

CROSSOVER: EL CAMINO MÁS RÁPIDO HACIA EL ÉXITO

Hace un año y medio, Nissan presentó el QASHQAI, un coche que inauguraba un nuevo espacio en el mercado europeo, el comprendido entre los tradicionales coches con carrocería de cinco puertas del segmento C y los SUV compactos. El QASHQAI fue el primer crossover compacto lanzado en Europa y su éxito fue tal que obligó a introducir un tercer turno de fabricación para satisfacer la demanda. Nissan fue la marca pionera en el campo de los auténticos crossover compactos y no ha sido hasta hace muy poco que otros competidores han empezado a lanzar modelos parecidos. Nissan, sin embargo, está lista para volver a avanzar a la competencia y dar un paso más con el lanzamiento del crossover para familias activas y con el nuevo Murano que redefine el segmento de los crossover de gama alta.

“El QASHQAI convenció a clientes a los que no les acababan de seducir los coches compactos tradicionales y buscaban algo diferente. El Murano, el primer crossover de Nissan, se dirigía a compradores atraídos por la apariencia de los 4x4 pero que no necesitaban grandes capacidades todoterreno y que, sobre todo, buscaban un estilo mucho más dinámico. Ambos, el Murano y el QASHQAI, fueron capaces de despertar la imaginación de los compradores de automóviles. Ahora ha llegado el momento de continuar por la senda del éxito con la llegada del nuevo Murano y del primer crossover pensado para las familias y el ocio: el QASHQAI+2 de siete plazas”.

Simon Thomas, Vice-presidente de Ventas y Marketing de Nissan Europa.

Lo más destacado

- El nuevo QASHQAI+2 ofrece:
 - Más espacio
 - Habitabilidad para siete ocupantes
 - Distancia entre ejes aumentada
 - Espacio de almacenaje extra bajo el piso
 - Sistema de plegado de la tercera fila de asientos
 - Elementos de estilo exclusivos
 - Gama equilibrada

- El nuevo Murano ofrece:
 - Estilo exterior sofisticado
 - Nuevo y lujoso interior
 - Nuevo chasis de cuatro ruedas motrices
 - Motor V6 de 3,5 litros revisado
 - Caja de cambios tipo CVT mejorada
 - Avanzados elementos de equipamiento

En abril de 2008, Nissan Motor Manufacturing UK (NMUK), fabricó unas 20.000 unidades del QASHQAI en su planta de alta productividad de Sunderland, en el Nordeste de Inglaterra. Sumados a los 18.000 Note, Micra y Micra C+C construidos también en abril, la cifra total supuso un nuevo récord mensual de fabricación para la planta.

Por lo que concierne a la producción del crossover compacto, esta elevada cifra apenas llegaba a cubrir la demanda. Baste citar el ejemplo del mes anterior en que 23.000 unidades del QASHQAI se vendieron en toda Europa. Desde que se inició la comercialización del coche a principios de 2007, más de 250,000 QASHQAI se han entregado a clientes europeos; una cifra impresionante para un coche que inauguró un nuevo segmento de vehículos y que tuvo que competir contra rivales avalados por una notable fama.

De hecho, la gran demanda de este vehículo, definidor de un nuevo segmento, llevó a Nissan a tomar la decisión a finales del año pasado de introducir un tercer turno de trabajo en la planta, que en la actualidad funciona las 24 horas del día. Este tercer turno empezó a trabajar en julio.

Uno de los motivos que justificaban esta decisión era el de aumentar la producción para hacer frente a la demanda pero, a su vez, existía otra razón importante: la llegada de una nueva versión del modelo, el QASHQAI+2 de siete plazas.

Justo en el momento en que otros fabricantes han conseguido lanzar al mercado sus propios crossover compactos, Nissan ha ido mucho más allá con la llegada de la versión de siete asientos.

Además, Nissan va mucho más lejos y consolida su liderazgo en el mercado de los crossover con el lanzamiento simultáneo del nuevo Murano.

Cuando el QASHQAI+2 llegue a los concesionarios en octubre, los pedidos se incrementarán de manera notable puesto que ambos modelos se complementan, así la canibalización de ventas del siete plazas con relación al QASHQAI de cinco será mínima.

“Si los clientes necesitan mucho espacio y, de manera ocasional, disponer de siete plazas, el QASHQAI original difícilmente estará en su lista de opciones” explica Pierre Loing, Vice-Presidente de Planificación de Producto de Nissan Europa. “Del mismo modo que el QASHQAI se convirtió en el antídoto contra los conservadores compactos tradicionales de cinco puertas, el QASHQAI+2 ofrecerá una alternativa real a los SUV compactos del segmento C y a todo un abanico de aburridos monovolúmenes compactos”.

Pese a que algunas de las versiones del QASHQAI están equipadas con el tecnológicamente avanzado sistema ALL-MODE 4x4 de tracción integral de Nissan, la tracción a las cuatro ruedas no es una de las principales razones de compra del coche: en algunos mercados, en especial los de los países con inviernos largos y fríos, las ventas de las versiones con el sistema ALL-MODE superan a las de tracción delantera pero, en el cómputo de ventas en Europa, el porcentaje es de un 30/70 favorable a las variantes de dos ruedas motrices. El QASHQAI no se diseñó para ser un auténtico todoterreno pero utiliza la tracción integral para proporcionar un plus de motricidad en condiciones de baja adherencia de la carretera. Todo ello se reproduce exactamente igual en el QASHQAI+2.

La filosofía original del QASHQAI, adoptada ahora por el QASHQAI+2 fue la de crear un coche que combinara lo mejor de los monovolúmenes de tres filas de asientos y de los compactos tradicionales, pero sin ninguno de sus inconvenientes. Por ello, se trata de un coche con el comportamiento dinámico, el confort y el refinamiento de un compacto perfectamente puesto a punto, con los beneficios añadidos de un interior con la practicidad propia de un coche más grande. Además, el Qashqai ofrece algo que no tienen ni los compactos de cinco

puertas ni los monolovúmenes; un sorprendente y atractivo diseño tanto exterior como interior. Al mismo tiempo, ofrece una tercera fila de asientos a todos aquellos clientes que se decantaban por un SUV. El QASHQAI+2 brinda un estilo y una sofisticación hasta la fecha inexistente en este tipo de coches prácticos, versátiles y con tres filas de asientos.

Los estudios de mercado de Nissan demuestran que los clientes se muestran decepcionados por la estética de los vehículos capaces de acomodar hasta a cinco niños, que sean adecuados para las familias y su tiempo libre y que proporcionen un mayor espacio de maletero.

Como el QASHQAI, el QASHQAI+2 ha sido creado en el Centro Europeo de Diseño de Nissan en Londres y combina su solidez con todo aquello que los clientes piden a un coche pensado para un ambiente urbano. El QASHQAI no es un coche estéticamente agresivo y su robustez queda atenuada por unas líneas atléticas que le proporcionan un aspecto agradable a la vista. El QASHQAI+2 se percibe claramente como un miembro más de la misma familia, con el mismo diseño dinámico y la misma presencia que la variante de cinco plazas. El diseño se mantiene equilibrado en su conjunto, lejos de parecer un coche alargado artificialmente para dar cabida a un espacio extra y a una tercera fila de asientos de uso temporal y sin el más mínimo confort.

Ambos QASHQAI comparten los principales elementos de diseño con el nuevo Murano, en especial, el dibujo de la ventanilla lateral trasera y la línea de cintura. El nuevo Murano llega exactamente tres años después del lanzamiento europeo de la primera generación del coche y cinco después de su puesta a la venta en Norteamérica.

