

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Antonella Bergonzi
* Gianmarco Barzan
* Alvisè Marco Seno
* Marco Rocca
* André Rossi

redazione@motorage.it
staff@motorage.it
magazine@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
press@motorage.it
* Giuseppe Marino
motorage@motorage.it

**Agenzia Marketing
S.E.I.**

* Paolo Del Panta
pdp10@libero.it

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

TEST SU STRADA

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

Nissan Qashqai 1.6 dCi n-tec**VOGLIA
DI VOLARE PIÙ ALTI**

Poco da contestare, l'evoluzione del Qashqai realizzata da Nissan ha nei fatti contenuti veri, e più solidi e allettanti di prima. Specie in questa versione diesel n-tec top di gamma.



LA VERSIONE TOP RAPPRESENTA

Ecco che quanto in passato poteva apparire medio-cro, oggi raggiunge livelli di eccellenza nel suo settore. Perché dalla passata edizione, la rinnovata Nissan Qashqai ha fatto grandi passi per l'evoluzione della specie, quanto un gigante nelle terre di guerra. Quelle dell'auto e dei veicoli multiruolo nello specifico. C'è quasi da restare ammaliati per il fiume know-how che ha creato il cambiamento. E questo riguarda sia il motore, sia gli allestimenti.

Il test di motorage.it riguarda la versione dCi n-tec, con un turbodiesel 1600 e 130 CV a disposizione.

LOOK MA NON TROPPO

Lo styling è in effetti aggiornato, ma con l'idea di preservare i connotati tipici di Nissan Qashqai. Quindi linee tese ma non troppo, forme subsidiali ma anche tradizionaliste, per restare nei canoni. Infatti, rispetto alla Juke qui si osa meno in fatto di look.

Ma piaceva prima che otteneva successi forse eccessivi, e adesso che ha fatto il passo in avanti facilmente piace ancora di più.

Del resto nel look sembra un pitbull ammansito, sia nel frontale che cerca mediazioni tra innovazioni e capacità di piacere in senso globale, sia nel posteriore, che annota forme più complesse e intriganti, grazie anche al comparto luci che replica forme da boomerang.

Il restyling ha inserito dettami di carattere al frontale, riproponendo le forme celebri, il cofano con **bombature longitudinali**, la calandra con il grande marchio Nissan, la grande bocca inferiore, una fiancata pulita con i passaruota marcati e il terzo finestrino che sfugge verso l'alto. Questa versione "**n-tec**", presenta anche i **cerchi da 18 pollici**, le barre cromate e il tetto panoramico, con copertura interna scorrevole elettricamente.

**DENTRO IL CORPO**

Si trovano particolari importanti, iniziando dalle poliedriche caratteristiche che riempiono plancia, cruscotto e comandi vari.

Il display touch screen del sistema di infotainment appare un po' sottodimensionato per le funzioni che ha; c'è persino l'**Around View Monitor** che, attraverso 4 videocamere laterali, consente di avere una visione panoramica dall'alto della vettura, ma ripetiamo, lo spazio per il display è stretto, troppo stretto. Le coperture della plancia sono finalmente morbide e sotto le scarpe c'è una bella pedaliera in metallo con inserti antiscivolo. Abitacolo comfort, nel quale possono viaggiare senza problemi 4-5 persone. Il bagagliaio consente di caricare **382 litri** di borse e bagagli e può essere esteso reclinando le frazioni (1/3 - 2/3) del divano. Scenografico il tetto panoramico che offre più luminosità a tutto l'abitacolo, ma si può anche coprire sotto manovrando il pannello elettricamente.

AL VOLANTE DELLA 1.6 DCI E-TEC

cioè non solo l'irreprensibilità della precedente Qashqai; qui già il motore ha una verve notevole. C'è anche il sistema Start&Stop che ammutolisce il motore quando ci si ferma al semaforo. Ma il bello è viene anche dal display al centro del cruscotto strumenti, che fornisce indicazioni numerali e grafiche su quanto consumi e se vai oltre la media, se porte e cinture sono al loro posto, e se i cambi di marcia sono alieni o adeguati alla percorrenza.

Del resto è il **nuovo motore 1.6 dCi e-tec** a fare il leader, per prestazioni da cilindrate superiori, ma con con-

**VALUTAZIONI
E GUIDA ALL'ACQUISTO**

La n-tec vanta finenze particolari nell'allestimento, ma ovviamente condivide molti equipaggiamenti con le altre versioni della gamma.

