

1.- CATALIZADOR DEL CAMBIO

“Único” es un adjetivo a menudo utilizado de forma incorrecta, aunque éste no es el caso cuando se hace referencia al nuevo Nissan QASHQAI. Este turismo con los atributos propios de un SUV, realmente aporta unas cualidades únicas a uno de los sectores más conservadores del nuevo mercado de coches.

“El cambio se nota en el ambiente. Al igual que los consumidores, ya no estamos dispuestos a aguantar lo aburrido o lo convencional. Queremos algo nuevo, algo diferente... especialmente cuando se trata de coches. Bien, gracias al Nissan QASHQAI algo diferente ha llegado. A partir de ahora ya nunca más tendremos que conducir un coche aburrido”. Carlos Tavares, Vicepresidente Ejecutivo, Planificación de Producto y Estrategia Corporativa, Nissan Motor Company, Ltd.

Lo más destacado

- Concepto de Crossover único
- Ágil pero resistente; elegante pero práctico
- Interior espacioso con materiales de alta calidad
- Versiones de tracción delantera o en las cuatro ruedas
- Disponibilidad de motores de gasolina y diesel
- Características sofisticadas

El nuevo Nissan QASHQAI es un catalizador del cambio. El QASHQAI es una alternativa a las opciones tracionales que combina elegancia, agilidad y una gran capacidad en un envoltorio realmente diferente.

El QASHQAI tiene el mismo tamaño que un Ford Focus y es más pequeño que un tradicional SUV, pero ofrece el mismo confort de conducción y diversión que este vehículo del segmento C, a la vez que ofrece la misma capacidad y practicidad que los habituales SUV compactos.

Estilo distintivo

Su estilo distintivo es la unión perfecta entre la forma elegante de un turismo y la fuerza de un 4x4. El resultado es algo fresco y diferente en el mercado de los coches.

NISSAN **QASHQAI**

QASHQAI es el nombre de la tribu nómada que habita en el desierto cerca de las montañas Zagros al Suroeste de Irán. Por eso, el Nissan QASHQAI debería ser visto como un “nómada urbano”, dice el Director de Diseño del Nissan Design Europe, Stéphane Schwarz.

“Es un coche de contrastes para un mundo de contrastes”, dice. “Es duro y compacto para la ciudad, pero elegante y ágil para los viajes fuera del entorno urbano. Refleja nuestras personalidades, nuestra imaginación”.

Aunque los conceptos iniciales del diseño surgieron en Japón, la mayoría del diseño del QASHQAI y su todo trabajo de desarrollo se han llevado a cabo en Europa, principalmente en Londres y en el Centro Técnico de Nissan en Europa (NTCE) en Cranfield, también en el Reino Unido.

El QASHQAI se fabricará en Sunderland, en la planta de Nissan situada en el Noreste de Inglaterra, y que ya ha ganado varios premios. La producción empezará a finales de 2006, con el inicio de ventas programado para principios de 2007.

El exterior dinámico del QASHQAI combina con un interior asimétrico, que ofrece una posición de conducción centrada y un espacio de relax para los ocupantes. La posición alta de los asientos proporciona la sensación de seguridad propia de los SUV y, por otra parte, tiene un comportamiento mucho más dinámico que un hatchback gracias a su capacidad de aceleración y a su facilidad de manejo.

Cuatro motores

El QASHQAI ofrece la posibilidad de conducir con tracción delantera o en las cuatro ruedas y, al menos, cuatro motorizaciones diferentes, dos diesel y dos gasolina. La gama de motores empieza con un 1.6 gasolina de 115CV y un 1.5 diesel de 106CV; les siguen otros dos motores diesel y gasolina 2.0 que desarrollan 140CV y 150CV, respectivamente.

La transmisión está disponible en cinco y seis velocidades manual, seis velocidades automático y una avanzada caja CVT.

Los grados de acabado siguen la práctica habitual de Nissan. Así, el acabado de base es el Visia, al que le sigue el deportivo Tekna y, por último, el Acenta, más orientado al lujo.

NISSAN **QASHQAI**

El interior ha sido cuidadosamente concebido y ofrece un gran número de soluciones inteligentes de almacenamiento para una mayor funcionalidad y flexibilidad. Por otro lado, y tal y como se espera de un Nissan, sólo aquellas características que tienen una razón de ser (y no aquella tecnología que se usa por usarse) forman parte de la lista de equipamiento disponible, tanto estándar como opcional. En dicho listado destacan el amplio techo panorámico de cristal, los faros y limpiaparabrisas automáticos, la navegación por satélite, la cámara de visión trasera y la conectividad Bluetooth para los teléfonos móviles.

En las versiones 2.0 está disponible el reconocido sistema electrónico de tracción ALL MODE 4x4® –que se utilizó por primera vez en el X-Trail. A pesar de tener un mayor despeje que un hatchback convencional, la tracción a las cuatro ruedas del QASHQAI está pensada para ofrecer un mayor agarre que posibilite una conducción más segura y un mayor control sean cuáles sean las condiciones meteorológicas, aunque no ha sido concebido como un 4x4 tradicional.

Seguro y fiable

La seguridad es uno de los puntos más fuertes del vehículo. La carrocería rígida proporciona una máxima seguridad pasiva, a la que se suma una plétora de elementos de seguridad activa que incluyen la última generación de ESP, con control del par de frenada y control del par motor. El sistema de frenado es igual de avanzado e incorpora el HFC (Hydraulic Fade Compensation) para proporcionar la mayor capacidad de frenada posible en cualquier momento.

¿Y quién comprará el QASHQAI? Así como el coche rompe con los cánones habituales, los clientes también tenderán a ser personas con una manera de ser muy propia. Será gente de mente abierta, progresiva y apasionada. Sin lugar a dudas, será gente activa y no se conformarán en ser simplemente espectadores que ven la vida pasar.

“El QASHQAI es valiente, imaginativo y emocionante. Es muy diferente de cualquier otro coche que esté ahora a la venta en el mercado. Con el QASHQAI, Nissan está decidida a dejar de lado las convenciones (SHIFT_convention)”. Carlos Tavares, Vicepresidente Ejecutivo de Nissan Motor Company, Ltd. con responsabilidad en Planificación Corporativa, Programación, Marketing Intelligence, Planificación de Producto, Diseño, División LCV y Brand Management.

2.- PENSAMIENTO CROSSOVER

Desde algunos puntos de vista, tiene la agilidad de un turismo pero, desde otros, tiene la apariencia robusta de un SUV. Al juntarlo todo, se hace evidente que el QASHQAI es único: no hay nada parecido en la carretera.

“El QASHQAI es una alternativa a los productos convencionales. Es una fusión de diferentes conceptos, desdibuja las fronteras y amplía las expectativas. ¿Es un SUV compacto? ¿Es un turismo? ¿Su lugar natural es la ciudad? La respuesta a todo es “sí”. Stephane Schwarz, Director de Diseño, del Nissan Design Europe

Lo más destacado

- Diseño crossover innovador
- Vehículo polifacético
- Su imagen dinámica apela a la emoción...mientras que su sólida apariencia apela a la razón
- Diseñado en Tokio y en Londres para un lanzamiento global

Crear un coche que se niega a seguir las normas establecidas requiere una forma de pensar inconformista. La inspiración para el QASHQAI no llegó de otros coches ya existentes, sino de la cultura, la comida, la moda, el arte, la tecnología y otras influencias de la vida cotidiana.

Stephane Schwartz, Director de Diseño del Nissan Design Europe y padre del proyecto QASHQAI explica: *“Nosotros, como consumidores, estamos cambiando. Ya no queremos que se nos encasille... Y eso se aplica a cualquier cosa que compramos. Buscamos una expresión creativa en todo lo que nos rodea”.*

Fusión de arte y tecnología

“También esperamos más dualidad de las cosas que compramos. Por ejemplo, queremos calidez en una pieza de equipamiento –una fusión de arte y tecnología. Vivimos en tiempos de individualismo y hedonismo por lo que la primera tarea que nosotros, los diseñadores, nos planteamos fue la de entender la forma de pensar de los nuevos compradores de coches”.

El equipo rápidamente se dio cuenta de que el nuevo mercado se estaba convirtiendo en algo más complejo y que en lo referente a los compradores del segmento C, los hatchbacks convencionales y los sedanes como el Volkswagen Golf y el Ford Focus ya no resultaban tan excitantes como antes.

“El coche se ha convertido en una extensión de nuestra personalidad y cada vez menos gente quiere ser vista como alguien convencional”, dice Schwarz. “Fue con la intención de servir a estos usuarios de automóviles que empezamos a crear un nuevo tipo de coche”.

Romper con los convencionalismos

El trabajo con el QASHQAI empezó en 2003, con el desarrollo de un show car presentado por primera vez en el Salón de Ginebra de 2004. El concept QASHQAI demostró que Nissan, con su nueva propuesta para el mercado del segmento C, estaba preparada para romper con los convencionalismos establecidos.