Si la primera generación puso los cimientos de un nuevo segmento de mercado, la nueva versión llega para consolidar el liderato de la marca en el campo de los crossover. Un interior genuinamente lujoso, un refinamiento aumentado, mejores prestaciones y una serie de novedosos equipamientos, entre los que se incluye el debut europeo del sistema de visión periférica Nissan Around View Monitor, sitúan al nuevo Murano de manera firme en la Clase Business automovilística.

“El éxito del QASHQAI y del Murano abrió un nuevo capítulo en la historia de Nissan. Nissan es conocida por su liderazgo en el mercado de los coches

pequeños con el Micra y el Note. Somos líderes entre los fabricantes de auténticos todoterreno con el Pathfinder, el Navara y el X-Trail. Y cuando se trata de hablar de coches de altas prestaciones, disponemos de dos auténticos ganadores: el GT-R y el 350 Z”.

“La llegada del QASHQAI+2 y del nuevo Murano añadidos al éxito incuestionable del QASHQAI original, nos proporciona un nuevo grupo de productos que nos permitirá subrayar la competitividad de nuestra gama. Nissan abrió el mundo del automóvil a la nueva idea de los crossover y justo en el momento en que otros fabricantes empiezan a darse cuenta del potencial de desarrollo de este nuevo segmento, nosotros lanzamos ya nuestro tercer modelo” explica Carlos Tabares, vice-presidente ejecutivo de Nissan Motor Ltd.

Infoautomoviles

MERCADO

Cuando se lanzó el QASHQAI, Nissan prometió que iba a revolucionar el mercado. Y así ha sido gracias a la demanda que el crossover compacto de la marca ha generado en toda Europa. Ahora, el nuevo QASHQAI+2 busca aumentar ese liderato ofreciendo a las familias activas un coche genuinamente distinto a todo lo demás.

“El éxito del QASHQAI demuestra que los clientes no acababan de estar contentos con lo que les ofrecían los compactos convencionales. Pese a que el mercado de los siete plazas compactos es pequeño, las posibilidades de elección de los clientes en ese segmento son, hasta la fecha, absolutamente convencionales. El QASHQAI+2, por el contrario, ofrece algo realmente fresco”.

Simon Thomas, Vicepresidente Europeo de Ventas y Marketing de Nissan.

Lo más destacado

- Dispuesto a robar ventas a los monovolúmenes del segmento C.
- Destinado en especial a familias activas y a los clientes post-familiares
- Uno de cada cuatro QASHQAI será un +2

Si el QASHQAI significó una auténtica revolución en el segmento de los automóviles compactos, el QASHQAI+2 jugará el mismo papel en el conservador segmento de los monovolúmenes compactos.

Contra unos rivales que se compran más con la cabeza que con el corazón, el QASHQAI+2 combina la practicidad con un diseño genuinamente atractivo y con un comportamiento dinámico realmente divertido. Su objetivo es competir con coches tanto del segmento C de monovolúmenes –Volkswagen Touran, Ford C-Max y Opel Zafira- como con los grandes SUV del segmento C como el Mitsubishi Outlander.

Del mismo modo, está previsto que pueda robar algunas ventas a los coches familiares del segmento D como, por ejemplo, el Ford Mondeo Sportbreak.

No se prevé, por contra, que pueda canibalizar ventas del propio QASHQAI de cinco plazas ya que ambos coches se dirigen a públicos con necesidades

distintas. “Nuestros estudios demuestran que el 60% de las ventas serán ventas de conquista. Y ello tiene sus motivos ya que si alguien tiene previsto comprar un coche compacto de siete plazas, el QASHQAI de cinco nunca iba a estar en su lista de candidatos” explica Simon Thomas.

Los mismos estudios muestran que el 12% de los clientes potenciales del QASHQAI lo rechazaron porque no les ofrecía el espacio que deseaban. El espacio extra que ofrece el QASHQAI+2 con su tercera fila de asientos, busca directamente responder a esa demanda.

El QASHQAI+2 jugará el papel de “crossover familiar” dentro de la gama Nissan. “Nos dirigimos a familias activas que posiblemente tengan sólo uno o dos hijos. Pero esos hijos tienen amigos y tienen abuelos, lo que significa que todos ellos podrán, a partir de ahora, viajar en uno en lugar de en dos coches” explica Simon Thomas. Las previsiones son vender un 54% de unidades a familias y un tercio a unidades post-familiares.

“Del mismo modo que el QASHQAI permitió a los clientes ir más allá de un Golf o un Focus, el QASHQAI+2 se convertirá en una nueva y bienvenida alternativa a los aburridos, cuadrados y típicos monovolúmenes del segmento C” explica Simon Thomas.

Con el inicio de ventas del 2.0 gasolina y el 2.0 diesel en octubre (y el 1.6 gasolina y 1.5 diesel en enero de 2009), se espera que las ventas del QASHQAI+2 supongan un 15% de las de la gama completa en 2008. Para un año completo, no obstante, la previsión es que sumen un 25% del total de QASHQAI vendidos en Europa.

UN +2 PARA FAMILIAS ACTIVAS

Hace ahora un año y medio, el Nissan QASHQAI revolucionó por completo el mundo del automóvil. El QASHQAI fue el primer auténtico crossover compacto que llegó a los concesionarios como una alternativa real a los tradicionales coches compactos de cinco puertas. Ahora, en el momento en que algunos competidores lanzan sus modelos crossover al mercado, Nissan va más lejos con el QASHQAI+2, el primer crossover desarrollado para familias activas.

“El QASHQAI, con una inteligente mezcla de diseño, generoso espacio interior y excelente comportamiento dinámico, introdujo el concepto crossover entre los compradores de automóviles. Ahora, el QASHQAI+2, un crossover con más espacio y siete plazas, llega para seducir a clientes a los que no acaban de convencer ni los monovolúmenes ni los breaks convencionales. El QASHQAI+2, además, consolidará la posición de Nissan como pionera del mercado crossover”.

Simon Thomas, Vice-presidente de Ventas y Marketing de Nissan en Europa.

Lo más destacado:

- Más largo y más alto que el QASHQAI
- Siete asientos siempre a bordo para una flexibilidad permanente
- Tercera fila escamoteable bajo el piso del maletero
- Segunda fila de asientos abatible
- Espacio de almacenaje bajo el piso en el maletero
- Diseño exclusivo y más equipamientos disponibles
- Gama completa
 - Dos motores gasolina y dos diesel
 - Dos y cuatro ruedas motrices
 - Tres niveles de acabado y equipamiento

En su relativamente corta vida, el Nissan QASHQAI ha redefinido por completo la visión de los coches compactos simplemente por tratarse de un coche nada convencional. La mezcla entre un estilo personal y una gran practicidad consiguieron liberar la imaginación de los clientes europeos y, desde el inicio de su comercialización en marzo de 2007, ya se han vendido más de 217.000 unidades.

El mayor crecimiento de ventas

El éxito del coche –es el modelo de más rápido crecimiento en toda la historia de Nissan en Europa- obligó a implementar, desde julio de 2008, un tercer turno en la fábrica de Nissan Motor Manufacturing UK para poder satisfacer la demanda.

La llegada del QASHQAI+2 aumentará sin duda ese éxito. Pensado como el primer crossover para la familia, el nuevo QASHQAI+2, con más espacio y una flexible configuración de siete plazas, se añade al original QASHQAI de cinco plazas y al excitante nuevo Murano para consolidar a Nissan como la “marca crossover”.

“El QASHQAI, el QASHQAI+2 y el Murano son un formidable trío de coches prestos a liderar el mercado de los crossover. El QASHQAI revitalizó el mercado de los coches compactos de cinco puertas mientras que el Murano introdujo a los clientes en una nueva perspectiva del lujo y las prestaciones”.

