

MEJOR QUE NUNCA

Con un nuevo y más sofisticado aspecto, mayor refinamiento, equipamiento de serie mejorado y el lanzamiento de una versión Pure Drive de bajas emisiones, la gama del Nissan Qashqai se rearma para consolidarse como el líder indiscutible de las alternativas a los compactos de cinco puertas convencionales.

“El Qashqai ha sido para nosotros un éxito sin precedentes, y tres años después de su lanzamiento, la demanda sigue siendo superior a la oferta. Podríamos dejar las cosas tal como están y seguir batiendo récords de ventas... pero no lo haremos. Un buen número de pequeños pero significativos cambios en los Qashqai y Qashqai+2 nos permitirá consolidar su reinado en lo más alto de su segmento”, Simon Thomas, Vicepresidente de Marketing y Ventas de Nissan Europa.

Lo más destacado

- Nuevo aspecto, más sofisticado
- Aerodinámica mejorada
- Refinamiento y confort aumentados
- Mayor practicidad
- Nuevas opciones de colores interiores
- Instrumentación revisada
- Nueva versión ecológica Pure Drive con sólo 129 g/km de CO₂

En general

Desde su lanzamiento en marzo de 2007, el Nissan Qashqai ha redefinido el mercado europeo de los compactos de cinco puertas. Diseñado y fabricado en Europa, el Qashqai – el crossover pionero – supuso una nueva interpretación de uno de los segmentos más tradicionales y conservadores del mercado... y la audaz apuesta de Nissan se convirtió en un éxito sin precedentes.

En menos de tres años, las ventas del Qashqai y de su hermano de siete plazas Qashqai+2, lanzado en otoño de 2008, han superado las 500.000 unidades vendidas, de las cuáles más del 80% corresponden a clientes nuevos para la marca. La versión larga, Qashqai+2, no hizo más que aumentar el atractivo de la propuesta original.

El Qashqai sigue funcionando. La demanda se mantiene por encima de la oferta, lo que ha obligado a Nissan a implementar un tercer turno de fabricación en su planta de Sunderland, al noreste de Inglaterra. En 2009, la gama Qashqai supuso más del 60% de la producción total de esta fábrica.

El volumen de ventas de Qashqai se mantendrá como la mejor de su clase, gracias a la llegada de una renovada y más atractiva versión en 2010. Ésta, mantendrá todos los valores tradicionales de los crossover – un comportamiento propio de un compacto deportivo unido a la robustez y la practicidad de un SUV compacto – pero con un aspecto exterior más sofisticado, una calidad interior mejorada y un refinamiento superior, lo que lo convertirá en un modelo todavía más atractivo.

Los cambios estéticos más destacados se encuentran en el frontal, dónde cambia el capó, las aletas, la parrilla y los faros. En la parte trasera son nuevos los pilotos y el alerón trasero de nuevo perfil. La puesta al día incluye nuevos diseños de llantas y una serie de mejoras en la aerodinámica que permiten rebajar el coeficiente de penetración del coche (Cd) a 0,33: la introducción de paneles aerodinámicos en el vehículo no sólo suaviza los flujos de aire bajo el mismo, sino que además reduce el ruido de rodadura.

En el interior encontramos una instrumentación de más fácil lectura y un notable aumento de la calidad con aplicación de nuevos materiales, nuevos colores y otros sutiles detalles que incrementan la sofisticación del conjunto. Entre el nuevo equipamiento destaca un limitador de velocidad que evita que el conductor supere, inadvertidamente, los límites de velocidad establecidos.

Pese a que el planteamiento mecánico del Qashqai se mantiene sin cambios – cuatro motores disponibles: dos de gasolina y dos diésel, tracción delantera o integral ALL MODE y suspensión independiente en ambos ejes – se han realizado

innumerables pequeñas modificaciones para aumentar todavía más el dinamismo del coche. Por ejemplo, los amortiguadores se han recalibrado para mejorar el control de la carrocería, reducir el ruido y absorber mejor los baches, mientras que la dirección también se ha mejorado para proporcionar mayor sensación de control al volante.