La versión de producción del QASHQAI se diferencia del concept en un considerable número de elementos, pero mantiene su esencia de crossover. Al igual que el Nissan Murano -que junto al concept es el único coche que ha influido en el desarrollo del diseño de la versión comercial- el QASHQAI ha sido diseñado para atraer a los compradores en más de un sentido.

Su clara mezcla de carácter deportivo con el espacio y la capacidad propios de un SUV compacto le hace sobresalir en un segmento lleno de vehículos muy competitivos pero que no aportan nada nuevo.

Identidad propia

“Para el QASHQAI hemos adaptado parte de la imagen del Murano y hay un par de elementos del diseño comunes a los dos: la línea ascendiente de la tercera ventana, por ejemplo. Aunque el QASHQAI está lejos de ser un clon del Murano, como hermanos se reconoce claramente que ambos pertenecen a la misma familia, pero cada uno tiene su propia identidad”, dice Schwartz.

El desarrollo del diseño empezó en Japón. En aquel momento Schwarz era Diseñador Jefe Adjunto de Producto en el Centro de Diseño de Nissan en Tokio, donde trabajó con planificación de producto, marketing e ingeniería en diferentes concepts, antes de llegar a la selección final del diseño para el modelo de producción. El QASHQAI fue uno de esos proyectos.

Una vez contó con el visto bueno, el proyecto continuó en las nuevas instalaciones de Nissan Design Europe (NDE), situadas en Londres, donde Schwarz y su equipo empezaron a trabajar en diciembre de 2004. NDE cuenta con más de 60 diseñadores de diferentes nacionalidades, creadores de maquetas y otro personal de apoyo, todos ellos con la misión de diseñar la nueva generación de coches Nissan para Europa.

El primer proyecto construido desde cero en NDE

El QASHQAI es el primer proyecto totalmente producido en NDE y toma el relevo al anterior proyecto de convertir el Micra hatchback en el recién lanzado Micra C+C coupé/descapotable. Además, el QASHQAI no será sólo un producto para Europa, sino que se venderá a nivel global.

Tal y como la palabra implica, un crossover fusiona en un solo vehículo un diseño de contrastes con influencias en el exterior de dos o más segmentos del mercado. Los elementos clave del diseño que convierten al QASHQAI en un crossover están tanto por encima como por debajo de la cintura.

La curva del techo proporciona una elegante silueta a la vez que sugiere agilidad deportiva. Los pilares 'A' son muy dinámicos y destacan por su pronunciada inclinación hasta alcanzar el punto más elevado en el techo dónde se encuentra la parte alta del parabrisas. Justo desde este punto, la línea cae hacia la parte trasera como si se tratara de un coupé. La línea del techo culmina con una sutil subida que acaba en un pequeño alerón integrado en el entorno del portón trasero. Para asegurar una posición de conducción espaciosa y un habitáculo luminoso se ha desarrollado un techo de cristal panorámico.

Diseño atlético

Las proporciones del gran techo de cristal del QASHQAI acentúan el aspecto atlético del diseño global de este coche, inspirado en los vehículos deportivos. Schwarz compara la forma de las ventanas delanteras y laterales al visor de un casco, otra prueba del comportamiento deportivo del vehículo. El perfil lateral sigue el movimiento de la línea del techo y acaba con una tercera ventana triangular pequeña que se inclina hacia arriba emulando el estilo del Murano.

Como contraste, la alta línea de cintura sugiere una fuerza interior, acentuada por unos hombros fuertes y unos pasos de rueda pronunciados. Como

características propias de un SUV encontramos el imponente frontal, casi vertical, y el contraste de colores de los robustos parachoques y paneles de protección lateral. La distancia del suelo, mayor que en los hatchbacks convencionales, es otro gran indicio de la habilidad de SUV del QASHQAI.

Sus curvas, complejas pero sutiles, sobre los pasos de rueda y en las puertas, permiten reflejos que cambian continuamente para suavizar lo que, de otra manera, sería una extensión de metal demasiado grande.

El montaje envolvente de los faros delanteros y traseros proporciona una unión física entre el lateral y las partes delantera y trasera del QASHQAI. Los faros traseros, con una forma aerodinámica que sigue la curva de los lomos traseros, aportan un corte de color distintivo. El montaje de las lámparas está dividido para maximizar la anchura de carga del maletero. La luz de freno auxiliar está incorporada en el alerón trasero encima del portón.

Cuatro grupos ópticos delanteros

En la parte delantera del QASHQAI, encontramos cinco lámparas laterales divididas en cuatro grupos ópticos separados para las luces de posición, faros delanteros gemelos e intermitentes tintados en azul. Las luces antiniebla delanteras están integradas en el parachoques.

El morro del QASHQAI está dominado por una versión más grande del redondel del logo de Nissan, que está enmarcado en un motivo con forma de U en el centro de la parrilla. Reforzando el poder y el carácter de la parte delantera, la U de la parrilla se extiende con dos molduras paralelas iguales que atraviesan longitudinalmente el capó.

La paleta de 11 colores muy diversos –cuatro totalmente nuevos- ayuda al QASHQAI a destacar aún más. Los cuatro colores nuevos son metalizados: el Plata Cosmos, descrito por Schwarz como un color plata “gélido y nítido”; el gris azulado llamado Gris Entricta, el Amarillo Magma y el intenso Cobre Fusión, un rojo que se acerca al bronce. Las manetas y los espejos retrovisores están acabados en el mismo color de la carrocería en los modelos Tekna y Acenta, y en negro en el modelo Visia.

Respecto a sus dimensiones, el QASHQAI se sitúa entre los hatchbacks del segmento C y los SUV. Se asienta sobre una batalla de 2.631 mm, tiene una altura de 1.606 mm, una anchura de 1.783 y una longitud de 4.315 mm.

Mientras que la distancia entre ejes y la anchura están dentro de la media de los dos tipos de vehículo rivales, el QASHQAI es unos 100mm más largo que el hatchback típico, y unos 150 mm más corto que el SUV común. Asimismo, es unos 100 o 150 mm más alto que sus hatchback rivales, pero aún así permanece 130 mm más corto que un SUV.

Mayor despeje

La distancia entre la parte inferior y el suelo es de 200mm; los ángulos de ataque y salida son de 19,2 y 30,2 grados respectivamente, mejores que los de un hatchback pero sin llegar a alcanzar las cifras de un 4x4, especialmente diseñado para ser conducido fuera de la carretera.

“Estas dimensiones sitúan al QASHQAI en una posición única en el mercado, ya que ofrece más espacio que un hatchback a la vez que es más compacto y más maniobrable que un SUV”, dice Schwarz. “Tal y como muestran los números, no ha sido concebido como un 4x4 y no se debería pensar en él como tal. La opción de tracción a las cuatro ruedas existe simplemente para ofrecer más tracción y mayor seguridad, sean cuales sean las condiciones de la carretera”.

Contraste de impresiones

“Durante todo el proceso de diseño buscamos crear contrastes contradictorios: un coche seductor que hiciera volver la mirada nada más verlo, pero que también fuera sólido; un coche ágil y divertido de conducir pero que, gracias a su posición de conducción más alta, diera a los ocupantes la sensación de protección y fuerza interior”.

“Y, con todo eso, teníamos que asegurarnos de que el coche siguiera siendo práctico. Tuvimos como referencia las características de sus rivales para asegurarnos de que el QASHQAI no se quedaba corto de espacio para los ocupantes y para el equipaje”.

Si uno se ha de dejar guiar por las primeras impresiones, cabe decir que los esfuerzos de NDE han sido un éxito. Dado que el QASHQAI lleva a Nissan a un nuevo sector del mercado —de hecho, lo crea—, se han realizado diversos estudios de clientes en los mercados europeos más importantes.

Potente y dinámico

En todos ellos el QASHQAI fue bien recibido. Se describió de diversas maneras con adjetivos tales como distintivo, diferente, valiente, moderno, llamativo... y aún así no demasiado ostentoso. Se le ha visto como un vehículo potente y dinámico, a la vez que seguro; elegante y con estilo a la vez que robusto y sólido. De entre un grupo de sus hatchback y SUV rivales más populares, el QASHQAI fue la primera opción entre los participantes por un margen considerable.

“Los contrastes que a primera vista parecen excluirse mutuamente son, de hecho, lo que dotan al QASHQAI de su energía”, dice Schwartz.

- El centro de diseño de Nissan Europa está situado muy cerca del Grand Union Canal en Paddington, un edificio único llamado la Rotunda. Construido con hormigón reforzado en 1966, su función original fue la de almacén de mantenimiento del sistema ferroviario británico.

El diseño del edificio La Rotunda fue tan rompedor que ganó el Premio al Mejor Proyecto de Diseño Arquitectónico en 1966 y el Premio de la Sociedad de Hormigón tres años más tarde. Hoy en día, está considerado como uno de los edificios más importantes del movimiento moderno posbélico británico. Como resultado, cuenta con la Categoría II del Patrimonio Británico.

