



Bjorn Blokzijl  
24 september 2016

## De consument bediend

Er zijn genoeg redenen waarom je voor een SUV kiest. Meest genoemde zijn de hoge zit, het stoere uiterlijk en het ruime interieur. Nissan speelde al vroeg in op dit verlangen van de consument met de Qashqai en de X-Trail. Waar eerstgenoemde eind 2013 een opvolger kreeg, moesten we een jaar langer wachten op de splinternieuwe X-Trail. Helaas werd deze auto tot op heden enkel geleverd met een dieselmotor in combinatie met voor- of vierwielaandrijving. Resultaat hiervan is een vanafprijs van bijna 37 mille voor de basisuitvoering en dus lage verkoopaantallen in ons land.

Om het tij te keren is er nu een aantrekkelijker variant beschikbaar, met een benzinemotor en enkel aandrijving op de voorwielen. Wij namen de auto mee voor een uitgebreide testrit naar Denemarken, om te zien of hij zijn meerprijs ten opzichte van de Qashqai kan waarmaken.



## Uiterlijk vertoon

Dat een stoer voorkomen een grote aantrekkingskracht heeft op autokopers, blijkt wel uit de groeiende vraag naar SUV's en crossovers in het B- en C-segment. En het moet gezegd worden dat de X-Trail geheel past binnen dit plaatje. Zijn voorkomen - met de hoge neus - is behoorlijk indrukwekkend. Dit wordt extra versterkt door het zwarte kunststof aan de onderzijde rondom de auto, de aluminiumkleurige strip op de voorbumper, de dik aangezette wielkasten en de oplopende raamlijn over de flanken.

De fraaie lichtmetalen wielen en de aluminiumkleurige dakrails maken het totaalplaatje af. Anders dan bij de eerste kennismaking met de auto blijft het in dit geval bij het uiterlijk vertoon. Met alleen aandrijving op de voorwielen komt de auto niet veel verder dan de gemiddelde andere auto. Hoewel de wat grotere bodemspeling er wel voor zorgt dat je niet op de minste of geringste boomstronk vast komt te zitten.



## SUV wordt MPV

Enkel de stoere looks zijn niet genoeg om kopers uit hun stationwagon te lokken. Ten opzichte van die carrosserievariant heeft de X-Trail nog twee grote pluspunten, te weten de hogere zit en een flexibel in te delen interieur. Het betere overzicht over de weg is een van de voordelen van het hoger op de poten staan van de auto. Het andere is de wat hogere in- en uitstap. Dit is niet alleen voor de oudere medemens praktisch, ook voor ieder andere bestuurder blijkt het voor het comfortabel in- en uitstappen een pluspunt. Daarnaast beschikt de auto over een ruim interieur. Zowel voor- als achterin zit je ruim en ook de bagageruimte met een inhoud van 550 liter is bovengemiddeld groot.

Tijdens de rit naar Denemarken bood het interieur plek aan vier volwassenen en hun bagage voor een week vakantie. De tassen en koffers konden nog onder de raamlijn worden geplaatst, zodat er goed zicht blijft door de achterraut. Om nog meer ruimte voor de spullen te creëren, kan de achterbank in delen worden verschoven. Waar je dit normaliter alleen vindt in MPV's, was deze functie een fijne tijdens de trip. Een van

de passagiers was minder lang van stuk, dus kon dat deel van de achterbank naar voren worden verschoven om zo meer bagageruimte te realiseren.

De andere inzittende op de achterbank hield ruim genoeg plek voor zijn benen over zodat hij zich voelde als een directeur op de achterbank van zijn dienstauto. Voor de delicate bagage is er plek onder de verstelbare bodem. Vooral kwetsbare souvenirs vonden tijdens de reis hier hun plek.



## Capabel, doch zuinig

Met 163 pk en 240 Nm is de 1.6 in het vooronder van de X-Trail op papier geen stakker. De standaardsprint naar de '100' wordt onder de 10 seconden geklaard en bij 200 km per uur houdt hij op met versnellen. Toch blijkt hij in de praktijk een ander karakter te hebben, wat vooral door de versnellingsbakverhoudingen komt. Rijd je op de snelweg, dan kun je bij zo'n 80 kilometer per uur overschakelen naar de 6e versnelling en trek je langzaam door tot de maximale snelheid. Wil je echter inhalen of wat meer opschieten, dan is het aan te raden om terug te schakelen naar Ã©Ã©n of zelfs twee verzetten

lager.