“Con su configuración de siete asientos, el QASHQAI+2 aporta una nueva dimensión a la oferta crossover de Nissan” explica Pierre Loing, Vice-presidente de Planificación de Producto de Nissan Europa.

ADN en el diseño

El QASHQAI+2 comparte, con su diseño, el ADN del modelo original aunque es sutilmente distinto desde todos los ángulos. Creado por los diseñadores del Centro de Diseño de Nissan Europa, en Londres Paddington, el nuevo modelo es idéntico al QASHQAI hasta el pilar A pero, desde ahí para atrás ha cambiado por completo.

Más largo y más alto que el original, el QASHQAI+2 se ha diseñado para proporcionar más espacio interior y una mayor practicidad. Los cambios exteriores incluyen nuevas puertas delanteras y traseras, cristales laterales distintos, un nuevo portón y una parrilla rediseñada. Un gran techo panorámico 14 centímetros más largo que el del QASHQAI forma parte del equipamiento de serie.

Adicionalmente, el QASHQAI+2 dispone de barras de techo y de cristales traseros tintados de serie en todas las versiones.

Espacio para equipajes

La tercera fila de asientos puede escamotearse bajo el piso del maletero cuando no se utiliza, lo que significa que está siempre disponible dentro del vehículo para cuando sea necesaria. Cuando está plegada, el espacio de maletero es de 550 litros, lo que supone un aumento de 140 litros respecto al QASHQAI original.

Diseñados para niños o adultos de hasta 1,60 metros de altura, los respaldos de los asientos de la tercera fila disponen de siete posiciones de inclinación para asegurar el confort de sus ocupantes, mientras que la banqueta central de tres asientos es corredera hacia delante y hacia atrás para facilitar el acceso a la tercera fila.

Mecánicamente, el QASHQAI+2 sigue la senda de liderazgo emprendida por el modelo original del que hereda las suspensiones delanteras tipo McPherson así como el eje multibrazo de ruedas independientes trasero. La dureza de los elementos elásticos de la suspensión se ha adaptado teniendo en cuenta el peso extra que es capaz de soportar el coche. Al mismo tiempo, la dirección asistida también ha sido readaptada.

Motores, transmisión y acabados

Existe la posibilidad de elegir vehículos con tracción delantera o bien con tracción integral con el sistema ALL MODE 4x4 de Nissan. En cuanto a motores, estarán disponibles dos gasolina de 1,6 y 2.0 litros y dos diesel 1.5 y 2.0 dCi con potencias comprendidas entre los 115 y los 140 CV en gasolina y los 106 y los 150 CV en diesel. Las ventas de las versiones con motores 1.6 y 1.5 empezarán a venderse a partir de enero de 2009.

Las opciones de transmisión incluyen cajas de cambios manuales de cinco velocidades (1.6 gasolina), de seis velocidades (2.0 gasolina y ambos diesel) automática de seis velocidades (2.0 dCi 4WD) y, en exclusiva en el segmento, una caja de cambios CVT, opcional en el 2.0 gasolina 4WD que permite elegir entre un suave modo automático o una conducción en modo secuencial con seis relaciones pre-fijadas.

En función de la versión, el equipamiento de serie puede incluir faros de encendido automático, limpiaparabrisas automáticos, cierre de puertas en función de la velocidad, control de velocidad de cruce, elevalunas eléctricos, asistente acústico de aparcamiento, llantas de aleación de 16 o 17 pulgadas y sistema de acceso y puesta en marcha sin llave Nissan Intelligent Key. El sistema de climatizador, ya sea manual o automático, dispone de salidas de aire en la parte central del coche para proporcionar un caudal suficiente a los pasajeros traseros y monta un compresor más grande.

Equipamiento de seguridad

Todos los equipos de audio incorporan un sistema de integración de teléfonos manos libres Bluetooth que permite la activación del teléfono sin manos así como la identificación de la llamada entrante. El QASHQAI+2 tiene el mismo equipamiento de seguridad que la versión de cinco plazas con seis airbags (frontales, laterales delanteros y de cortina), pre-tensores de cinturones de seguridad delanteros y reposacabezas activos.

Las principales opciones incluyen, entre otros elementos, la tapicería de piel y un avanzado sistema de navegación por satélite con una pantalla a color de siete pulgadas que, además, da servicio a la cámara de visión trasera, y un sistema de reconocimiento de voz.

“El QASHQAI+2 añade una nueva dimensión a la gama y se convierte en un vehículo todavía más versátil que el original. Seducirá no sólo a las familias más activas sino también a todo aquel que aprecie su atractivo diseño y valore tanto la disponibilidad de más plazas como un mayor espacio mayor y una flexibilidad superior” explica Pierre Loing.

QASHQAI Y QASHQAI+2: ¿CUALES SON LAS DIFERENCIAS?

Pese a sus similitudes estéticas y mecánicas, se han realizado numerosos cambios en la estructura del QASHQAI para crear la práctica versión +2 de siete plazas.

Los principales cambios a nivel de dimensiones son los siguientes:

- Distancia entre ejes aumentada en 135 mm hasta 2,765 metros
- Altura incrementada en 38 mm hasta 1,643 metros.
- Longitud aumentada en 211 mm hasta 4,526 metros
- Espacio libre para la cabeza aumentado en 10 mm
- Espacio para las rodillas 15 mm mayor
- Capacidad del maletero aumentada hasta un máximo de 550 litros.
- Plano de carga del maletero rebajado en 13 mm hasta 770 mm.

El QASHQAI+2 comparte numerosos elementos de diseño con el original pero, cuando se colocan uno al lado del otro, las diferencias entre ambos saltan a la vista. Con una longitud 211 mm mayor, el QASHQAI+2 tiene una distancia entre ejes ampliada en 135 mm para garantizar un habitáculo amplio para siete ocupantes.

Para proporcionar una mayor altura libre para la cabeza de los pasajeros de la segunda y la tercera fila de asientos, el techo ha sido prolongado y rediseñado en su parte trasera para crear un perfil más plano y más elevado. Tanto las puertas delanteras como las traseras se han cambiado; ahora, los marcos de las puertas delanteras son más cuadrados, en línea con la forma del techo, mientras que las traseras son completamente nuevas, 135 mm más largas y, también con marcos más cuadrados.

La ampliación de las puertas traseras permite facilitar el acceso al habitáculo, en especial a la tercera fila de asientos. Para ello, además, la segunda fila es ahora corredera.

Nuevo portón

Otro cambio importante es el de las ventanillas laterales que son de mayor tamaño para proporcionar más sensación de espacio y luminosidad a los ocupantes de la tercera fila de asientos.

Otra de las diferencias entre las versiones de cinco y siete plazas la encontramos en el portón trasero, con una luneta menos inclinada en el nuevo modelo. El parachoques trasero se ha rediseñado y, en el frontal, el QASHQAI+2 exhibe una rejilla delantera exclusiva, más brillante.

El QASHQAI+2 dispone de serie de un techo panorámico de cristal. El cristal es 140 mm más largo que su equivalente en el QASHQAI original y dispone de una cortinilla parasol interior de accionamiento eléctrico con un botón de un solo toque.

Fila central corredera

El principal cambio en el interior es, obviamente, la presencia de una tercera fila de asientos. Para facilitar el acceso a la misma, la fila central es corredera con un desplazamiento de 240 mm y su respaldo puede plegarse en tres partes en proporción 40/20/40. Cabe recordar que la banqueta trasera de la versión de cinco puertas permite un abatido en proporción 60/40. El respaldo, además, es reclinable con nueve posiciones de ajuste y un ángulo total de 15 grados (con un recorrido desde 10 a 25 grados).