3.- ESTUDIADO A FONDO

Al igual que el exterior, el interior del QASHQAI se concibió tras contrastar numerosos diseños pensados para satisfacer las diferentes –y a menudo contradictorias– necesidades del conductor y también de los pasajeros.

“La diversidad es una parte importante de la cultura japonesa en la que periodos de serenidad han estado seguidos por otros de exuberancia, donde la formalidad y la informalidad trabajan codo con codo. Esas contradicciones mueven nuestras vidas y están reflejadas dentro del QASHQAI”. Stephane Schwarz, Director de Diseño, Servicio de Diseño de Nissan

Lo más destacado

- Puesto de conducción muy estudiado
- Consola central en posición elevada
- Elegante habitáculo para pasajeros
- Asientos en posición elevada
- Uso distintivo de colores y materiales
- Techo de cristal panorámico como opción

Al igual que el estilo exterior del QASHQAI representa una serie de contrastes, el interior también ha sido diseñado fusionando conceptos contradictorios.

“En cualquier coche, el conductor tiene necesidades muy diferentes a las de los pasajeros, pero los diseñadores no siempre son conscientes de esa circunstancia. En el QASHQAI, hemos creado un ambiente diferente para el puesto de conducción que contrasta considerablemente con la sensación de ambiente de relax de la que disfrutaban los pasajeros en la parte de atrás”, dice Stephane Schwarz, Director de Diseño, NDE.

Consola central alta

Todos los mandos de control del QASHQAI, los más y los menos importantes, se han situado alrededor del conductor, que está separado del asiento del copiloto por una consola central alta muy poco habitual. El freno de mano queda totalmente integrado en la consola central que, a su vez, alberga un

reposavasos doble y un espacio para guardar objetos integrado en el reposabrazos abatible.

Uno de los mandos de control más importantes del QASHQAI está situado en la parte delantera del consola central, justo detrás de la palanca del cambio de marchas de estilo deportivo: el sistema de tracción ALL MODE 4x4®.

Capó abombado

Por delante del conductor, y colocado debajo del capó abombado, encontramos el panel de instrumentación y el ordenador de a bordo. Otros mandos menores están colocados de forma ergonómica en el centro del salpicadero encima de la palanca de cambios y por debajo de los dos ventiladores, enmarcados en aros metalizados. Por otro lado, el volante alberga los mandos del equipo de sonido.

Unos faros blancos LED iluminan los diales tanto de día como de noche, mientras que en el resto de partes iluminadas se utiliza un nuevo tono anaranjado, incluyendo el ordenador de a bordo situado en el centro del panel de instrumentación, los mandos para las ventanillas eléctricas y los mandos para el equipo de sonido y de navegación. Este tono anaranjado también se utiliza para conseguir una iluminación de ambiente difusa en el habitáculo. Este método de iluminación de los controles se utilizará en futuros vehículos Nissan.

Para acentuar la diferencia entre las zonas del conductor y el resto del habitáculo, el panel de instrumentación delante del copiloto tiene un acabado con un efecto veteado diferente al del área situada en frente del conductor.

Contrastes de color

En el acabado más lujoso, el contraste entre los espacios está aún más marcado, mediante unos acabados en diferentes colores. Mientras que el grado de entrada de gama, el Visia, y el deportivo Tekna, tienen el panel de instrumentación totalmente negro, en el Acenta, el espacio delante del conductor es también negro pero además, está complementado por un tono color chocolate delante del copiloto.

En la tapicería, de alta calidad, se ha aplicado un principio similar. El acabado Visia tiene asientos de tela color gris oscuro y un interior en el que predomina el negro. Por su parte, el Tekna tiene asientos de tela negros en los que hay una inserción en color gris oscuro en la sección central. El interior del Tekna, donde sigue predominando el negro, cuenta con algunos reflejos metalizados que

aparentan acabados de aluminio en el volante, los bordes de la palanca de cambios y las manetas de las puertas.

El Acenta, en un contraste total, utiliza color en los asientos, además de en el panel de instrumentación y las puertas, para crear una atmósfera diferente. Tomando como inspiración la ropa deportiva, los asientos utilizan un material de color ladrillo en forma de malla para la sección central a través de la que se puede ver la tela negra utilizada como base para cubrir el resto del asiento.

Tanto el acabado Acenta como el Tekna disponen opcionalmente de una tapicería de cuero con relieves, en color chocolate para el Acenta y en negro para el Tekna.

Asientos esculpidos

Los asientos están esculpidos tanto en la parte delantera como en la trasera lo que colabora a conseguir el tacto que se busca en el interior. Siguiendo con el potencial deportivo del QASHQAI, los asientos delanteros tienen refuerzos laterales rellenos de espuma de alta densidad, lo que proporciona al conductor mayor agarre en el asiento al tomar las curvas. Los asientos de atrás, plegables por partes en una proporción de 60/40, ofrecen una comodidad máxima para dos personas, pero el QASHQAI es un vehículo completo para cinco personas con cinturones de seguridad de tres puntos para todos sus ocupantes.

Abatir los asientos para incrementar la capacidad de carga es muy sencillo. La base del asiento es fija por lo que sólo hay que mover una palanca en una única operación para plegar cada uno de los respaldos. Cuando los asientos están abatidos, si se incluye una rueda de recambio de emergencia, el espacio para la carga es totalmente plano desde el portón trasero hasta la parte de atrás de los asientos delanteros, gracias a un piso para guardar la rueda algo más bajo. Sin embargo, el piso para la rueda de recambio del Qashqai puede albergar también una rueda de tamaño normal dejando en este caso el maletero prácticamente plano. Además, para aumentar la comodidad, no es necesario quitar los reposacabezas antes de plegar los asientos.

Gracias a la altura total del QASHQAI, el conductor y los pasajeros están sentados en una posición más elevada que en un vehículo convencional, pero sin tener la sensación de estar sentado encima del coche como pasa en algunos SUVs.

Interior amplio y relajante

Sentarse en una posición más elevada que en los turismos, no sólo proporciona mayor visibilidad sino que también ofrece una mayor sensación de seguridad. Sin embargo, la posición no es tan alta como para impedir que se disfrute de la conducción o comprometer la comodidad general cuando se conduce el coche: realmente tiene lo mejor de los dos mundos.

Otro de los beneficios de tener una línea de techo más alta que los turismos convencionales reside en que los ocupantes se sientan en una posición más erguida que en otros vehículos, lo que se traduce en un mayor espacio para las piernas, los hombros y la cabeza. La capacidad de carga con la bandeja trasera cubrequipajes puesta es de 410 litros, un poco mayor de lo que ofrecen vehículos como el Ford Focus, el Volkswagen Golf o el Opel Astra. Cuando los asientos están plegados, la capacidad aumenta aproximadamente hasta los 1.513 litros.

Con una intrusión mínima de los componentes de la suspensión trasera, la anchura máxima del maletero es de 1.188 mm, mientras que la altura máxima de carga es de 779 mm. Esto, en línea con el conjunto de las dimensiones del Qashqai, se sitúa entre la altura de carga de sus hatchbacks y SUV rivales.

Almacenamiento práctico

La guantera refrigerada tiene capacidad para 14 litros, lo que hace que sea suficientemente grande como para almacenar 15 latas de bebida; además, dispone de un práctico gancho para aguantar las gafas de sol. Por otro lado, en cada uno de los bolsillos de las puertas delanteras se puede almacenar una botella de medio litro y un mapa de tamaño A4. En los asientos traseros se han dispuesto dos bolsillos de malla tan grandes como para guardar mapas de tamaño A3.

La caja de almacenamiento de la consola central tiene una capacidad de 3,5 litros y en ella se pueden guardar hasta ocho CD en sus respectivas cajas. Debajo el asiento del copiloto encontramos un cajón deslizante con una capacidad de cuatro litros.

Techo de cristal panorámico

El techo de cristal panorámico es una opción única en este segmento del mercado. Con unas medidas de 1.040mm por 880mm, el techo cubre las dos filas de asientos para crear un interior más espacioso y luminoso. Está

fabricado en cristal laminado tintado, que filtra los rayos UVA dañinos y evita un sobrecalentamiento del habitáculo. Además, un avanzado sistema de ventilación de baja presión mantiene una atmósfera agradable en el vehículo.

Para aumentar la protección y conseguir más aislamiento, el QASHQAI cuenta con una cortinilla que se acciona eléctricamente con sólo pulsar un botón. El cristal laminado del techo proporciona mayor seguridad en caso de un accidente con vuelco, además de ofrecer mayor seguridad en caso de robo.

“Cuando creamos el interior, seguimos exactamente los mismos principios que seguimos para diseñar el exterior, es decir, contrastar temas contrapuestos. Por ejemplo, el área de conducción transmite una sensación muy técnica, pero a la vez, todo el interior es un entorno relajante”.

