



Videz morda vara. Novi Qashqai+2 ni le preprosto povečani Qashqai, ampak se zdi, da so inženirji poslušali pripombe in želje voznikov in pripravili večjega, prostornejšega in bolj prilagodljivega člana, katerega mesto pa ni več med posebnimi kompaktnega razreda.

## Povečava

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

►► Qashqai+2 je zdaj bližje klasičnim limuzinskim kombijem, a po vzoru starejšega brata ne išče konservativnih kupcev, ampak drzne denarce, ki iščejo v s pločevino poplavljenem svetu drugačen jaz. Višji, bolj (vizualno) terenski, robustnejši, a hkrati eleganten in vsakdanje uporaben, brez odrekanja pri udobju in dinamiki. Z vsemi plusi in minusi. Zadnjih je pri mladem Qashqaiu

manj kot pri QQ-ju. Vizualno morda ni očitno, a če odmislimo popolnoma drugačno, pri novem polnejšo masko, sta si QQ+2 in QQ enaka le do A-stebričkov. Sledijo daljše medosje, daljša streha, daljši boki z večjimi vrati, večjimi šipami in drugačen, daljši zadek z večjimi vrati prtljažnika z večjo šipo in novim odbijačem, tudi zaradi katerega je karoserija daljša za 211 milimetrov. Toliko

o novi obliki. Za nadaljevanje nekaj golih, a prostorsko razveseljivih dejstev, ki se najbolj pridejo do izraza za B-stebričkoma. Zaradi 135 milimetrov daljšega medosja je za kolena potnikov na drugi sedežni klopi več prostora (za 15 mm). Zadaj se v primerjavi z razmerami na zadnji klopi QQ-ja sedi bolje tudi zaradi dodatnih višinskih milimetrov, kolensko utesnjenost, znano iz QQ-ja, pa



v QQ+2 preprečuje še za 240 milimetrov (končno!) pomična zadnja klop. Ta je kljub podobnim občutkom pri sedenju v marsičem drugačna od tiste v Qashqaiu. Za začetek je mogoče pri QQ+2 (končno) določati naklon v razmerju 40/20/40 deljivih naslonjal druge klopi. Če se spomnite: QQ ima naslonjalo zadnje klopi deljivo v razmerju 40/60, ki je povrh vsega zelo slabo prilagodljivo. Na

hrbtišču sredinskega sedeža klopi je v QQ+2 še uporaben predalnik z električno vtičnico in dvema odlagalnima mestoma za pijačo, ki pa se v zloženem stanju spremeni v udobno odprtino za brskanje po prtljažniku. Ta ima na drugi, za nakladanje in razkladanje primernejši strani ob večji odprtini (večja vrata, na žalost brez ločenega odpiranja šipe) za 13 milimetrov nižjo nakladalno višino kot v QQ, v svojem dvojnem dnu pa poleg treh uporabnih predalov s pokončno postavljeno ločevalno ogrado skriva še dodatna sedeža. Ta sta uporabna le za otroka, ki sta se sposobna igrivo prebiti mimo druge vrste sedežev (kljub večjim drugim bočnim vratom je zaradi ne preveč radodarnega kota odpiranja - Nissan, kaj pravite na kot 90 stopinj? - manj prostora, kot bi ga lahko bilo) in pri tem paziti na varnostna pasova. Na šestem in sedmem sedežu odrasli z glavami hitro zadenejo ob strop, velike težave pa so tudi s koleno. Te lahko omili vzdolžno pomična srednja klop, a potem so na slabšem tudi potniki, ki sedijo za voznikom in sovoznikom. Res škoda, da Nissan Qashqai+2 ne ponuja tudi v kombinaciji z le petimi sedeži in s še večjim prtljažnikom, ki zmore v takšni zasnovi s petimi Sneguljčicami in z dvema palčkoma pogoltniti do 130 litrov prtljage, če pa palčka pustite doma, litri narastejo na lepih 550, kar je za 140 litrov več kot pri Qashqaiu. Zelo verjetno obstajajo kupci, ki ne potrebujejo ne preveč udobnih šestega in sedmega sedeža in bi bili veseli še večjega prtljažnika. Smo omenili, da je podiranje vseh sedežev druge in tretje vrste lahkotno (trakci) in da pri podiranju nastane ravno dno povečljivega prtljažnika? Prednji del (armaturna plošča) je v QQ+2 enak kot v QQ-ju, kar pomeni enako kakovostno izbiro materialov in njihovo vgradnjo, enako veselje zaradi dobrega položaja za izdatno nastavljenim volanskim obročem (zaradi večje mase



