen een teleurstelling kan zijn. Blijft over het iets fraaiere uiterlijk met een Murano-achtige achterkant en een ruimere bagageruimte. De Qashqai+2 oogt daardoor wat volumineuzer dan het kleinere broertje, wat die ook daadwerkelijk is. Kan de fikse meerprijs hierdoor gerechtvaardigd worden? Dat laten wij in het midden. Ons eindoordeel staat echter vast: Heb je minder dan vier kinderen dan ben je met een gewone Qashqai in vergelijkbare uitrusting net zo goed bediend.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Goede uitrusting
- + Trekkracht motor
- + Comfortabel onderstel

Min

- Kunstmatige besturing
- Hakerige versnellingsbak
- Rauwe en luide motor