“El QASHQAI refleja las influencias de la vida diaria. Se construyó en el Este de Londres, en el Centro de Diseño de Nissan Europa. No muy lejos de éste centro encontramos el contraste entre la gran ciudad y el campo, entre el ambiente urbano y el ambiente rural. En este sentido, el QASHQAI capta a la perfección la divergencia de los alrededores del centro en el que fue concebido, dice Schwarz.

4.- LO MEJOR DE LOS DOS MUNDOS

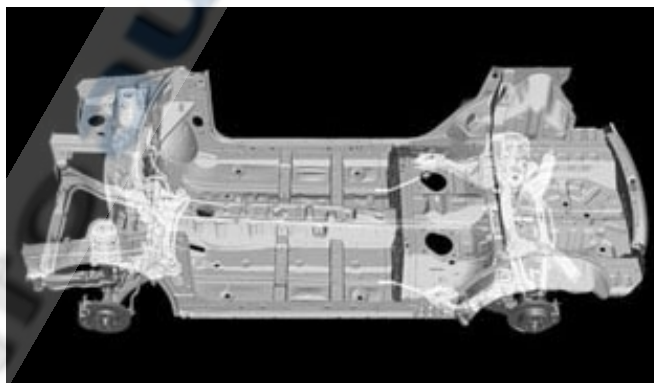
Coge lo mejor de un SUV –la tracción, la posición alta de los asientos y el espacio y júntalo con los mejores atributos de un hatchback, es decir, la dinámica de conducción y la comodidad. ¿Cuál es el resultado? Un QASHQAI.

“A menudo se considera que los SUV tradicionales son vehículos demasiado grandes y difíciles de conducir. El concepto de ingeniería que hay detrás del QASHQAI tiene como base ofrecer prácticamente toda la habilidad de un SUV compacto pero permaneciendo igual de ágil, compacto y cómodo que un coche convencional”. Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto de Nissan Europa

Lo más destacado

- Versiones de tracción en dos ruedas y ALL MODE 4x4®
- Suspensión frontal tipo MacPherson y suspensión trasera multipunto
- Dos motores diesel y dos gasolina
- Opciones de transmisión manual, automática y CVT
- Última generación de ESP

El QASHQAI es el primer vehículo europeo que se fabricará sobre la nueva plataforma 'C' de la Alianza Renault/Nissan.



Nueva plataforma C

En el QASHQAI, los 2.631mm de distancia entre ejes proporcionan el mejor espacio interior posible en una carrocería compacta, además de asegurar una conducción sólida y dinámica.

Aislamiento del subchasis

La suspensión delantera es independiente de tipo MacPherson y está montada sobre un subchasis anclado con tacos de goma para filtrar las vibraciones. La suspensión tiene amortiguadores Sachs de alto rendimiento instalados en la parte superior y una barra de torsión, con lo que se consigue un conjunto que aúna estabilidad y confort en cualquier tipo de carretera.

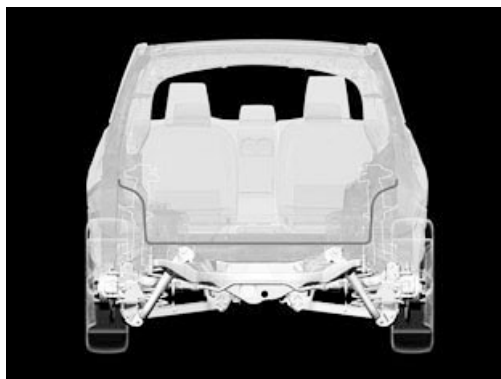


Suspensión delantera anclada en el subchasis

Suspensión trasera multipunto

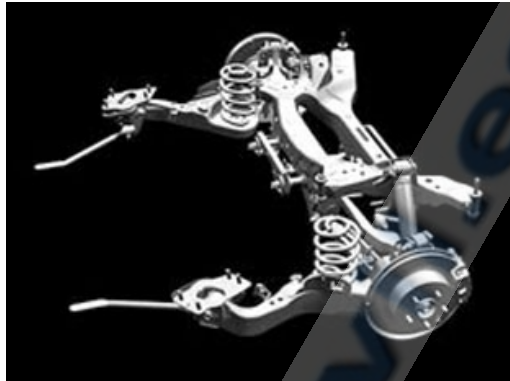
Para conseguir una conducción precisa y una mayor estabilidad a altas velocidades se ha utilizado una suspensión trasera multilink totalmente independiente.

Esta suspensión se une a la carrocería a través de un subchasis trasero para reducir al máximo el ruido y las vibraciones. Además, uno de los brazos superiores del conjunto ha sido fabricado en aluminio para proporcionar una reducción de peso de cerca de cuatro kilos. Asimismo, los amortiguadores traseros están inclinados para asegurar una intrusión mínima en el área del maletero ya que los estudios de Nissan muestran que esta es una queja común entre los clientes del segmento.



Suspensión trasera compacta

Los muelles reducen el balanceo de la carrocería para proporcionar una mayor seguridad al volante. Por otro lado, la adopción de amortiguadores que controlan la fricción mejora el confort de conducción. Los ingenieros de los centros técnicos de Nissan en Europa, situados en el Reino Unido y en Barcelona, han sido los encargados de la puesta a punto del vehículo.



Suspensión trasera multibrazo

Un análisis detallado de las fuerzas que atraviesan las suspensiones permitió a preparar con exactitud la plataforma y el subchasis para asegurar que precisión de la conducción y confort de marcha fueran maximizados.

Según las versiones, el QASHQAI estará equipado con llantas de 16 pulgadas de acero o de aleación calzadas con neumáticos 215/65R o con llantas de radios de 17 pulgadas bordeadas por unos tornillos con forma de bola poco usuales. Las llantas de 17 pulgadas montan unos neumáticos 215/60R.

Dirección asistida eléctrica

La adopción de una dirección asistida eléctrica (EPS) contribuye al fácil manejo y a la buena maniobrabilidad del vehículo. Este sistema vanguardista ofrece una mayor asistencia a velocidades reducidas proporcionando un mayor control de dirección a medida que la velocidad incrementa.



Dirección asistida eléctrica

El sistema comprueba los cambios de velocidad cada 40 milisegundos y detecta variaciones de 0,01 km/h. Está especialmente preparado para los gustos de conducción europeos, para dar una gran sensación de control de dirección en línea recta a velocidades bajas, para facilitar la conducción por ciudad y para mejorar las sensaciones a velocidades más altas.

El sistema utiliza un motor DC sin cepillos que tiene como resultado menores pérdidas de fricción lo que, sucesivamente, significa menores costes por desgaste y costes de mantenimiento más bajos. Al no haber una bomba hidráulica tradicional en el sistema, también hay beneficios para el consumo de combustible. Durante los tests, la dirección electrónica asistida ha demostrado que mejora el consumo de combustible en 0,11 litros cada 100 kilómetros. Para ofrecer la posición de conducción más perfecta, el volante es ajustable en profundidad y altura.

Mayor rendimiento de los frenos

Invariablemente encontramos una gran diferencia entre el comportamiento de la frenada de un SUV y la de un coche convencional puesto que los 4x4 tienen el centro de gravedad más alto, y esto se traduce en un menor control en caso de emergencia así como una mayor distancia de frenada.

Sin embargo, a pesar de tener los asientos más altos que en cualquier hatchback de la competencia, el comportamiento de la frenada del QASHQAI puede competir con cualquier hatchback gracias a que cuenta con los sistemas de control de tracción y frenada más avanzados del mercado.

Los frenos de disco y los frenos ABS de serie son mejorados por la Asistencia en la Frenada y por el sistema de Distribución Electrónica de la Frenada (EBD). La Asistencia en la Frenada mantiene la máxima desaceleración durante una parada de emergencia mientras el EBD altera constantemente el equilibrio entre la parte delantera y la parte trasera para conseguir así un comportamiento de la frenada óptimo, compensando automáticamente las diferentes condiciones de carga.

ALL MODE 4x4®

El sistema de tracción a las cuatro ruedas del QASHQAI incorpora gran parte de la tecnología más sofisticada disponible en el mercado de los 4x4. Desarrollado por Nissan, el sistema ALL MODE 4x4® permite una conducción

más segura y relajada gracias a una electrónica avanzada que se encarga de todo lo referente a la tracción.

En esencia, el ALL MODE 4x4® asegura que el QASHQAI se agarre siempre a la carretera, con independencia de las condiciones del piso. Pero a diferencia de otros sistemas automáticos de tracción a las cuatro ruedas, para asegurar que la transmisión se transfiera entre las ruedas y los ejes en cuanto surja un problema, el ALL MODE 4x4® utiliza una electrónica avanzada en lugar de bombas hidráulicas dobles.