La parte central de la segunda fila (la parte 20 de la misma) puede plegarse si no se utiliza como asiento y convertirse en un cómodo apoyabrazos central. Cuando se utiliza como tal, proporciona una mayor sensación de amplitud a los ocupantes de las dos plazas exteriores. Este respaldo dispone en su parte posterior (la que queda hacia arriba una vez abatido) dos porta latas y una guantera con capacidad suficiente para equipos de música personales, consolas de videojuegos portátiles o cajas de CD. Además, dispone de una conexión de 12 voltios para conectar equipos electrónicos. Cuando el respaldo está en su posición convencional, la mencionada guantera se convierte en un espacio de almacenaje a disposición de los ocupantes de la tercera fila.

Tercera fila abatible

Diseñados para niños o para adultos no demasiado corpulentos, hasta unos 1,60 metros, los respaldos de los asientos de la tercera fila son reclinables, disponen de siete posiciones y pueden plegarse contra el piso del maletero. Esta tercera fila está dividida en dos partes en proporción 50/50 y cada una de ellas puede abatirse individualmente con sólo tirar de una cinta sin que sea necesario desmontar los reposacabezas.

Cuando están plegados, los asientos traseros despejan una zona de carga plana que puede llegar hasta los 550 litros de capacidad, 140 más que en el QASHQAI de cinco plazas.

Orden inteligente

Al contrario que otros vehículos de siete plazas, el QASHQAI+2 dispone de una bandeja cubremaletero enrollable completa. Cuando la tercera fila de asientos está plegada, se utiliza como cualquier cubremaletero convencional pero cuando se utiliza la tercera fila de asientos, puede desmontarse y almacenarse en un espacio específico bajo el piso del maletero. Como los dos asientos extras, la bandeja enrollable cubremaletero puede mantenerse siempre de esta manera en el coche.

La tapa que da acceso al espacio portaequipajes existente bajo el piso puede utilizarse además como divisor interior del maletero para el transporte de objetos frágiles –botellas, por ejemplo- ya que permite aislarlos y evitar que puedan ser golpeados por objetos más pesados. La zona de carga está rematada en su parte exterior por una placa de acero brillante que protege esta zona trasera, la más expuesta en el momento de cargar objetos pesados.

Revisión de los tarados

Al ser más grande que el QASHQAI de cinco asientos, la versión de siete plazas es algo más pesada con un aumento de unos 100 kilos hasta entre 1.508 y 1.791 según versiones. Teniendo en cuenta el peso extra y su superior capacidad de carga, los tarados de la suspensión se han revisado y se ha modificado la asistencia de la dirección. El sistema de frenos sigue siendo el mismo del QASHQAI original aunque se han montado frenos delanteros más grandes para compensar el peso adicional.

Los cambios de ingeniería para el QASHQAI+2 fueron desarrollados y supervisados por el Centro Técnico de Nissan Europa (NTCE) en Cranfield; Gran Bretaña.

ROMPIENDO MOLDES

El trabajo de desarrollo de la versión de siete plazas de la familia QASHQAI se inició antes del lanzamiento del modelo de cinco. Ya entonces, el equipo de Planificación de Producto de Nissan estaba convencido de que el QASHQAI iba a revolucionar el mercado de los crossover y sabía que había llegado el momento de romper moldes en términos de diseño.

“Los compradores de coches no acababan de estar convencidos con las opciones que se les ofrecían. Para responder de manera inmediata a sus necesidades, decidimos crear un nuevo tipo de vehículo: el QASHQAI+2, el crossover para familias activas”.

Alfonso Albaisa, Vicepresidente de Diseño de Nissan Europa.

Lo más destacado

- Innovador diseño crossover
- Cruce entre agilidad y solidez
- Estrechamente vinculado al QASHQAI original...
- ... pero con elementos propios de diseño para el +2
- Diseñado en Londres, en el Centro de Diseño de Nissan Europa

El QASHQAI fue el primer producto desarrollado específicamente en el Centro de Diseño de Nissan Europa (NDE). Con sede en Rotunda, un edificio único construido en 1960 para las fuerzas armadas y situado en el Grand Union Canal en Paddington (Londres), el entorno urbano del NDE fue clave para definir las características urbanas del crossover QASHQAI.

Y fue en este complejo de alta seguridad –actualmente protegido por tratarse de un edificio de singular interés arquitectónico- donde el QASHQAI+2 se desarrolló a partir del proyecto original del crossover compacto.

Tal como su nombre indica, un crossover mezcla elementos de diseño y de estructura de dos o más segmentos convencionales del mundo del automóvil. Los elementos clave del diseño del QASHQAI y del QASHQAI+2 como auténticos crossover se localizan por encima y por debajo de su línea de cintura.

La silueta de la parte superior del coche sugiere agilidad, mientras que por debajo de la línea de cintura, acentuada por la fuerte línea lateral posterior y los pronunciados pasos de rueda, la impresión es de fuerza y robustez.

Los pilares A, inclinados de manera dinámica, los cristales laterales, significativamente aumentados en su superficie y la larga línea del techo culminada por un pequeño alerón en la parte trasera, se alejan de las tradicionalmente cúbicas líneas de los SUV al uso.

Gracias a su distancia entre ejes aumentada y a sus tres filas de asientos, la línea del techo del QASHQAI+2 difiere de la del modelo original. Más alta y más larga, la versión de siete asientos ofrece un elegante y sofisticado perfil y un techo panorámico de cristal que asegura un habitáculo espacioso y luminoso. El toque práctico lo ponen las barras de techo, montadas como equipo de serie que, además, acentúan la mayor longitud del QASHQAI+2 con respecto al original.

Otro cambio de estilo lo encontramos en la forma de la tercera ventanilla lateral que ahora es más larga y más ancha para proporcionar una buena visibilidad a los ocupantes de la tercera fila de asientos. En la parte trasera, un nuevo conjunto de parachoques y portón específicos, con una luneta menos inclinada, ayudan a aumentar las diferencias visuales entre ambas versiones.

Ambos QASHQAI tienen en común algunas de las características habituales en los SUV como el poderoso frontal, los generosos parachoques y pasos de rueda y los bajos de caja realizados en un color oscuro de contraste con el de la carrocería. La distancia al suelo es mayor que en los compactos de cinco puertas convencionales, lo que aumenta sus posibilidades de uso fuera de carretera mientras que las sutiles curvas sobre los pasos de rueda y en las puertas suavizan lo que, de otra manera, serían grandes paneles de chapa maciza.

Los faros delanteros y los traseros, de forma envolvente y que “invaden” el lateral del coche permiten un enlace directo entre el perfil y las partes delantera y trasera. Los pilotos traseros, de forma aerodinámica, siguen la curva de la línea trasera a la que proporcionan una sutil nota de color. Los grupos ópticos traseros se han diseñado de manera que no interfieran en el

diseño de un portón que proporciona la mayor apertura posible hacia el maletero mientras que la tercera luz de freno se ha situado en posición elevada, integrada en el spoiler situado en la parte superior del portón.

Los grandes faros, en forma de polígono irregular, quedan divididos en cuatro partes diferentes para los indicadores laterales, los dos faros principales y los intermitentes, tintados en azul. Los faros antiniebla delanteros, cuando son equipamiento de serie, están integrados en el parachoques.

Una nueva parrilla delantera de cuatro barras exclusiva del QASHQAI+2 envuelve el logotipo Nissan central. Para reforzar el poder y el carácter de la parte delantera, el elemento central de la parrilla recuerda la distintiva forma de los dos nervios situados a ambos lados del capó.

Infoautomoviles

PRÁCTICAMENTE PERFECTO

Con siete asientos de uso ocasional y un espacio de carga más amplio, el QASHQAI+2 es todavía más práctico que su hermano pequeño aunque no pierde ninguna de sus cualidades dinámicas.