El refinamiento ha aumentado también gracias a la mejora de la insonorización y a la adopción de un parabrisas acústico. En el aspecto práctico, ahora hay más espacios para objetos en el habitáculo y nuevos huecos en el maletero del Qashqai+2.

Los ingenieros de Nissan, que tenían en mente una drástica reducción de las emisiones, han desarrollado una versión Pure Drive del Qashqai, con unas emisiones de CO₂ de sólo 129 g/km. La versión 1.5 dCi tiene una relación final de cambio más larga, neumáticos de baja resistencia a la rodadura y una serie de mejoras aerodinámicas, lo que le permite rebajar las emisiones a sólo 137 g/km. Además de los cambios en el carenado inferior, la versión Pure Drive añade tapacubos aerodinámicos y huecos para antinieblas cerrados que logran su objetivo.

“Antes de llevar a cabo todos estos cambios, escuchamos con atención los comentarios de los actuales clientes del Qashqai. A todos les gustaba la innovadora propuesta del coche, su practicidad y su comportamiento. La versión 2010 mantiene estas características pero con una mayor sofisticación, más calidad y un aumentado refinamiento. El mejor, mejorado.”, explica Simon Thomas, Vicepresidente de Marketing y Ventas de Nissan Europa.

El Qashqai 2010 al detalle

Diseño y aerodinámica

Los cambios más notables de los nuevos Qashqai y Qashqai+2 los encontramos en el frontal, donde se ha realizado una remodelación completa de todos los elementos; capó, parrilla, parachoques, aletas y faros.

Los robustos faros anteriores ceden su lugar a otros nuevos, más estilizados y que mejoran el encaje con el frontal y el perfil lateral del vehículo. El conjunto de los faros tiene ahora un aspecto más “técnico”, con una disposición meditada de los tres elementos principales – faros de carretera, de cruce e intermitentes. El conjunto se ha diseñado para encajar con el extremo frontal del capó y crear una línea de unión más fina entre ambos elementos, reduciendo de paso, las holguras entre los diferentes paneles.

Con ello no sólo se mejora el aspecto y se refuerza la sensación de calidad, sino que además, el acabado es más preciso y la reducción de holguras supone una significativa mejora de la aerodinámica. Para asegurar que el capó no golpeará nunca los faros cuando se cierre, se han añadido dos nuevos topes cerca de los faros delanteros.

El propio capó es más largo, manteniendo las dos estrías longitudinales que se estrenaron en el Qashqai original, también más largas y pronunciadas.

El capó lleva hasta la nueva parrilla con entramado en forma de panal de abeja, que como siempre acoge el logo Nissan dentro del tradicional marco cromado de tres lados, y hasta el parachoques de nuevo diseño, con una toma de aire inferior de dimensiones ampliadas. Este último cambio no sólo contribuye a mejorar el aspecto de la nueva versión 2010 del Qashqai, sino que mejora la refrigeración del motor. Como consecuencia de ello, los ingenieros han podido montar un radiador más pequeño que aumenta su eficiencia y mejora la aerodinámica. Los cambios añaden 17 mm a la longitud de ambos modelos Qashqai.

Los faros antiniebla están ahora mejor integrados en el parachoques, de nuevo por motivos aerodinámicos. La versión Pure Drive, sin faros antiniebla en el equipo de serie, lleva los huecos reservados a éstos completamente sellados para suavizar los flujos de aire en esta zona.

Las aletas que enlazan el frontal con el perfil del vehículo también son nuevas, pero mantienen las extensiones de los pasos de rueda en plástico negro que ayudan al Qashqai a presentar sus credenciales como SUV. El pliegue característico de los modelos originales se mantiene, empezando en la nueva ala delantera, se eleva

cuidadosamente a lo largo de los flancos del Qashqai para fluir hacia los nuevos faros en la parte posterior, que completan el nuevo aspecto del modelo 2010.