En circunstancias normales, el QASHQAI opera con tracción a las ruedas delanteras lo que reduce la pérdida de energía y, además, permite ahorrar combustible. Sin embargo, cuando detecta una pérdida de agarre, el embrague central de la transmisión trasera se activa electrónicamente y la transmisión se reparte entre el eje delantero y el trasero como mejor convenga.

Ajustes de tres posiciones

El sistema tiene tres modos que se seleccionan con un mando en la consola central. En 2WD, el sistema opera siempre en tracción a las ruedas delanteras, ideal para el uso en la carretera cuando las condiciones meteorológicas son buenas. Sin embargo, cuando se escoge la opción Lock, el sistema cambia a tracción a las cuatro ruedas, repartiendo la tracción en una proporción de 50:50, delante y detrás respectivamente.

El modo más utilizado es el Auto. Al seleccionarlo, podemos olvidarnos de cuáles son las condiciones de la carretera ya que el sistema lo hace de forma automática. Varios sensores (que unen la ECU del motor con la tracción a las cuatro ruedas y el controlador ABS) controlan continuamente el deslizamiento de las ruedas y envían señales al embrague central electromagnético de forma automática situado justo delante del eje trasero para repartir la proporción de par correcta.

Si el QASHQAI se deja en modo Auto, el sistema se compensará automáticamente cuando la carretera se en condiciones resbaladizas provocadas por las hojas mojadas en otoño, el hielo propio de las mañanas de invierno o la gravilla suelta a cualquier momento del año.

Sistemas electrónicos avanzados

El ALL MODE 4x4® está unido al Sistema Electrónico de Control de Tracción (ESP) de octava generación de Bosch. Utilizando sensores unidos a los frenos, la dirección, las ruedas y la propia carrocería, el ESP controla constantemente la manera cómo se conduce el coche.

Desde el ángulo de dirección y las velocidades de la rueda, el ESP calcula qué maniobras el conductor tiene la intención de realizar y, a través de señales proporcionadas por la relación del viraje y los sensores de la aceleración, el ESP reconoce si es posible que el vehículo se salga de su trayectoria. En caso de emergencia, el ESP reacciona rápidamente y aplica los frenos de forma selectiva en cada rueda, encaminando así el vehículo en la dirección deseada.

Asimismo, el QASHQAI cuenta con otros sistemas de control electrónicos como el CBC (Concerning Brake Control) y el EUC (Enhanced Understeer Control). En este último, el sistema aplica los frenos a las cuatro ruedas para reducir el exceso de subviraje. Por último, el HFC (Hydraulic Fade Compensation) impide que los frenos fallen después de haber sido utilizados durante un largo periodo.

Cuatro motores disponibles

De los cuatro motores diferentes con que cuenta el QASHQAI, el desarrollo de las unidades de gasolina ha sido liderado por Nissan, mientras que Renault, el otro socio de la Alianza, lideró el diseño de los dos motores diesel common-rail.

Opciones de gasolina

El motor de gasolina se desarrolló originalmente para los Micra SR y el Note. Pero para equipar el QASHQAI, se incrementó el par y la potencia de esta unidad fabricada totalmente en aluminio de 1.598cc, que desarrolla 115CV y 156Nm de par, lo que significa un aumento de 5CV y 3Nm respecto al original.



Motor 1.6 litros de gasolina

Se trata de un motor excepcionalmente ligero –unos 25kg más ligero que la unidad anterior de gasolina 1.6 de Nissan– y térmicamente muy eficiente. Cuenta con cuatro válvulas por cilindro, distribución variable de válvulas e inyección multipunto.

Los números de rendimiento incluyen una velocidad máxima de 175km/h, con una aceleración de 0 a 100km/h en 12 segundos. El ciclo de consumo combinado es de 6,7l/100km con unos intervalos entre las revisiones de 30.000 kms. La tracción a las ruedas delanteras se traslada a través de una caja de cinco velocidades.

Motor ligero 2.0

La unidad de gasolina 2.0 I es un motor ligero que en la actualidad llevan los modelos de Nissan vendidos en Japón. Se trata de otro diseño de aluminio de 16 válvulas, 1.997cc, 140CV y 196Nm de par. Alrededor del 90 por ciento de ese par está disponible a partir de las 2.000rpm, proporcionando un punto de aceleración normalmente más propio de motores más grandes.



Motor 2.0 litros de gasolina

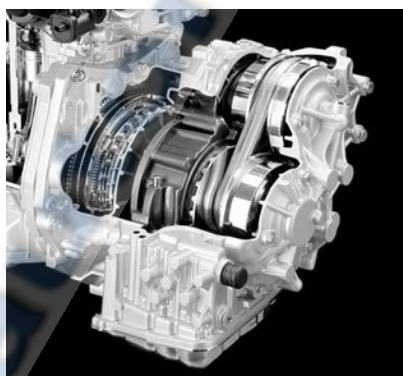
El 2.0 es casi tan compacto como el motor 1.6 y una de sus características de diseño principales es la reducción notable de la fricción. Se ha aplicado una técnica de acabado similar a un espejo para las superficies del eje de la muñequilla del cigüeñal y de las levas del cigüeñal. Asimismo, se ha utilizado un nuevo método de fresado del motor que garantiza el uso de diámetros de cilindros verdaderamente circulares: este procedimiento es una práctica habitual en el fresado de los cilindros en los motores de carreras, pero raramente se utiliza en los motores de vehículos de serie.

El motor de gasolina 2.0 está disponible con transmisión delantera o a las cuatro ruedas y con una caja de transmisión manual o variable continua (CVT) con control manual.

Los números de rendimiento para la versión incluyen una velocidad máxima de 190km/h, una aceleración de 0 a 100km/h en 10,6 segundos y un económico consumo de 8,4/100kms. Los intervalos entre las revisiones son también de 30.000 kms.

Ventajas de la transmisión CVT

La CVT es un tipo de transmisión controlada por ordenador que, virtualmente, proporciona un número ilimitado de marchas. Esto asegura que el motor siempre trabaja de la forma más eficiente posible, de lo que resulta una aceleración más suave, así como una disminución del consumo de carburante y una reducción de emisiones. De hecho, tanto en las versiones de tracción en dos ruedas como en las de tracción a las cuatro ruedas, la opción CVT produce menos emisiones de CO₂ y un menor consumidor en comparación con la transmisión manual.



Transmisión Continua Variable

Además el CVT es más cómodo. En un trayecto en subida durante un largo periodo de tiempo, un cambio de marchas automático convencional llevará consigo inevitables reducciones de marcha para asegurar la potencia necesaria en cada momento. Con la CVT, la revoluciones del motor son constantes ya que es la propia transmisión la que se ajusta para asegurar que la potencia se mantenga. La CVT también asegura que se pierda menos potencia, lo que es igual a una mejor eficiencia y aceleración.

En el caso de que se quiera realizar una conducción más deportiva, el sistema CVT tiene un control manual. Operado a través de la palanca central, se puede

acceder manualmente a seis marchas con tan sólo mover la palaca hacia delante o hacia detrás, como si de una moto se tratara.

Opciones diesel

El diesel se está haciendo con una proporción cada vez mayor de las ventas en el segmento 'C'. De ahí que el QASHQAI ofrezca dos motores potentes con ese tipo de combustible. Las dos unidades dCi tienen inyección directa common-rail de segunda generación para mejorar su rendimiento, refinamiento y reducir emisiones.



Motor Diesel de 1.5 litros

La unidad diesel más sencilla utiliza la versión más potente del aclamado motor de Renault 1.5 dci (K9K) que desarrolla 108CV y un par de 240Nm. Elogiado por su bajo consumo y por su bajo ruido, cuenta con un sistema flexible para filtrar los efectos de los movimientos acíclicos. Este motor ha sido específicamente desarrollado para cumplir con la legislación Euro 4, tiene una proporción de compresión (16:1) rebajada y un turbo de geometría variable.

Motor 2.0 avanzado

El motor 2.0 dCi es totalmente nuevo. Cuenta con un sistema de inyección piezoeléctrico Bosch de 150CV y 320Nm de par. La tecnología piezoeléctrica ofrece un control rápido y preciso que permite un ciclo de inyección de cinco chorros: dos chorros previos, un chorro principal y dos chorros posteriores.



Motor Diesel de 2.0 litros

Los chorros previos mejoran la acústica del motor al minimizar el ruido propio del diesel. Por su parte, los chorros posteriores mantienen la combustión principal de la inyección, para quemar el hollín y así rebajar las emisiones contaminantes antes de que los gases hayan dejado la cámara de combustión.

La recirculación de los gases de combustión (EGR) produce un incremento de la temperatura controlada en la cámara de combustión que reduce los niveles de emisiones contaminantes (NOx) y mejora el rendimiento ambiental del motor, cumpliendo así con la legislación Euro 4.