“La manipulación de las dos filas traseras de asientos es el fruto de un inteligente proceso de diseño. Cuando los asientos están plegados, el espacio para equipajes es excepcionalmente generoso y hemos conseguido incluso encontrar un espacio para almacenar a bordo la bandeja cubremaletero cuando se utilizan las tres filas de asientos”.

Hideto Murakami, Vicepresidente Senior del Nissan Technical Centre Europe

Lo más destacado

- Siete asientos siempre a bordo
- Abatido de asientos fácil y práctico
- Banqueta central corredera
- Reclinación individual del respaldo de todos los asientos
- Prácticos espacios porta-objetos

Del mismo modo que el diseño exterior del QASHQAI+2 es una suma de contrastes, el interior ha sido creado combinando la practicidad con la necesidad de ofrecer un elevado placer de conducción.

El espacio del conductor

Desde la perspectiva del conductor, el interior del coche se acerca al concepto de cockpit. Todos los mandos están agrupados alrededor de la posición de conducción, separada del pasajero delantero por una amplia consola central.

La consola central incorpora, en un área diferenciada, la palanca del freno de mano y, junto a ella, dos portatalas, una guantera con tapa que integra un reposabrazos deslizante en su parte superior, una conexión aux-in jack para sistemas MP3 y, en las versiones con tracción en las cuatro ruedas, el botón de conexión del sistema ALL MODE.

Delante del conductor y situada debajo de una elegante visera, encontramos la instrumentación y el ordenador de a bordo. Buena parte de los pequeños

mandos de control se encuentran situados en el centro de la consola central, sobre la palanca de cambios y debajo de las dos salidas con marco cromado del sistema de ventilación. Los mandos remotos del sistema de sonido se encuentran en el volante.

La instrumentación principal está iluminada, día y noche, por un sistema de LED blanco; además, se ha elegido un agradable tono naranja para resaltar el resto de elementos iluminados, entre ellos, la pantalla del ordenador de a bordo situada en el centro de la instrumentación, los pulsadores de los elevalunas y los de los equipos de audio y climatización. Del mismo modo, se utiliza también el mismo tono para la luz de ambiente interior del habitáculo en las versiones más equipadas.

Las zonas del conductor y los pasajeros

Acentuando las diferencias entre el cockpit y las “zonas de viaje”, la parte del salpicadero que queda delante del pasajero delantero tiene un tratamiento visual diferenciado y está construida en agradables plásticos blandos.

Los niveles de acabado y equipamiento son: el de entrada de gama Visia, los intermedios Acenta y Tekna y el más lujoso Tekna Pack.

Tapicería de cuero

Las versiones Tekna Pack llevan tapicería de piel en color grafito combinada con detalles en tonos contrastados o bien con tapicería en color chocolate también con elementos contrastados y detalles en plata.

El principal objetivo del QASHQAI+2 es, por supuesto, proporcionar espacio interior para siete pasajeros. La tercera fila de asientos de uso ocasional se ha diseñado para niños o para personas adultas de hasta 1,60 metros y, cuando no se utilizan, puede plegarse en dos mitades 50/50. Los respaldos tienen siete ajustes de inclinación y pueden plegarse completamente contra el piso para incrementar el espacio para equipajes que se mantiene completamente plano. Cada uno de los respaldos puede abatirse de manera individual mediante un único tirador y sin necesidad de quitar los reposacabezas.

Asientos deslizantes

El acceso a la parte trasera se ha mejorado gracias a la adopción de puertas más grandes y a los cambios en la banqueta central que, ahora, es corredera con un recorrido de 240 mm. Contrariamente a la de la versión de cinco plazas, dividida en dos mitades asimétricas 60/40, la banqueta central del QASHQAI+2 ha sido remodelada con un respaldo partido en tres mitades abatibles en proporción 40/20/40.

La gran novedad es la parte central "20" de esta banqueta que puede utilizarse tanto como respaldo del asiento central con su propio cinturón de tres puntos o como un generoso reposacodos cuando se bate hacia delante. Además de alojar dos portaladas, dispone de una guantera con tapa deslizante. La guantera tiene una capacidad ideal para guardar equipos de música personales o consolas de videojuegos portátiles que pueden conectarse en una toma integrada de 12 voltios.

Los respaldos de la banqueta central son también reclinables y disponen de hasta nueve puntos de ajuste en un radio de 15°, desde una inclinación de 10° hasta 25° con respecto a la banqueta.

Más espacio para equipaje

Con los respaldos de la tercera fila abatidos, el maletero es 140 litros superior al del QASHQAI de cinco plazas y alcanza los 550 litros gracias al aumento de 134 mm en su cota de longitud. Y con la segunda fila de asientos también abatida, el espacio disponible alcanza unos generosos 1.520 litros.

Con la tercera fila de asientos desplegada para su uso, se dispone todavía de 130 litros de maletero.

El nuevo portón trasero y el rediseño de los paneles laterales del maletero han permitido rebajar el plano de carga en 13 mm hasta 770 mm mientras que, con 1,186 metros de anchura, el espacio aumenta en esta cota en 224 mm respecto a la versión de cinco plazas. El borde trasero de la zona de carga está protegido con una placa de acero cromada que además de proteger la zona en cuestión facilita la carga de bultos pesados.

Espacios “secretos”

Bajo el piso del maletero existe una zona de almacenamiento alejada de las miradas ajenas en la que guardar objetos valiosos. Además, el panel sobre el piso que permite crear ese espacio extra, puede utilizarse para dividir el maletero con lo que los objetos frágiles o las bolsas de la compra puede almacenarse protegidos de posibles golpes producidos por otros objetos más pesados.

El QASHQAI+2 tiene una bandeja cubremaletero enrollable. Con los asientos traseros abatidos, puede usarse de manera convencional fijada tras el asiento central pero cuando utilizamos la tercera fila, puede desmontarse y guardarse en un compartimiento especial bajo el piso del maletero. De esta manera y, al igual que la tercera fila, la bandeja puede mantenerse siempre en el interior del coche tanto si se utiliza como si no.

La gran guantera principal, refrigerada, ofrece 14 litros de espacio de almacenaje –suficiente para colocar hasta 15 latas de bebida- a los que deben añadirse otros espacios como un portagafas y los espacios en las contrapuertas delanteras capaces de alojar una botella de 0,5 litros y un libro de mapas en formato A4 cada uno. Las bolsas situadas tras los respaldos de los asientos delanteros tienen capacidad para documentos de gran formato, como mapas en tamaño A3.

La guantera de la consola central ofrece un volumen útil de 3,5 litros con lo que pueden guardarse hasta 8 cajas de CD y dispone además de un conector AUX-IN en formato jack para conectar un equipo MP3. Existe además un cajón de 4 litros de capacidad situado bajo el asiento del acompañante delantero. Gracias al aumento del tamaño de las puertas traseras, las bandejas para guardar objetos son también más grandes que en el QASHQAI original.

El techo panorámico de cristal es de serie en el QASHQAI+2. Mide 1.117 por 880 mm y se extiende a lo largo de las tres filas de asientos para proporcionar al habitáculo una gran luminosidad y una agradable sensación de espacio. Está fabricado en cristal oscuro que filtra los rayos ultravioleta y reduce la incidencia de los rayos solares en el habitáculo. Además, dispone de una cortinilla parasol interior de accionamiento eléctrico mediante un mando de un solo toque que aumenta la protección contra los rayos solares.

Los cristales traseros sobretintados se utilizan también para todas las ventanillas laterales traseras y para la luneta del portón.