Pese a que el perímetro de los pilotos se mantiene idéntico, la forma y el detalle han cambiado. Ahora los nuevos pilotos disponen de deflectores laterales para desplazar los flujos de aire alrededor del conjunto, y ayudar así a mantenerlos limpios en caso de mal tiempo.

El diseño de las luces, por su parte, es el cambio más notorio con una línea blanca en forma de boomerang dominando la parte superior del conjunto y alojando la luz de marcha atrás y los intermitentes. La parte inferior aloja las luces normales y las luces de freno, éstas últimas con 12 LED que proporcionan una mayor rapidez de respuesta y una mejor visibilidad, al tiempo que identifican el coche por la noche con un diseño característico. Pese a que el Qashqai y el Qashqai+2 reciben los mismos cambios de diseño en el frontal y la parte trasera, tanto los portones como los parachoques de ambos siguen siendo diferentes entre sí.

Otro importante cambio en la trasera es el alerón de techo, que se ha rediseñado para reducir la resistencia al aire y mejorar con ello las emisiones de CO₂.

Nuevas llantas de aleación de 5 radios de 16 pulgadas y de 10 radios de 17 pulgadas mejoran la sofisticación del aspecto exterior, al igual que los dos nuevos colores metalizados, Rojo Magnetic y Gris Titanium. El efecto final mejora el atractivo visual del Qashqai para satisfacer las expectativas de los clientes que llegan procedentes del segmento de los compactos Premium o de las berlinas Premium del segmento superior.

Los cambios han permitido mejorar la eficiencia aerodinámica del Qashqai pese a que las mejoras más importantes en este apartado se han llevado a cabo en los bajos del coche.

El carenado extensivo de los bajos ha permitido crear un piso inferior prácticamente liso que elimina los obstáculos que pudieran encontrar los flujos de aire que atraviesan la parte inferior del coche en movimiento. Pese a que la primera generación del Qashqai ya disponía de deflectores detrás de la ruedas delanteras y paneles bajo el área del motor, todos ellos se han mejorado mediante el uso de un

sistema de Dinámica de Fluidos Computerizada (CFD) y de pruebas en el túnel de viento con modelos a escala real.

Además, se han instalado nuevos paneles planos en la parte delantera y trasera del piso, así como un nuevo cierre inferior en la zona del parachoques trasero. Los deflectores tras las ruedas, que ya existían, se han optimizado y el resultado de todo ello es una reducción del 3% en el $C_D A$ total del Qashqai cuyo Cd pasa de 0,34 a 0,33.

Con todos estos cambios se buscaba una superior eficiencia aerodinámica, pero también se ha logrado una mejora en la insonorización y el refinamiento de marcha, con significativas reducciones de los ruidos generados por los pequeños golpeteos de piedras en los bajos y al atravesar pequeños cursos de agua.

Pure Drive

Estos cambios aerodinámicos han beneficiado muy especialmente a la nueva versión 129 g Pure Drive. Todos los vehículos Nissan que exhiben el logo Pure Drive son los más eficientes de su gama, lo que en el caso del Qashqai equivale a una reducción de las emisiones de CO_2 de 137 a 129 g/km.

Partiendo de la versión 1.5 dCi diésel, los cambios aerodinámicos aplicados al resto de versiones de la gama, se complementan en este caso con tapacubos aerodinámicos y el cierre de los huecos para los faros antiniebla delanteros. Un programa de reducción de peso, el empleo de neumáticos de baja resistencia a la rodadura y una relación final de cambio más larga, que permiten rebajar tanto las emisiones como el consumo de combustible.

Mejoras en el interior

Con sólo acceder al interior del Qashqai vemos tres de las más notables mejoras: la adopción de iluminación en los umbrales de las puertas para dar la bienvenida a los ocupantes, nuevos colores y aplicación de materiales, y una instrumentación revisada.