Tecnología DPF

Una de las prioridades para los ingenieros era mejorar la acústica de este nuevo motor. La parte inferior del motor, con su placa de fundición de aluminio, está diseñada para obtener una mayor eficiencia y una mejor absorción de las vibraciones. Dos ejes de balanceo rotatorios eliminan la vibración rotatoria del cigüeñal lo que supone una contribución fundamental para el refinamiento.

El rendimiento del motor 1.5 dCi es de 174km/h de velocidad máxima con una aceleración de 12,2 segundos, y un consumo de 5,4l/100kms. En el 2.0 dCi son de 190km/h de velocidad máxima, 10,9 segundos en la aceleración y un consumo de 190km/h. Ambos motores tienen unos intervalos entre las revisiones de 20.000 kms.

El motor 1.5 dCi transmite la potencia a las ruedas delanteras a través de una transmisión manual de seis velocidades. Las versiones de tracción a dos ruedas del motor 2.0 dCi también utilizan la caja de cambios manual de seis velocidades, mientras que la versión de tracción a las cuatro ruedas ofrece la posibilidad de escoger entre la caja manual de seis velocidades y la automática también de seis velocidades.

5.- PENSAMIENTO INTELIGENTE

¿De qué sirve tener equipamiento opcional si no se usa nunca? En Nissan, si alguna característica u opción tiene un propósito útil, lo incorporamos a nuestros vehículos. Si, por lo contrario, vemos que hay opciones que se utilizarán una sola vez cuando el coche todavía sea un “juguete nuevo”, entonces no creemos que tenga ningún sentido incluirlo a nuestros vehículos.

“El conductor nunca debería utilizar el teléfono móvil a no ser que sea un manos libres. Por eso, el QASHQAI lleva incorporada la conectividad Bluetooth. Así los conductores no perderán llamadas pero tampoco asumirán ningún riesgo por atenderlas. Pensar en la seguridad va más allá de pensar sólo en los airbags y el ABS”. Hideto Murakami, Vicepresidente Senior, Centro Técnico de Nissan Europa.

Lo más destacado

- Aire acondicionado de flujo suave
- Asientos de cuero como opción
- Navegador por satélite y cámara de visión trasera
- Conectividad Bluetooth
- Luces de ambiente en el interior
- Llave inteligente
- Luces y limpiaparabrisas automáticos

Al igual que otros modelos recientes de Nissan, el QASHQAI está lleno de características avanzadas e innovadoras... pero todas tienen una razón de ser, una razón para estar incluidas. Todos los elementos incorporados en el equipamiento del QASHQAI necesitan ser funcionales y útiles, tanto en el equipamiento estándar como en el opcional: para nosotros no cuentan los elementos que únicamente se incorporan para que queden bien en el catálogo del vehículo.

Tomemos como ejemplo el sistema de ventilación. Cuando se incluye el aire acondicionado –ya sea el sistema manual o el automático con dos zonas, dependiendo del modelo– el vehículo tiene un refinamiento añadido. Así que encima del panel de instrumentación encontramos un ventilador de corriente controlado de forma independiente que reparte suaves bocanadas de brisa ligera por todo el habitáculo.

Silencioso y cómodo

Además de enfriar el habitáculo más rápidamente que un sistema de aire acondicionado convencional, lo hace de forma más silenciosa y cómoda. En vez de tener que encender el ventilador en una posición alta –y teniendo aire frío directamente en la cara como resultado- el ventilador de flujo moderado se pone a trabajar para bajar la temperatura de la forma más eficiente, silenciosa y suave posible.

Es el tipo de característica bien pensada que quizás con suerte se pueda encontrar en un coche que costará mucho más dinero.

Manos libres con Bluetooth

Otro ejemplo de equipamiento útil es la conectividad Bluetooth para teléfonos móviles. Todos los QASHQAI con sistema de sonido de fábrica tendrán integrado el sistema Bluetooth para el uso del teléfono móvil. Para mejorar la calidad de la voz, se ha instalado un micrófono de alta calidad cerca del retrovisor interior. Por otro lado, las llamadas se escuchan de forma automática a través del sistema de audio, que elimina el volumen del resto del equipo mientras dura la llamada.

Pero aún mejor, el Bluetooth en el QASHQAI está totalmente integrado, lo que significa que la identificación de la llamada aparece en la pantalla del sistema de audio que tiene una agenda interna capaz de almacenar hasta 40 números de teléfono. Una vez se ha programado, el teléfono puede estar en el bolsillo o en el bolso porque el sistema automáticamente reconocerá su presencia en cuanto se arranque el motor, siendo así en un sistema aún más cómodo y seguro.

El sistema de audio varía en función del modelo, pero siempre incluye una radio con CD y una radio con cargador para seis CD en el frontal. Los controles del equipo de sonido están integrados en el volante.

Pantalla de navegación intuitiva

El último paquete de comunicación incorpora navegación por satélite en DVD. El sistema, utilizado por primera vez en el Pathfinder, es muy intuitivo y proporciona una cobertura de mapas de 26 países por toda Europa, incluyendo Polonia, Eslovenia, las Islas Canarias, Croacia y Hungría.

La pantalla de siete pulgadas se beneficia de gráficos mejorados e incluye la visualización doble de mapas y de vistas de intersecciones desde el aire. El sistema también tiene reconocimiento de voz en siete idiomas diferentes.

Si se elige el modelo con navegador por satélite, el paquete se completa con una cámara de visión trasera en color. La pantalla incluye guías estáticas que permiten aparcar siempre con una precisión milimétrica. La guinda final la aporta un cargador de seis CD en el que también se puede escuchar MP3.

La preparación estándar del equipo de sonido incluye cuatro altavoces montados en los paneles de las puertas, con la opción disponible de tweeters dobles montados en el salpicadero.

Instrumentos con luz trasera

Para asegurarse que los instrumentos se ven asimilados rápidamente a cualquier hora del día, están iluminados permanentemente. El ordenador de a bordo, que se encuentra entre el velocímetro y el tacómetro, está siempre iluminado en color naranja, lo que contrasta con la iluminación LED blanca del resto de diales.

El ordenador ofrece información sobre el viaje en tiempo real, incluyendo el gasto de carburante, la distancia recorrida, el tiempo, la fecha, el rendimiento bajo el capó y las necesidades de mantenimiento del motor. En los diales y los mandos de control también están iluminados con el mismo color naranja saturado. Por otro lado, la luz de ambiente es de color ámbar suave que baña el interior del vehículo.

La seguridad es lo primero

La seguridad es uno de los puntos fuertes del QASHQAI. El equipamiento de seguridad activa incluye frenos antibloqueo (ABS) con asistencia en la frenada (BAS) y distribución electrónica de la frenada (EBD). Asimismo, el sistema electrónico de control de tracción (ESP) y el ALL MODE 4x4® proporcionan la mayor tracción posible independientemente de cuáles sean las condiciones de la carretera.

El equipamiento de seguridad pasiva empieza con seis airbags estándar en todos los modelos. Así, encontramos un airbag dual para piloto y copiloto, airbags laterales para el tórax montados en los asientos delanteros y largos

airbags de cortina en ambos lados del coche que en caso de impacto lateral proporcionan mayor seguridad a los ocupantes.

Los reposacabezas activos también se incluyen en los asientos delanteros, minimizando así la probabilidad de una lesión de cuello en caso de impacto trasero. Asimismo, el techo panorámico está confeccionado con cristal laminado para garantizar que en caso de un impacto con vuelco no se hará añicos.

El airbag del acompañante se puede desactivar para que el asiento pueda ser utilizado para la sillita de un niño que mira hacia la parte de atrás. El interruptor está situado en el lado del acompañante del salpicadero y es accesible cuando la puerta está abierta. Para activarlo es necesario utilizar la llave del vehículo, por lo que no existe riesgo de que se apague de forma involuntaria. Otra medida de seguridad es la señal auditiva que recuerda al conductor la necesidad de abrocharse el cinturón.

Cinturones pretensionados

Los cinturones de los asientos delanteros están equipados con pretensionadores que tensan el cinturón en el momento del impacto. Utilizando sensores para determinar la velocidad de la deceleración –y por lo tanto, de la severidad del choque–, el sistema activa un generador de gas pirotécnico que recoge el retractor y tensiona el cinturón. Los tres asientos traseros tienen arneses de tres puntos.

Almacenamiento interior

Uno de los aspectos donde Nissan sobresale y el QASHQAI no decepciona es en la capacidad de almacenamiento interior. La amplia guantera refrigerada delante del acompañante tiene una capacidad de 14 litros, y todo es espacio utilizable por lo que podrá almacenar hasta 15 latas de bebida (batiendo así a las 13 que podía guardar el Note).

Bolsillos en las puertas grandes, un compartimiento debajo del asiento, bolsillos en los asientos traseros y una caja en la consola central en la que se pueden guardar hasta ocho CD son parte del paquete. La tapa de la caja actúa también como reposabrazos que, para una máxima comodidad y conveniencia, se desliza hacia delante y hacia atrás. También se incluyen portavasos moldeados en la consola central y en el reposabrazos trasero.