Infoautomovil.es

LO MEJOR DE AMBOS MUNDOS

Tomar las cualidades de un coche compacto de pasajeros de siete plazas –la funcionalidad, la practicidad y, por supuesto, el espacio-, mezclarlas con los mejores atributos de un compacto en aspectos como el comportamiento en carretera y el confort y añadirle el diseño de un elegante SUV. El resultado de esa mezcla es el QASHQAI+2.

“Nos dimos cuenta de que muchos compradores de coches no se ilusionaban con los mono volúmenes compactos. Les definían como coches poco atractivos y aburridos de conducir. La idea con el QASHQAI+2 fue proporcionar la funcionalidad y la practicidad de un monovolumen pero en un formato que fuera tan maniobrable, ágil y confortable como un turismo convencional”.

Pierre Loing, Vide-presidente de Planificación de Producto Europeo de Nissan.

Lo más destacado

- Versiones de dos y cuatro ruedas motrices
- Suspensión delantera McPherson y trasera multibrazo
- Dos motores diesel y dos de gasolina
- Filtro de Partículas Diesel de serie en los motores diesel
- Opción de caja de cambios manual, automática o CVT
- ESP de última generación

El QASHQAI+2 se ha construido sobre la variante larga de la última plataforma “C” de la Alianza Renault-Nissan. La distancia entre ejes se ha aumentado en 135 mm hasta alcanzar los 2,765 metros mientras que la longitud del vehículo es de 4,526 metros, 211 mm más que el original QASHQAI de cinco plazas.

Pese a que la longitud extra proporciona un habitáculo más amplio con espacio para hasta siete pasajeros, el QASHQAI+2 sigue siendo más corto que un típico SUV de siete plazas con lo que asegura una conducción más dinámica y una superior facilidad de maniobra.

Chasis

La suspensión delantera es de tipo McPherson y está montada en un sub-chasis que combina columnas de muelle-amortiguador y un brazo inferior delantero. El

subchasis dispone de *silent blocs* de goma que aíslan la carrocería del ruido y las vibraciones generadas por la plataforma con lo que se mejora tanto el confort de conducción como el refinamiento mecánico. La barra estabilizadora delantera se ancla directamente al conjunto de las columnas para un control más efectivo de la inclinación de la carrocería.

En el eje trasero se ha elegido un sistema independiente multibrazo que mejora el comportamiento dinámico y la estabilidad a alta velocidad. Anclado al vehículo mediante un rígido sub-chasis trasero que elimina ruidos y vibraciones indeseados, el conjunto dispone de brazos superiores en aluminio para ahorrar peso. El resultado es un conjunto 4 kilos más ligero que su equivalente en acero. El diseño de la suspensión trasera asegura una intrusión mínima del eje en la zona del maletero.

El tarado de los muelles reduce el movimiento de la carrocería para proporcionar una conducción muy segura mientras que el confort se ha aumentado gracias al uso de amortiguadores con control de fricción. Los ajustes finales de todo el conjunto los han llevado a cabo los ingenieros de los Centros Técnicos de Nissan Europa en Gran Bretaña y en Barcelona (España) con pequeños cambios en los tarados de los muelles y los amortiguadores para adaptarlos al peso ligeramente superior del QASHQAI+2 respecto a la versión de cinco plazas y a su superior capacidad de carga.

Estructura rígida

El QASHQAI+2 tiene una estructura extremadamente rígida gracias al uso de acero de alta resistencia que contribuye al refinamiento general, a la mejora del comportamiento y a la seguridad en caso de accidente.

En función de la versión, el QASHQAI+2 equipa llantas de 16 pulgadas en acero o aleación ligera con neumáticos 215/65 R 16 mientras que las versiones con motor de dos litros disfrutaban de unas llantas de 17 pulgadas de nuevo diseño con brazos anchos y neumáticos 215/60 R17.

El manejo del coche y su maniobrabilidad se benefician de la adopción de una dirección asistida eléctrica (EPS), un sistema innovador que ofrece una mayor

asistencia a baja velocidad y un endurecimiento del tacto de la dirección a medida que la velocidad aumenta.

El sistema mide la velocidad cada 40 milisegundos y es sensible a variaciones de 0,01 km/h. Se ha adaptado especialmente a los gustos de los conductores europeos, ofrece una gran asistencia a baja velocidad para facilitar la conducción en ciudad y un gran *feeling* a velocidades elevadas; también ha sido adaptada a las variaciones de peso y capacidad de carga del QASHQAI+2.

El sistema utiliza un motor eléctrico de bajo roce que elimina las pérdidas de fricción y redonda en un menor peso del sistema de asistencia y una rebaja de los costes de mantenimiento. Además, al no existir una bomba hidráulica como en los sistemas de asistencia convencionales, se ahorra combustible. En las pruebas efectuadas, se ha comprobado que la dirección asistida eléctrica supone un ahorro de 0,11 litros/100 km en el consumo. Para ayudar a encontrar la posición ideal de conducción, la columna de dirección es ajustable tanto en altura como en profundidad.

Frenos más grandes

El sistema de frenada, compuesto por cuatro discos, de los que los delanteros son ventilados, recibe el apoyo de un sistema ABS que incluye Asistencia a la Frenada de Emergencia y Distribución Electrónica de la Fuerza de Frenada (EBD). La Asistencia a la Frenada de Emergencia mantiene una deceleración máxima en las frenadas fuertes mientras que el EBD reparte de manera constante la fuerza de la frenada entre los ejes delantero y trasero para conseguir unas condiciones de frenada óptimas y compensar las diferentes condiciones de peso. En el eje delantero se han montado frenos más grandes para compensar el peso extra del QASHQAI+2.

ALL MODE 4X4

El sistema de tracción a las cuatro ruedas utilizado en el QASHQAI+2 incorpora algunas de las más avanzadas tecnologías disponibles en el mundo de los 4x4. Desarrollado por Nissan, el sistema ALL MODE 4x4 facilita una conducción relajada y segura gracias a la electrónica que se encarga de gestionar todas las necesidades de tracción puntuales.

En esencia, el ALL MODE 4x4 asegura que el QASHQAI+2 dispondrá siempre de la mejor adherencia independientemente del estado del firme. Pero, al contrario que en otros sistemas de tracción 4x4 de tipo automático, el ALL MODE utiliza una electrónica avanzada en lugar de bombas hidráulicas para asegurar que la tracción se reparte de manera adecuada entre ambos ejes y entre las ruedas.

En condiciones normales, el QASHQAI+2 circula en tracción delantera, lo que permite disminuir las pérdidas de energía y, por tanto, rebajar el consumo. Cuando detecta que alguna de las ruedas tiende a deslizar, el diferencial central situado en el grupo final trasero se activa electrónicamente y el par se reparte adecuadamente entre ambos ejes.

Tres modos de funcionamiento

El sistema tiene tres modos de uso que se seleccionan mediante un botón en la consola central. En la posición 2WD el coche circula siempre en dos ruedas motrices, es la elección ideal en carretera asfaltada con buen tiempo. Cuando se elige la función Lock, el sistema activa las cuatro ruedas motrices de forma permanente y con un reparto fijo del par en proporción 50/50 delante y detrás.

El modo más habitual de uso es, no obstante, el modo Auto en el que es el sistema el que toma la decisión de conectar o no las cuatro ruedas motrices. Una serie de sensores situados en la centralita electrónica del motor, en las ruedas y en el ABS, monitorizan los posibles deslizamientos de las ruedas y, de manera automática, envían instrucciones al embrague central de tipo electromagnético situado en el eje trasero para que realice el reparto de par ideal.

En posición Auto, el sistema compensa de manera automática los cambios de adherencia inesperados en carretera como, por ejemplo, las humedades en la calzada, las posibles placas de hielo o la gravilla suelta.