Una nueva tapicería de cuero Gris Perla se ha añadido al catálogo de opciones para crear una ambientación interior tranquila pero muy cálida. Cuando se utiliza el

Gris Perla en el Qashqai, los paneles de las puertas son también en gris, en contraste con el negro de la parte superior del habitáculo y de las moquetas. En el Qashqai+2, el uso del gris se extiende también a las moquetas. También se han efectuado cambios en la tapicería de cuero – negra o gris – que ahora prescinde del diseño diamantado, lo que le da un aspecto y un tacto más naturales.

Probablemente el cambio más notable del interior sea el de la instrumentación. Los displays en blanco sobre fondo negro disponen de agujas en rojo y una grafía más clara. Los dos instrumentos principales, con un discreto marco cromado, alojan el cuentarrevoluciones y el velocímetro, así como los testigos de la temperatura del motor y el nivel de combustible.

Entre los dos instrumentos principales encontramos una pantalla de navegación con tecnología Thin Film Transistor (TFT). El sistema ofrece más información que antes y de manera más clara –los ángulos de visión mejorados, permiten a los ocupantes delanteros ver la hora y temperatura exterior. El acceso es más sencillo y presenta la información en ocho idiomas diferentes, entre ellos el ruso.

Además del consumo instantáneo y medio, el instrumento informa de la distancia de viaje, y de la autonomía restante, así como la información del control de velocidad y del ajuste del limitador de velocidad. Este último es una novedad para las versiones 2010 y permite al conductor programar la velocidad máxima. Resulta ideal para circular en áreas urbanas congestionadas, o en aquellas con una elevada presencia de radares de tramo.

El aviso de cinturones de seguridad traseros del Qashqai, está ahora integrado en la nueva pantalla TFT para mejorar su facilidad de uso y la seguridad de los ocupantes. El conductor puede ver fácilmente qué cinturones de seguridad están desabrochados al inicio de cada trayecto; y si un cinturón de seguridad trasero se desabrocha durante un trayecto, el aviso de cinturones de seguridad traseros aparece automáticamente en la pantalla.

Cuando se incluye, el sistema de navegación por satélite con controles de pantalla táctil e introducción de códigos postales queda integrado en la consola central en lugar de añadirse a la parte superior del salpicadero.

Un equipo de sonido hi-fi, especialmente creado para el Qashqai por Bose®, está también disponible. Incorpora hasta siete altavoces, dos de ellos de neodimio de 3,5 cm en el panel de instrumentos, cuatro de 16,5 cm, también de neodimio, en cada una de las cuatro puertas, y un woofer Richbass® de 13 cm en un enclave de bajos específico, situado en el hueco de la rueda de repuesto.

El sonido llega a través de un amplificador digital montado bajo el asiento del pasajero, que incorpora un procesador digital de señal (DSP) y cinco canales de actualización. Esta combinación ayuda a adaptar el sonido específicamente en el interior del Qashqai, produciendo mayor claridad musical y un timbre de tono más natural, similar a la música en directo.

La practicidad del habitáculo mejora con huecos para objetos más grandes y un nuevo espacio en la base de la consola central dónde dejar un teléfono móvil o un equipo de audio portátil. Como hasta ahora, el Qashqai puede equiparse con el sistema Nissan Connect, que incluye conectividad Bluetooth para teléfonos móviles, mientras que los iPods y otros lectores de MP3 pueden controlarse mediante el equipo de sonido del coche.

Sin el selector ALL MODE, las versiones de dos ruedas motrices, disponen de un espacio extra de almacenaje entre los dos asientos delanteros, mientras que en el espacio del maletero se han añadido dos bandejas portaobjetos, una a cada lado del mismo y cerca del portón trasero. Como antes, el maletero dispone de un área de carga despejada y, en la parte trasera, un espacio bajo el piso lo bastante ancho como para poder colocar en él la bandeja trasera enrollable cuando en el Qashqai+2 se utiliza la tercera fila de asientos. La cubierta del maletero se dobla para crear un divisor vertical de la zona para equipaje, que es perfecto para colocar las bolsas del supermercado, evitando de esta forma que el contenido de las mismas se desparrame por todo el maletero.