Equipamiento para una vida más fácil

Entre las características inteligentes están algunas de las preferidas ya clásicas de Nissan como las luces automáticas, el oscurecimiento automático de las ventanas traseras y los limpiaparabrisas que se activan con la lluvia tanto en la parte delantera como en la trasera. En la parte delantera, los limpiaparabrisas de goma plana se utilizan para reducir el ruido del viento y mejorar la eficiencia. Los limpiaparabrisas de la parte trasera se ponen en funcionamiento de forma automática cuando funcionan los delanteros y cuando se hace marcha atrás.

La inclusión de la Llave Inteligente de Nissan es de agradecer. Ofrece mucho más que el acceso al vehículo sin llave, ya que permite que el coche se abra y se cierre, y el motor arranque o se pare sin que la llave tenga que salir del bolsillo, el bolso o el maletín. Asimismo, evita que uno se pueda quedar encerrado dentro del vehículo ya que los sensores detectan su presencia dentro del habitáculo y ponen en marcha una alarma de aviso a la vez que impiden que se cierre la puerta.

Las características de seguridad incluyen un inmovilizador estándar y un cierre automático de las puertas una vez el vehículo ha alcanzado los 12 km/h. Los modelos que no cuentan con la cámara de visión trasera disponen de sensores para el aparcamiento.

Mayor comodidad

El QASHQAI se puede equipar con ventanas eléctricas, control crucero e intermitentes que sólo se encenderán y apagarán tres veces cuando se activen apretando suavemente el comando (perfecto para una visibilidad máxima cuando se cambia de carril en una autopista, por ejemplo).

Las características estándar en el modelo de entrada de gama, el Visia, incluyen frenos ABS con EBD y BAS, seis airbag, ventanas eléctricas, ordenador de a bordo, reposabrazos delantero, asiento del conductor regulable en altura y ruedas de 16 pulgadas con tapacubos que parecen llantas.

El Tekna y el Acenta añaden además un equipo de radio con CD y Bluetooth, controles de audio remotos, aire acondicionado manual, luces y limpiaparabrisas automáticos, reposabrazos trasero, espejos retrovisores y manetas del color de la carrocería, y apoyo lumbar regulable en el asiento del conductor.

Aunque dependerá de cada mercado, un paquete opcional especial añadirá el control dual independiente del aire acondicionado, llantas de aleación, techo panorámico de cristal, sensor de aparcamiento, luces antiniebla delanteras y volante forrado en cuero.

Opciones principales

Las opciones principales de equipamiento incluyen: llave inteligente, retrovisores que se pliegan eléctricamente, tapicería de piel, lámparas de Xenon, control de velocidad de crucero, cargador de seis CD, ESP, sistema de navegación y cámara de visión trasera.

Además, se están desarrollando una serie de accesorios para el QASHQAI que permitirán a los propietarios personalizar los vehículos a su gusto. Entre esas opciones de equipamiento están los rieles para el techo, un spoiler de techo extendido, protectores para las esquinas, un tope para el parachoques trasero, escalones laterales y barras, sombreretes cromados para los espejos retrovisores laterales, cortinillas para el sol y una caja de almacenamiento que sirve también como reposabrazos central trasero.

“Todos los elementos del QASHQAI, ya sean estándar u opcionales, tienen prácticas y genuinas ventajas”, dice Pierre Loing, Vicepresidente de Planificación de Producto.

6.- TIEMPOS DE CAMBIO

El QASHQAI está preparado para revolucionar uno de los sectores más grandes del mercado.

“Ningún otro Nissan ha tenido que afrontar la tarea que ahora tiene por delante el QASHQAI: si quiere tener éxito, necesita atraer a clientes que nunca antes habían considerado comprar un Nissan. Esperamos que el 80 por ciento de las operaciones de venta sean nuevos clientes de la marca.” Brian Carolin, Vicepresidente senior y ventas de marketing

Lo más destacado

- Fragmentación del segmento C
- Es hora para el cambio y el concept crossover está preparado
- El QASHQAI representa una alternativa real a los productos del mercado actual

A primera vista crear un nuevo tipo de vehículo dirigido a un sector del mercado históricamente conservador puede parecer un suicidio comercial. Pero Nissan piensa diferente.

El segmento C es el sector más grande del mercado en Europa. Aunque las predicciones apuntan a que las ventas se estabilizarán en los próximos años, el propio tamaño del segmento deja mucho espacio para los fabricantes.

Un segmento lleno de competencia

Los coches más vendidos en este segmento –vehículos como el Volkswagen Golf, el Ford Focus y el Renault Mégane – están amenazados no sólo por coches de otros segmentos, sino por vehículos que pertenecen a su propio segmento.

El segmento se está fragmentando y la opción “segura” de un hatchback de cinco puertas ya no atrae tanto como antes. Los clientes están pidiendo algo diferente y, cuando no lo encuentran en un sitio, buscan en otro.

Una consecuencia directa de esta falta de “vehículos diferentes” ha sido el incremento de las ventas de los SUV compactos, a la vez que han aparecido los monovolúmenes –liderados por el Renault Scenic, el Opel Zafira, el Volkswagen Touran y el Ford Focus C-Max.

NISSAN **QASHQAI**

Insatisfacción

Pero los clientes siguen insatisfechos. Los monovolúmenes compactos no levantan pasiones mientras que los compradores del QASHQAI serán clientes cuyas necesidades no se ven satisfechas por los SUV compactos.

Por lo tanto, ya ha llegado la hora de algo completamente nuevo: algo como el QASHQAI. Un vehículo que atrae tanto a la cabeza como al corazón, y ofrece lo mejor de los dos mundos: la experiencia dinámica al volante propia de un y la seguridad propia de un SUV compacto.

Ventas de conquista

Para tener éxito, el QASHQAI tiene que introducir la marca Nissan a una nueva gran audiencia. Se espera que el 80 por ciento de las ventas de este vehículo en sus dos primeros años sean conquistas a otros fabricantes y que el coche cuente con el 2,5 por ciento del segmento 'C'.

Nissan apunta a dos tipos diferentes de comprador para el QASHQAI: los que están a punto de tener familia y los que ya han empezado a tener descendencia. Estos dos grupos juntos forman el 67 por ciento de los compradores de ese segmento. Esta gente son principalmente jóvenes entusiastas de los coches que siempre están buscando algo diferente.

Influencias en la compra

Los estudios de mercado indican que el precio, el diseño y el tamaño son los tres factores principales a la hora de decidir una compra en el segmento C. Los clientes aprecian la posición alta de conducción propia de los compactos SUV, pero lo que más aprecian es la sensación de seguridad que encuentran en cualquier tipo de coche de este segmento. Los compradores también tienen en alta estima otros valores como el estilo, la versatilidad y la personalidad del vehículo.

Esa madurez se refleja en la probable mezcla de modelos QASHQAI, que debería favorecer a los modelos que se encuentran en la parte alta de la gama. Se espera que la versión ALL MODE 4x4® cuente, como media en Europa, con al menos un 40 por ciento de las ventas. También se espera que los motores 2.0 gasolina y diesel vendan más que los motores de cilindradas más pequeñas, a pesar de las ventajas de precio de estos últimos.

Un propuesta única

“El QASHQAI representa una propuesta genuina con la que se espera atraer las ventas de, al menos, cuatro sectores del mercado diferentes: además de atacar al tradicional segmento C, el de los monovolúmenes compactos y el de los SUV compactos, también usurpará ventas en la parte más baja del segmento D”.

“El QASHQAI es un crossover carismático que está preparado para aportar un cambio en el mercado del segmento C (SHIFT_the C-segment market”, dice Brian Carloin, Vicepresidente senior y ventas de marketing.

7.- FABRICANDO EL QASHQAI

Cuando el QASHQAI salga de la línea de producción en diciembre, representará el lanzamiento del décimo modelo para Nissan Motor Manufacturing UK (NMUK) desde que la fábrica empezó su producción hace más de 20 años.

“Además de ser una de las plantas más productivas de Nissan y la exportadora más grande de coches del Reino Unido, nuestra fábrica en Sunderland es también líder en cuanto a flexibilidad de producción. Tenemos ganas de fabricar otro triunfador mundial”. Colin Dodge, Vicepresidente Senior de Fabricación, Compra y SCM, Nissan Europa

Lo más destacado

- Sunderland: 21 años de éxitos
- Fábrica de diez modelos
- La mayor exportadora de coches del Reino Unido
- La fábrica más productiva de Europa

El QASHQAI se fabricará en Europa en Nissan Motor Manufacturing UK (NMUK), en Sunderland, en el Noreste de Inglaterra, la planta más productiva de la compañía. Cuando empiece la producción en diciembre, el QASHQAI se convertirá en el tercer nuevo modelo fabricado en NMUK en los últimos 16 meses.