Op de Duitse Autobahn kun je zonder moeite een cruise-snelheid aanhouden van zo'n 160 kilometer per uur waarbij de geluidsproductie van de motor op de achtergrond blijft. Uiteindelijk is de topsnelheid van '200' te halen. Hoewel tijdens de reis vaak een gemiddelde snelheid van boven de maximumsnelheid in Nederland behaald werd, bleef het gemiddeld verbruik beperkt tot 6,8 liter per 100 kilometer. Volgens de fabrieksopgave moet een gemiddelde van slechts 0,6 liter minder mogelijk zijn.

In Nederland blijkt een lange snelwegrit volgens de boordcomputer goed voor slechts 5,5 liter per 100 kilometer. Groot voordeel van de fijne motor in de Nissan is dat je vaak tot de conclusie komt dat je nog een versnelling kunt opschakelen. Vanuit de motorruimte hoor je bijna niks wat op het conto komt van zowel de stille krachtbron als de goede geluidsisolatie.



Comfort op de eerste plek

Veelal wordt het rijgedrag van een auto gespiegeld aan de sportieve automobielen die je kunt kopen. Toch zijn veel consumenten op zoek naar juist een comfortabele auto die hen zonder problemen van A naar B brengt en dat op een zo'n prettig mogelijke manier. De X-Trail biedt niet de directe stuurinrichting van een M3 maar ook niet de enigszins vage besturing van een S-Cross; de Nissan is het beste van twee werelden. In bochten biedt de auto in het stuurwiel genoeg weerstand, maar in rechte lijn is een kleine beweging van het stuur niet voldoende om van rijbaan te wisselen. Om het comfort te verhogen is het onderstel ook vooral hierop gericht. Hoewel je genoeg voelt door zowel het stuur als het onderstel, is het nooit irritant om te voelen dat de weg niet geheel vlak is. De Deense wegen zijn niet zo goed onderhouden als dat we gewend zijn, maar toch waren de medereizigers vol lof over het reiscomfort.

Korte oneffenheden worden prettig verwerkt, zonder daarbij deinerig te worden. Daarbij helt de hoge carrosserie nauwelijks over, zelfs niet in snel genomen bochten. Het comfort wordt vergroot door het uitrustingsniveau van de X-Trail. Als basisuitvoering - de Visia - zit de auto al goed in z'n spullen. Zaken als keyless entry, elektrisch bedienbare ramen voor en achter, airco en lichtmetalen wielen zijn altijd aanwezig. Een stapje hoger zit de Acenta. Deze voegt aan de basisuitrusting onder andere gescheiden automatische klimaatregeling, mistlampen en een met leer bekleed stuurwiel toe. De absolute topversie is de door ons gereden Tekna. Er blijft weinig te wensen over als je beschikt over onder meer een fijn werkend multimediasysteem - al mocht het scherm wel wat groter zijn - een groot glazen schuif- kanteldak, mooie wielen en verwarmbare en met leer bekleedde zetels.



## Gezinsbak pur sang

Zoals eerder gezegd, is de stoere SUV hÃ©t product dat bij de wensen van de consument aansluit. Het voordeel van de X-Trail is dat de auto met zijn looks aansluit bij de wensen, waarnaast hij een duidelijk meerwaarde biedt ten opzichte van veel zijn concurrenten. Een grote bagageruimte, een hoge zit en een flexibel interieur zijn de USP's - unique selling points - waar de grote Nissan mee pronkt. Tijdens een uitgebreide test met vier volwassenen op vakantie naar Denemarken bleek de auto een zeer prettige metgezel. De grote en flexibele bagageruimte is in de praktijk goed bruikbaar en ook de forse binnenruimte voor zowel de benen als de rest van lijf- en leden zijn een groot pluspunt.

Daarbij biedt hij door zijn relatief lage prijs veel luxe voor een lage investering. Ten opzichte van de Qashqai kost de X-Trail gemiddeld zo'n 2.500 euro meer. Hij biedt voor dat bedrag vooral 120 liter bagageruimte meer en een hoger trekgewicht. Het is aan de consument of de auto het waard is, maar volgens ons is de X-Trail een goede keuze als je op zoek bent naar een ruime familieauto met comfortabele rijeigenschappen.

## Plus

- + Ruime en flexibele interieurruimte
- + Prettige aandrijflijn en onderstelafstemming
- + Aansprekend design

## Min

- Iets meer vermogen zou prettig zijn
- Het centrale scherm is aan de kleine kant