Refinamiento

Uno de los elementos clave en la nueva generación del Qashqai ha sido el tratamiento que se ha dado a los ruidos, vibraciones y asperezas (NVH). En Europa existen carreteras mal asfaltadas que parecen dispuestas a desmontar los coches, por ello se ha puesto especial énfasis en eliminar crujidos y chirridos y, al mismo

tiempo, reducir el ruido provocado por el viento, logrando con todo unas mejores prestaciones.

A este respecto, el nuevo Qashqai estrena un buen número de nuevas tecnologías, entre ellas el doble aislamiento del salpicadero, así como la presencia de más material aislante en la parte interior del capó. Las versiones de gasolina de 2,0 litros disponen ahora del mismo material aislante que el utilizado hasta ahora en las versiones diesel, mientras que éstas tienen disponen de un mayor aislamiento con bloques de espuma aislante revisados en los pilares del parabrisas y un aislamiento adicional alrededor del suelo de la parte delantera y de las zonas del túnel de transmisión.

El parabrisas acústico en los modelos diesel reduce aún más el ruido del motor, mientras que el mejor sellado de puertas y cristales delanteros contribuye al descenso de ruidos del viento.

El habitáculo, además de ser un lugar más silencioso, dispone de un mejorado sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado. Además de disponer de un calefactor de mayor tamaño, el sistema utiliza ahora mandos más lógicos y exhibe una mayor eficacia en el sistema de desempañado. El flujo de aire elevado del Qashqai original se ha mantenido, pero ahora se controla mediante los mandos del sistema. Las salidas de aire elevadas garantizan un suave flujo de aire acondicionado que entra en el habitáculo por encima de la cabeza de los ocupantes para mejorar su confort. La capacidad del compresor del aire acondicionado se ha aumentado en el modelo diesel de 1,5 litros para mejorar el rendimiento de la refrigeración, con un ajuste detallado del sistema en todos los motores para reducir las temperaturas de salida del ventilador.

La visibilidad de los ocupantes de las plazas traseras se ha mejorado gracias al nuevo diseño de los reposacabezas delanteros, más pequeños pero sin que ello suponga comprometer su eficiencia y su nivel de seguridad.

Chasis

La estructura básica del Qashqai 2010 se mantiene prácticamente invariada. Ambos modelos utilizan la plataforma C de la Alianza, con una distancia entre ejes

de 2.631 mm en el Qashqai y de 134 mm más (2.765 mm) en el Qashqai+2.

La suspensión delantera es de tipo McPherson, montada en un subchasis con conjunto muelle-amortiguador y un brazo inferior. El subchasis dispone de silent-blocks de goma para mejorar el aislamiento de los ruidos y las vibraciones procedentes de la carretera, de esta manera se mejora tanto el refinamiento general como el confort de marcha. La barra estabilizadora delantera va anclada directamente a las columnas de la suspensión para controlar de manera más efectiva el balanceo de la carrocería en curvas, mientras que los amortiguadores Sachs de altas prestaciones contribuyen a un comportamiento de alto nivel.

La suspensión trasera multibrazo se utiliza por su preciso comportamiento y por la elevada estabilidad que proporciona a alta velocidad. Anclado al vehículo mediante un rígido subchasis que elimina al máximo los ruidos y las vibraciones, este compacto conjunto dispone de un brazo superior trasero construido en aluminio, lo que permite ahorrar 4 kilos de peso. Además, los amortiguadores traseros están inclinados para garantizar una intrusión mínima en el espacio del maletero.

Se han realizado algunos cambios en la amortiguación – modificando tanto el taraje de los amortiguadores delanteros como de los traseros - para mejorar el control de la carrocería, el confort de marcha, especialmente sobre firmes en mal estado, y la estabilidad (por ejemplo, al afrontar un bache en medio de una curva). Se ha aumentado el recorrido de los amortiguadores traseros para mejorar el confort en la superación de grandes baches, mientras que los nuevos soportes traseros de goma mejoran tanto la duración como el aislamiento sonoro de los amortiguadores.