Sistemas electrónicos avanzados

El ALL MODE 4x4 está asociado a la octava generación del Control de Estabilidad Electrónico (ESP) de Bosch. Mediante los sensores situados en los frenos, la dirección, las ruedas y la carrocería, el ESP controla en todo momento el tipo de conducción realizada.

Con el control del ángulo de la dirección y de la velocidad de las ruedas, el ESP calcula qué maniobras está realizando el conductor mientras que, gracias a los sensores de aceleración transversal y lateral, el sistema es capaz de detectar el momento en que el coche puede llegar a perder adherencia. En caso de emergencia, el ESP reacciona de inmediato y, mediante la aplicación de frenadas selectivas en cada rueda, es capaz de mantener la dirección deseada.

De entre los numerosos sistemas electrónicos de control dinámico que equipa el QASHQAI+2 conviene resaltar el Control de Frenada en Curva (CBC) y el sistema EUC de control de subviraje. En este último caso, el sistema frena las cuatro ruedas del coche para compensar el subviraje excesivo. Finalmente, el sistema de compensación del *fading* de frenado (HFC) evita la pérdida de eficacia de los frenos (*fading*) después de un periodo de uso intensivo de los mismos.

Gama de motores

De los cuatro motores disponibles en la gama QASHQAI, los dos de gasolina son diseños propios de la marca mientras que los dos diesel los ha desarrollado Renault, socio de Nissan en la Alianza.

Motores de gasolina

Al bloque de aluminio de 1.598 c.c. se le ha aumentado tanto la potencia como el par para ser montado en el QASHQAI+2. La potencia pasa a 115 CV y el par a 156 Nm con lo que se ganan 5 caballos y 7 Nm.

Excepcionalmente ligero y muy eficiente térmicamente, este motor dispone de cuatro válvulas por cilindro, apertura variable de válvulas, inyección electrónica multipunto y admisión variable.

El consumo combinado es de 7,0 l/100 km y las emisiones de CO₂ son de 165 gr/km. Los intervalos de mantenimiento de este motor, asociado a la tracción delantera y a una caja manual de cinco relaciones, han aumentado hasta los 30.000 km. Este motor estará disponible en España en enero de 2009.

Ligero 2.0

El motor de gasolina de 2.0 litros –otro bloque totalmente en aluminio con culata de 16 válvulas- tiene una cilindrada de 1.997 c.c. y desarrolla 140 CV y 196 Nm de

par. El 90% de esta cifra de par está disponible desde 2.000 rpm, lo que proporciona una capacidad de recuperación y aceleración desde bajas vueltas propia de regímenes más elevados.

Casi tan compacto como el 1.6, destaca por la notable reducción conseguida en las fricciones internas. Un acabado de efecto espejo se aplica a las superficies del cigüeñal, de los pistones y de las cámaras de combustión gracias al uso de un nuevo sistema de mecanizado que asegura el uso de cilindros realmente circulares; este proceso de mecanizado se utiliza habitualmente en los motores de competición pero rara vez en los destinados a vehículos de serie.

El motor 2.0 de gasolina, a la venta en octubre, está disponible con tracción delantera o integral y se acopla a una caja de cambios manual de seis relaciones. El cambio por variador continuo de velocidad (CVT) con accionamiento secuencial está disponible en la versión 4x4. El consumo combinado es de 8,4 l/100 km mientras que las emisiones de CO₂ se cifran en 197 gr/km. Los intervalos de mantenimiento se han fijado, como en el caso del 1.6 en 30.000 kilómetros.

Eficiencia CVT

La caja CVT es una transmisión sin marchas controlada electrónicamente que proporciona un virtualmente ilimitado número de relaciones, lo que asegura que el motor trabaja siempre de la manera más eficiente posible y garantiza una aceleración suave así como un consumo contenido y un bajo nivel de emisiones.

Además, es más confortable. Una larga subida a un puerto de montaña con una caja de cambios automática convencional, entrañaría reducciones constantes a marchas inferiores para aprovechar la potencia del motor. Con el cambio CVT, el motor gira siempre al mismo régimen y es la transmisión la que varía su ajuste para ayudar a mantener el momento ideal de par. El CVT asegura además una menor pérdida de potencia por rozamiento lo que se traduce en una mejor eficiencia y una mejor aceleración.

Para una conducción más deportiva, el sistema CVT permite cambiar manualmente mediante la palanca del cambio que permite elegir entre seis marchas –en realidad seis puntos fijos en el desarrollo– de manera secuencial, moviendo la palanca hacia delante o hacia atrás al estilo motociclista.

Motores diesel

En numerosos mercados, los motores diesel son la elección mayoritaria en el segmento C. Por ello, el QASHQAI+2 ofrece dos motores diesel dCi con common-rail de segunda generación para garantizar mejores prestaciones, mayor refinamiento y menores emisiones.

El diesel de entrada de gama que podrá comprarse en España a partir de enero de 2009, utiliza la variante más potente del exitoso motor Renault 1.5 dCi 16 válvulas (K9K) que desarrolla 103 CV y 240 Nm de par y lleva de serie filtro de partículas. Apreciado por su bajo consumo y su bajo nivel de ruido, dispone de un árbol contrarrotante de equilibrado. Desarrollado especialmente para cumplir con la normativa Euro 4, este motor tiene una baja relación de compresión (16:1) y un turbocompresor de geometría variable.

Su consumo combinado es de 5,7 l/100 km y sus emisiones de CO₂ son de 149 gr/km. Los plazos de mantenimiento se han previsto cada 20.000 kilómetros.

Las entregas del QASHQAI+2 con el motor 1.5 dCi empezarán a principios de 2009.

Avanzado 2.0 litros

El 2.0 dCi, disponible a partir de octubre de 2008, está dotado de un sistema de inyectores piezoeléctricos Bosch que desarrolla 150 CV y 320 Nm de par. La tecnología piezoeléctrica ofrece una mayor rapidez y una mayor precisión de la inyección dividida en cinco fases; dos pre-inyecciones, una inyección principal y dos post-inyecciones.

Las pre-inyecciones mejoran el nivel sonoro del motor y minimizan el típico “claqueteo” de los motores diesel mientras que las dos post-inyecciones apoyan a la inyección principal y permiten quemar mejor los gases derivados de la combustión antes de que esos gases abandonen la cámara de combustión.

La recirculación de los gases de escape (EGR) produce una temperatura controlada en la cámara de combustión, lo que reduce los niveles de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y mejora las emisiones globales del motor

permitiéndole cumplir con la normativa Euro 4. Este motor lleva de serie un filtro de partículas (FAP) que reduce los niveles de carbonilla en el escape.

La sonoridad fue una de las principales prioridades de los ingenieros en este nuevo motor. La parte inferior, con su cárter de aluminio, se diseñó para resultar menos ruidoso y mejorar la absorción de vibraciones. Dos árboles contrarrotantes anulan las vibraciones de rotación del cigüeñal y aumentan el refinamiento de marcha del propulsor.

El consumo medio en ciclo combinado de este motor es de 6,7 l/100 km y sus emisiones de CO₂ de 177 gr/km. Los intervalos de servicio son también cada 20.000 km.

El 1.5 dCi está disponible con tracción delantera y caja de cambios manual de seis velocidades. Las versiones de dos ruedas motrices del 2.0 utilizan también esa misma caja mientras que en las variantes 2.0 con tracción integral puede elegirse entre la caja de seis velocidades manual o una caja automática también de seis relaciones.

VIDA A BORDO

Cada elemento del equipamiento, de serie u opcional, en todos los Nissan está ahí por alguna razón. Y el QASHQAI+2 no es una excepción. Desde la conectividad Bluetooth para teléfonos móviles hasta la cámara de visión trasera que aumenta la seguridad al circular marcha atrás, todos los equipamientos tienen su misión en un uso cotidiano y son algo más que simples elementos para sorprender en los concesionarios.

