



### Le Nissan X-Trail 2.0 dCi 150 en quelques chiffres

- **Moteur** : 4 cylindres diesel, injection directe, turbo; 1.995cc; 150ch à 4.000tr/min; 320Nm à 2.000tr/min.
- **Transmission** : aux quatre roues.
- **Boîte** : manuelle 6 rapports.
- **L/l/h (mm)** : 4.630/1.785/1.685
- **Poids à vide (kg)** : 1.625
- **Volume du coffre (l)** : 603
- **Réservoir (l)** : 67
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 11,2

### Les autres motorisations

Le moteur 2,5 litres essence n'est pas importé en Belgique. On comprend aisément pourquoi puisque même le 2 litres essence ne représente que 2% des ventes ! Outre le 2.0 dCi essayé, Nissan propose également, et uniquement en boîte manuelle, une version 173 chevaux de ce même bloc. Plus véloce et à peine plus gourmand que la version 150 ch, il est cependant fortement pénalisé par le régime fiscal belge.

En quelques chiffres...

2.0 dCi 173 : 173ch, 7,4l/100km, 200km/h, 34.740 € TVAC.  
2.0 : 141ch, 8,7l/100 km, 184km/h, 22.740 € TVAC.

Le nouveau X-Trail aurait mérité un look plus distinctif car ses qualités ont encore été améliorées.



utilisateurs (soit bien plus que la moyenne du marché) utilisent hors de l'asphalte. Du coup, ceux qui opteront pour la version à quatre roues motrices (une version 4x2 existe aussi, mais contrairement à la plupart de ses concurrents, le X-Trail se vend surtout en 4x4) pourront bénéficier, dès le niveau de finition intermédiaire, du nouveau "All Mode 4x4i". Le "i", c'est pour "intelligent", car il utilise les capteurs de l'ESP (accélération latérales et longitudinales, angle de lacet et de braquage) pour répartir au mieux le couple et anticiper les pertes d'adhérence. Ce système "i" offre aussi un Contrôle de Vitesse en Descente (CVD) qui maintient automatiquement la vitesse à 7 km/h. L'aide au démarrage en côte

(qui maintient la voiture pendant 4 secondes) est également de la partie.

Une fois installé derrière le volant, une petite molette permet de sélectionner manuellement le mode de transmission : "Auto" pour la répartition automatique du couple, "Lock" pour une répartition figée à 50/50 et "Traction" pour évoluer en deux roues motrices (avant).

### Sous-virage

La première chose qui frappe après quelques kilomètres à bord, c'est le silence de fonctionnement. A 120 km/h, le bruit a été diminué de moitié (3 Db) par rapport au précédent X-Trail. Seconde constatation : le confort de suspension est excellent, notamment sur route dégradée. Par contre, le fa-

meux système "4x4i" qui est censé limiter drastiquement le sous-virage m'a laissé un peu sur ma faim. Du moins en usage routier, où la voiture est plutôt paresseuse du train avant. Car en tout-terrain, et même avec des pneus "route" dans la boue ruisselante des montagnes de la frontière gréco-albanaise, le X-Trail s'est montré plutôt convaincant. Il faut dire que son châssis a gagné 30% en rigidité, et que le couple du nouveau 2.0 dCi d'origine Renault (320 Nm pour la version 150 chevaux) est omniprésent. Combiné à la boîte à 6 rapports (manuelle ou automatique en option), il permet de se faire vraiment plaisir, que ce soit sur la route ou en dehors.

Frédéric De Backer

⊕

- Silence de fonctionnement
- Confort d'amortissement
- Modularité et capacité du coffre

⊖

- Evolution esthétique (trop discrète)
- Sous-virage prononcé

## CONCLUSION

Le X-Trail n'est pas un séducteur dans l'âme comme peut l'être son petit frère Qashqai. Il s'adresse à une clientèle à la recherche d'un baroudeur aux lignes plus radicales et aux réelles capacités tout-terrain.