El tacto de dirección también ha mejorado. Se mantiene el sistema de asistencia eléctrico, pero el ligero aumento de la asistencia, significa que se requiere un esfuerzo inferior en la mayoría de situaciones, al tiempo que se mejora la respuesta y el tacto en el punto muerto de la misma.

Cuando se monta, el sistema ALL MODE 4x4 de Nissan facilita una conducción relajada y segura con su avanzada electrónica trabajando para garantizar en todo momento la mejor calidad de tracción.

En condiciones normales, el Qashqai funciona con tracción delantera para reducir las pérdidas de energía y ahorrar combustible. Sin embargo, cuando se detecta el inminente patinamiento de las ruedas motrices, un embrague central situado en la parte trasera del coche se activa y reparte electrónicamente el par entre los ejes delantero y trasero.

El sistema dispone de tres modos de funcionamiento. En el modo 2WD, el sistema utiliza de manera permanente la tracción a las ruedas delanteras, lo que resulta ideal para circular por carretera en condiciones climatológicas favorables. Cuando se utiliza el modo de bloqueo, el sistema reparte de manera permanente el par entre ambos ejes en proporción 50:50.

De todas maneras, el modo más utilizado es el de “seleccionar y olvidarse”, es decir, el modo Auto, en el que es el sistema el que decide como actuar en todo momento. Los sensores que vinculan la centralita electrónica del motor con el sistema de tracción integral y el ABS, monitorizan permanentemente el patinaje de las ruedas y envían, cuando esto se produce, la señal correspondiente al embrague electromagnético central, situado justo antes del eje trasero, que efectúa el reparto de par que considera más adecuado.

El Qashqai está equipado con ESP de serie, control de frenada en curva (CBC) y EUC, un sistema que minimiza el subviraje. En este último caso, el sistema aplica el control de par de frenada a las cuatro ruedas para reducir la velocidad del vehículo, y se usa en situaciones donde la reducción normal de subviraje, mediante el freno de la rueda trasera interna, no es efectivo.

Motores y transmisiones

Como hasta ahora, existen dos motores gasolina y dos diésel a disposición de los clientes. El motor de gasolina de acceso a la gama es una unidad de aluminio con una cilindrada de 1.598 c.c. que desarrolla 115 CV (84 kW) y 156 Nm de par.

El motor de gasolina de 2 litros, es también un motor todo en aluminio con culata de 16 válvulas y una cilindrada de 1.997 c.c. que rinde 140 CV (104 kW) y 196 Nm de par. El 90% de este par está disponible desde 2.000 rpm proporcionando una capacidad de aceleración propia de motores más potentes.

El diesel de acceso a la gama, utiliza la variante más potente del aclamado motor Renault 1.5 dCi (K9K) de 8 válvulas, que desarrolla 106 CV (78 kW) y 240 Nm de par, mientras que el 2.0 dCi, desarrollado conjuntamente con Renault, proporciona unas notables prestaciones de una manera suave, refinada y compatible con el medio ambiente. Utiliza un sistema de inyección con avanzados inyectores piezoeléctricos Bosch, desarrolla 150 CV (110 kW) y 320 Nm de par y lleva de serie un filtro de partículas diesel (DPF).

Dependiendo del modelo, se ofrecen cajas de cambios manuales de cinco o seis velocidades o automáticas de seis relaciones. El 2.0 litros gasolina está disponible con una avanzada caja de cambios CVT, 'sin saltos de marcha', que ofrece un virtualmente ilimitado número de relaciones, lo que asegura que el motor trabaja siempre en el régimen óptimo, facilitando una aceleración suave así como un consumo y unas emisiones inferiores.

“El Qashqai ha captado la imaginación del público de una manera que nos ha sorprendido incluso a nosotros. Su éxito nos ha convencido a llevar más lejos el concepto crossover con el nuevo Juke, y a aumentar el atractivo del Qashqai con los cambios de la versión 2010. Si ya te gustaba el Qashqai original, éste te gustará todavía más.” explica Pierre Loing, Vicepresidente Europeo de Planificación y Estrategia de Productos de Nissan.