Una historia de éxitos

La historia de la planta de Sunderland está llena de éxitos. En tan sólo 15 años, se pasó de un campo de barro a una instalación que no ha parado de batir récords. Nissan y el gobierno del Reino Unido firmaron un acuerdo para construir una fábrica de automóviles en 1984 (NMUK celebró su 21 aniversario en 2005) y en 1999 ya fue reconocida como la mayor fábrica de coches en el Reino Unido, posición que ha mantenido desde entonces.

Tan solo fueron necesarios dos años desde el histórico acuerdo de 1984 para que el primer vehículo –un Nissan Bluebird– saliera de la línea de producción. A finales de ese año, en 1986, la planta contaba con 470 trabajadores y había producido 5.139 Bluebirds. En aquel momento suponía una inversión de 70 millones de euros.

Éxito de exportación

Desde sus humildes inicios, la fábrica de Sunderland empezó a avanzar rápidamente. Las exportaciones empezaron en 1988 con uno de cada cuatro coches producidos destinados al extranjero. Tan sólo dos años después, en 1990, las exportaciones suponían ya un 85 por ciento del total de la producción. Hoy en día, se exportan unos 250.000 de los 315.000 coches que se fabrican cada año (casi un 80 por ciento).

El hito del medio millón

En 1990, el Primera sustituyó al Bluebird y, en 1992 se logró el hito de llegar a la cifra de medio millón de coches fabricados. Al mismo tiempo, la planta de Sunderland abrió su segunda línea de producción para fabricar el actual Micra.

En la década siguiente, NMUK dio su paso de gigante al producir números récord y ganar un premio tras de otro por sus logros en exportación. En 1995 ya había fabricado un millón de coches y un millón de motores. Cinco años después, empezó a fabricar también el Almera.

La planta más productiva

2003 fue el año en que Sunderland fabricó la cifra récord de 331.924 vehículos y NMUK fue reconocida como la planta más productiva de Europa... por 17º año consecutivo. El año pasado, unos 4.400 trabajadores consiguieron producir un total de 315.297 coches. Durante este año ya ha salido de las líneas de producción el vehículo número cuatro millones y, lo que quizás es todavía más importante, el tercer millón para la exportación.

La mayor exportadora de coches del Reino Unido

Hasta la fecha, NMUK representa una inversión total de 3.000 millones de euros, es la mayor exportadora de coches del Reino Unido desde hace seis años y supone el 20 por ciento del total de la producción automovilística del país. Se calcula que la decisión de Nissan de establecerse en Sunderland ha traído más de 20.000 puestos de trabajo a la región Noreste del país para las industrias de la fabricación de vehículos, suministro de componentes y servicios.

Este año ese logro fue reconocido por el Primer Ministro británico, Tony Blair, cuando visitó la fábrica para celebrar sus éxitos en exportaciones.

“El mercado global de vehículos es muy competitivo y os felicito por haber demostrado que el sector de la fabricación en el Reino Unido tiene la capacidad de competir al más alto nivel”, dijo a los trabajadores.

400.000 unidades

La introducción del QASHQAI completará uno de los periodos más atareados de la historia de la fábrica ya que, por tercera vez en 16 meses, se lanzará un nuevo producto. Si el mercado lo permite, con los nuevos modelos la fabrica podría llegar a producir 400.000 coches en 2007.

“Estoy muy orgulloso de los logros conseguidos por los trabajadores de Sunderland que una y otra vez han demostrado su compromiso con el trabajo duro, la calidad y la productividad”, dice Carlos Ghosn, Presidente Ejecutivo de Nissan.

			1.6 gasolina	2.0 gasolina				1.5 diesel	2.0 diesel		
MODELO											
Acabados disponibles											
Número de asientos		personas	5	5				5	5		
MOTOR											
Código de motor			HR16DE	MR20DE				K9K-1.5	M1D-2.0		
Número de cilindros, configuración			4 en línea	4 en línea				4 en línea	4 en línea		
Válvulas por cilindro			4	4				2	4		
Diámetro por carrera		cm³	1598	1997				1461	1994		
Bore x stroke		mm	78x83.6	84x90.1				76x80.5	84x90		
Potencia del motor máx. 1)		kW/min-1	84/6000	104/6000				78/4000	110/4000		
Par máx. 1)		Nm/min-1	156/4400	196/4800				240/2000	320/2000		
Relación de compresión			10,7	10,2				15,3	16		
Tipo de gasolina			Gasolina	Gasolina				Diesel	Diesel		
Capacidad del depósito			65	65				65	65		
TRANSMISIÓN											
Tipo de transmisión			5 velocidades manual	5 velocidades manual	6 velocidades manual	6 velocidades CVT	6 velocidades CVT	6 velocidades manual	5 velocidades manual	6 velocidades manual	6 velocidades automático
Desarrollos del cambio		1ª	3,727	3,727	3,727	2,349	2,349	3,727	3,727	3,727	4,199
		2ª	2,048	2,105	2,043	↕	↕	1,947	2,043	2,043	2,405
		3ª	1,393	1,519	1,392			1,322	1,322	1,322	1,583
		4ª	1,097	1,171	1,055			0,975	0,947	0,947	1,161
		5ª	0,892	0,914	0,865			0,763	0,723	0,723	0,855
		6ª	—	0,767	0,732	0,394	0,394	0,638	0,596	0,596	0,685
Marcha atrás			3,545	3,687	3,547	1,750	1,750	3,687	3,641	3,641	3,457
Relación final (Fr/Rr8) Sólo para 4WD			N/A	N/A	2,466	N/A	2,466	N/A	N/A	2,466	2,466
Ruedas motrices			2WD	2WD	4WD (tiempo completo) / 2WD	2WD	4WD (tiempo completo) / 2WD	2WD	2WD	4WD (tiempo completo) / 2WD	4WD (tiempo completo) / 2WD
CHASIS											
Supensión		delantera trasera	Amortiguadores MacPherson Independiente de multipunto								
Dirección			Cremallera y piñon, electrónico								
Sistema de frenado			Discos delante y detrás (discos frontales ventilados), electrónico, ABS incluye EBD y Asistencia en la Frenada								
Sistema de control de estabilidad (opcional)			Programa de Estabilidad Electrónico (ESP)								
Tamaño de las ruedas (opcional)			16x6.5JJ, 17x6.5JJ								
Tamaño del neumático (opcional)			215/65R16, 215/60R17								
PESO Y DIMENSIONES											
Peso en vacío mín./máx. (AT) 2)		kg	1297/1392	1356/1437	1415/1509	1378/1459	1454/1535	1407/1471	1520/1590	1582/1653	1614/1685
Peso bruto del vehículo (AT)		kg	1830		1960		1960	1930		2085	2085
Capacidad de carga máx. (AT) 2)		kg	415		415		415	415		415	415
Peso máx. por eje (PAW)		kg	1150		1150		1150	1150		1150	1150
		kg	1000		1100		1100	1100		1100	1100
Peso máx. remolcable		kg	1200		1400		1200	1200		1400	1350
		kg	1200	685	740	685	740	740	740	740	740
Máx. carga vertical en punto de unión		kg	75		75		75	75		75	75
Longitud total		mm	4315		4315		4315			4315	
Anchura total		mm	1783		1783		1783			1783	
Altura total		mm	1606		1606		1606			1606	
Batalla		mm	2631		2631		2631			2631	
Vía		mm	1540		1540		1540			1540	
		mm	1550		1550		1550			1550	
Diámetro de giro mín. (de pared a pared)		m	10,6		10,6		10,6			10,6	
Capacidad del maletero (opcional) (VDA)		l	352/410		352/410		352/410			352/410	
Capacidad máx. con asientos plegados (VDA)		l	1513		1513		1513			1513	
RENDIMIENTO											
Consumo de gasolina 3)		Ciclo urbano	l/100 km	8,4	10,8	11	10,4	10,8	6,2	N/A	N/A
		Extraurbano	l/100 km	5,7	6,8	7	6,5	6,9	5	N/A	N/A
		Combinado	l/100 km	6,7	8,2	8,4	8	8,3	5,4	6,6	6,9
Emisiones de CO2 (combinado)			g/km	162	199	204	192	201	145	178	186
Velocidad máxima			km/h	175	192	190	180	178	174	191	190
Aceleración 0 - 100 km/h			sec	12	10,1	10,6	10,7	11,3	12,2	10,5	10,9

1) Según la directiva 1999/99/EC.

2) De acuerdo con la directiva EC. El peso en vacío es sin conducto, ni refrigerante, ni aceites, ni combustible, rueda de recambio ni herramientas.

La capacidad de carga se reducirá según las opciones y/o los accesorios instalados.

3) Según la directiva 1999/100/EC. (El equipamiento opcional, el mantenimiento, el comportamiento en la conducción, las condiciones meteorológicas y las carretera pueden afectar a los resultados oficiales)

NOTA: Esta información está sujeta a ser certificada por las autoridades relevantes y, por lo tanto, puede estar sujeta a cambios