“El QASHQAI+2 está muy bien equipado de serie pero todos sus elementos están ahí para aumentar el placer de conducir y el valor del coche. Al permitir que sea el propio vehículo el que realice algunas funciones de modo automático –poner en marcha los faros y los limpias, por ejemplo- el conductor puede concentrarse sólo en la carretera”.

Pierre Loing, Vide-presidente de Planificación de Producto Europeo de Nissan.

Lo más destacado

- Aire acondicionado de flujo suave
- Conectividad Bluetooth
- Iluminación de ambiente
- Llave inteligente
- Faros y limpias automáticos
- Navegador por satélite y cámara de visión trasera

Los trabajos de investigación llevados a cabo demuestran que un conductor que viaja de manera confortable es un conductor más seguro. Por este motivo Nissan aspira a que el conductor del QASHQAI+2 viaje de la manera más confortable posible.

Un ejemplo es el equipo de aire acondicionado. Tanto si es manual como si se trata de un climatizador automático bizona, incorpora un sistema de caudal suave controlado de manera independiente que inunda el habitáculo con aire fresco bajo la forma de una ligera brisa.

Frescor comfortable

Además de enfriar el habitáculo de manera más rápida, este sistema lo hace de un modo más silencioso y comfortable. En lugar de tener que activar el ventilador a su velocidad más alta y, en consecuencia, recibir un chorro de aire frío en pleno rostro, el flujo de aire suave consigue rebajar la temperatura interior del coche de la manera más eficiente, silenciosa y agradable posible. Un compresor de aire acondicionado más grande permite asegurar el mismo confort climático a los pasajeros de la tercera fila

Bluetooth de serie

La seguridad fue también la primera premisa tenida en cuenta a la hora de decidir el montaje en serie de la conectividad Bluetooth para los teléfonos móviles. Completamente integrado en el equipo de audio, permite realizar llamadas y responder a las mismas en modo manos libres. Un micrófono colocado junto al retrovisor interior mejora la calidad de la voz mientras que las llamadas entrantes se escuchan directamente a través del equipo de sonido que, a su vez, acciona la función mute de la fuente de audio durante toda la duración de la llamada.

La integración total significa también que la información de la llamada entrante se visualiza en el display de la radio y que el sistema dispone de una memoria interna para almacenar hasta 40 números de teléfono.

Tener al conductor perfectamente informado es otra de las prioridades en materia de seguridad y por ello es necesario que la instrumentación sea de fácil lectura y pueda consultarse con la misma rapidez y fiabilidad tanto de día como de noche. La pantalla del ordenador de a bordo, ubicada entre el velocímetro y el cuentarrevoluciones en el centro de la instrumentación, tienen un fondo negro con grafía en naranja que contrasta con la iluminación blanca de los instrumentos principales.

El ordenador proporciona información instantánea del viaje incluyendo el consumo medio y puntual, la distancia recorrida y el tiempo pero además, ofrece mensajes puntuales sobre, por ejemplo, los niveles del vehículo y los periodos de revisión. Un color naranja ilumina los botones y diales mientras que una suave luz ambarina ilumina el interior por la noche.

Equipo completo de seguridad

La seguridad es otro de los atributos clave del QASHQAI+2. Los elementos de seguridad activa incluyen el antibloqueo de frenos (ABS) con Asistente a la Frenada de Emergencia (BAS) y la Distribución Electrónica de Frenada (EBD) mientras que el Control de Estabilidad (ESP) y el sistema ALL MODE 4x4 proporcionan la tracción ideal independientemente de las condiciones de adherencia del firme.

La seguridad pasiva incluye seis airbags de serie en todas las versiones. Los airbags frontales para conductor y pasajero son bimodales y a ellos se añaden los airbags laterales de tórax montados en los asientos delanteros y unos largos airbags de cortina a ambos lados del vehículo que aumentan la protección de todos los pasajeros del coche en caso de accidente lateral.

El airbag del acompañante delantero puede ser desactivado para colocar en esa plaza una sillita infantil en sentido opuesto a la carretera. El desconector del airbag está situado en el lateral del salpicadero en el lado del pasajero y es accesible sólo cuando la puerta está abierta. Se activa utilizando la llave de contacto del coche de manera que no puede desconectarse o conectarse accidentalmente. Un sistema acústico recuerda al conductor la necesidad de abrocharse el cinturón y actúa como un elemento de seguridad añadido.

Cinturones de tres puntos para todos

Los cinturones de los asientos delanteros disponen de pre-tensores pirotécnicos para evitar el tirón del cinturón en el momento del impacto. Utilizando sensores para determinar la velocidad de deceleración –y con ello la severidad del posible impacto- el sistema activa un disparador pirotécnico que mueve el carrete del cinturón, tensionándolo. Los siete asientos disponen de cinturones de seguridad de tres puntos y el coche equipa anclajes Isofix para sillitas infantiles en la fila central.

Además de crear una gran sensación de espacio en el interior, el techo de cristal panorámico asegura un nivel de seguridad importante ya que, al estar fabricado en cristal laminado, no se astilla en caso de vuelco.

Equipamiento de serie

Todas las versiones del QASHQAI+2 incluyen de serie elevalunas eléctricos con función de un solo toque en el lado del conductor, aire acondicionado manual o automático, computadora de a bordo, equipo de audio con cuatro altavoces y CD, conector jack para MP3, techo panorámico de cristal, cristales traseros tintados, barras de techo y una parrilla delantera en color plata satinado. Existen además numerosos huecos portaobjetos con un cajón bajo el asiento, una amplia guantera y bolsas en las puertas. Las versiones 2.0 litros llevan, además, llantas de aleación de 17 pulgadas de serie.

Las versiones Acenta y Tekna añaden volante y palanca de cambio (en las versiones manuales) forrados en cuero, un apoyabrazos central con una guantera extra y la posibilidad de elegir el color de los acabados interiores. Llevan además faros antiniebla y llantas de aleación y el equipo de sonido es de gama superior con un cargador frontal de seis CD, conexión de MP3, seis altavoces y mandos al volante. El aire acondicionado se convierte en este acabado en un climatizador automático dual.

Otros elementos de serie en los Acenta/Tekna son los faros y los limpias de activación automática, el cruise control y el asistente trasero acústico de aparcamiento. Exteriormente, los modelos Acenta/Tekna y Tekna Pack se distinguen por las manecillas de las puertas en el color de la carrocería, el marco de la palanca del cambio, el acabado del volante y las llantas de aleación de 17 pulgadas.

Acabado en cuero

Las versiones Tekna Pack se benefician de una lujosa tapicería de de los asientos delanteros calefactables. También disponen de la llave inteligente (Nissan Intelligent Key) mientras que la seguridad nocturna se incrementa con los faros de xenón opcionales y un retrovisor interior fotosensible. El toque final lo pone el plafón delantero que, de noche, baña el habitáculo en una suave y cálida luz.

Navegador por satélite

El alabado sistema de navegación por satélite de Nissan es muy intuitivo en su uso y proporciona una cobertura de 26 países de toda Europa. Una pantalla fija de

siete pulgadas proyecta gráficos mejorados con un sistema de guía que presenta tanto los mapas como las vistas cenitales de los cruces e intersecciones. El sistema, además, es capaz de reconocer órdenes de voz en siete idiomas.

Cuando se monta el equipo de navegación, el conjunto se completa con la cámara de retrovisión a color. La pantalla, además de proyectar la imagen captada por la cámara situada en la parte trasera del coche, presenta líneas de guía estáticas que permiten realizar con mayor confianza y seguridad las maniobras de aparcamiento.

Infoautomovil.es