## Kratek test

### | Nissan Qashqai+2 2.0 dCi (110 kW) Premium



“Preglednost nazaj je zaradi večjih stranskih šip boljša, a ne odlična.”



avta so ga inženirji drugače servoojačili in s tem izpolnili želje številnim voznikom), dobra prednja sedeža, zmerno količino odlagalnih mest pa tudi zadostno količino električnih priključkov, enak avtoradio (že v osnovni opremi z Bluetoothom) in dvopodročno klimatsko napravo, ki ima zaradi večjih potreb zmogljivejši kompresor. Ta ima včasih kar precej dela z odroševanjem. Še vedno je z enim dotikom pomična le voznikova šipa, potovalni računalnik veliko ve, a je enosmeren. Večjih zamer torej ni, tiste, ki pa so, so enake v obeh Qashqaiih. Enako je z na trenutke (pre)glasnim podvozjem (zadnja prema), sicer je QQ+2 udoben, kot manjši brat presenetljivo okreten, z dvolitrskim turbodizlom (150 'konjev') pa dovolj zmogljiv tudi za hitrejšo vožnjo. Za kaj več kot sledenje motornemu toku pa ga boste morali zavrteti nad 2.000/min. Ker je testni QQ+2 brez naših malenkosti tehtal skoraj 1,7 tone, smo malce skeptični glede 1,5-litrskega turbodizla

(106 'konjev'): ali je sposoben služiti namenu? Res je, da je 1.5 dCi dobavljal le z (lažjim) dvopogonsko gnanim QQ+2, dvolitrski pa je na voljo tudi z elektronsko vodenim štrikolesnim pogonom, ki je v testnem primerku dobro deloval. Za terenske podvige seveda ni primeren (cestne gume), kljub temu pa bi morala zapora sredinskega diferenciala (50 : 50) odpraviti rahle težave zaradi podlage. Dvolitrski dCi je ob jutranjem zagonu zaradi

klenega zvoka neprijazen do sosedov, ko pa se ogreje, lepo sodeluje s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, ki skrbi, da je tudi pri avtocestnih 160 km/h agregat dokaj tih. Zgodba QQ+2 se začne pri 20.450 evrih (1.6 16V, dvopogonski), zaradi česar se ne uvršča med cenejše (recimo) limuzinske kombije. V primerjavi s klasičnim Qashqaiem je QQ+2 dražji (oprema je primerljiva, ne pa enaka – QQ+2 je že v osnovi dobro opremljen – tudi z velikim panoramskim oknom z elektronsko pomično zaveso) za približno dva tisočaka. ❖❖

### Nissan Qashqai+2 2.0 dCi (110 kW) Premium

Cena osnovnega modela: 32.000 EUR  
Cena testnega vozila: 32.550 EUR

#### NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 990 mbar / rel. vl. = 70 % / Stanje kilometrskega števca: 3.156 km

#### POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,5 s  
402 m z mesta: 18,0 s (127 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (IV, V): 7,5 s / 12,9 s  
80-120 km/h (V, VI): 10,9 s / 13,8 s

#### NAJVEČJA HITROST

189 km/h (VI, prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,6 m (AM meja 40 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,6 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.994 cm<sup>3</sup> – največja moč 110 kW (150 KM) pri 4.000/min – največji navor 320 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi (preklopljiv štrikolesni pogon) – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/60 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 4x4 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.696 kg – dovoljena skupna masa 2.320 kg.

Mere: dolžina 4.525 mm – širina 1.780 mm – višina 1.645 mm – prtljažnik 130–1.520 l – posoda za gorivo 65 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 189 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,3 s – poraba goriva (ECE) 6,9/5,9/7,0 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ notranjost in uporabljeni materiali
- ▲ varnostna oprema
- ▲ vodljivost in lega
- ▲ malo neposrednih tekmecev
- ▲ prilagodljivost sredinske klopi

- ▼ ni različice s petimi sedeži
- ▼ na trenutke glasno vzmetenje
- ▼ malo uporabnih odlagalnih mest
- ▼ samodejni pomik le voznikove šipe
- ▼ poraba goriva
- ▼ cena

### Končna ocena

Ni preprosto podaljšani Qashqai, ampak povsem samosvoji izdelek s precej prijaznejšimi razmerami na drugi klopi in v prtljažniku. Osnovna cena ni najprijaznejša. Ne morete ga dobiti brez šestega in sedmega sedeža.