Troviamo ABS+BAS+EBD, attacchi Isofix ai posti posteriori, ESP, poggiatesta anteriori attivi. Tra le tecnologie interessanti, l'Around View Monitor (in abbinamento con Nissan Connect: Navigatore, schermo touch-screen 5", riconoscimento vocale cellulare), climatizzatore bi-zona, computer di bordo, sistema start/stop, connettore USB/Aux/mp3, sensore crepuscolare e sensore pioggia.

Esteticamente la e-tec conta di barre al tetto, cerchi in lega da 18", fendinebbia, retrovisori e maniglie in tinta, vetri posteriori oscurati. Interessante il tetto panoramico con filtro UV e l'aletta interna parasole scorrevole elettricamente. Il vano portaoggetti, nella parte superiore, è climatizzato. Volante e pomello cambio sono in pelle.

Anche considerando la mirabile tecnologia motoristica, il prezzo non è di quelli "d'attacco" per la n-tec, tuttavia l'insieme delle qualità messe a disposizione, è certo un ottimo seguito di clientela. A tanti, molti, piace da matti, complici anche l'equipaggiamento più affinato di prima e l'immagine da auto polivalente, diversa da una berlina e differente da un SUV. Un'auto da cui sentirsi coccolati, sicuri e giovanili.

**Prezzi Nissan Qashqai n-tec**

1.6 16v 117CV	24.190 Euro
2.0 16v 140CV	25.390 Euro
1.5 dCi 110CV	26.040 Euro
1.6 dCi 130 CV	27.690 Euro
2.0 dCi 4WD AT 150 CV	31.190 Euro

**La tecnica di
Nissan Qashqai 1.6 dCi n-tec 130 CV****GARANZIA E MANUTENZIONE**

Garanzia 3 anni o 100 mila km.
Verniciatura 3 anni,
12 anni contro la corrosione.
Assistenza Clienti: 800 863003.
Web: www.nissan.it

sumi inferiori. Una specie di evoluzione motoristica porta la Qashqai a fare un salto avanti. L'abbiamo guidata ovunque, su strade, autostrade e sterrati, anche se qui si trattava della versione 2WD, che grazie anche allo start&stop, vanta emissioni che si attestano sui **119 g** di Co2 al km.

Anche sulle neve invernale si sentono sotto le ruote **320 Nm** di coppia, con l'80% a disposizione a 1.500 giri. Risultati effettivi: sulla neve si riesce ad avanzare grazie al controllo trazione, ma lo stesso dispositivo "incatena" anche la forza del motore se rievoca qualche pensiero di slittamento. Quindi in questi casi sembra di avanzare per forza divina, perché l'acceleratore non prende in considerazione nessuno, è l'elettronica che comanda, a meno che non si sia disabilitato l'ESP, ma il controllo trazione rimane, meno invasivo.

SULLA STRADA

Ciò che si sente è la sicurezza dello star bene. Gran motore, bisogna dirlo per onor di causa. Col cambio manuale a 6 rapporti in dotazione spinge sempre, dai bassi ai medi e alti regimi.

L'accelerazione non è niente male, poco sopra i 10,3 secondi per toccare i 100 km/h con partenza da fermo, e la velocità non ha bisogno di commenti (vedi scheda).

Per chiudere in bellezza, un accenno a sterzo e freni, anche in questo caso capaci di rifinire le sensazioni di chi sta alla guida e chi viaggia insieme. In effetti in questa versione top (specie rispetto alla modestia della versione base) hanno fatto un bel lavoro. Ma ovviamente, questo tipo di affinamento si paga.

**MOTORE**

Alimentazione	Diesel
Cilindrata cc	1.600
Potenza max (kW/CV)	96/130

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max km/h	190
Accelerazione 0-100 km/h	10,3 sec.
Consumo carburante urbano	6,3
extraurbano	4,1
misto	4,9
Dichiarato	

TRASMISSIONE AL SUOLO

Trazione	anteriore, controllo stabilità e trazione
Cambio	6 marce manuale
Sterzo	ervo elettrico

**I PREGI I NEI**

- Gran motore per questa versione n-tec, complimenti
- Gli allestimenti (ben diversi da quelli delle versioni base) sono da classe plus
- Equipaggiamenti raffinati come una top model
- Spazio e comodità sopra la media di classe
- Bagagliaio da wagon
- Per il look esterno potevano osare qualcosa in più
- Bella tecnologia di telecamere esterne, ma il display è piccolo e non lo sa valorizzare come si dovrebbe
- Spazi interni per le cose