



Michel van Breugel
30 augustus 2007

© Rijtesten.nl

Compleet nieuw

Tijdens de Salon van Genève 2007 presenteerde Nissan de nieuwe X-Trail. Deze stoere SUV is compleet opnieuw ontwikkeld, maar dat viel zeker niet iedereen op tijdens de show. Nissan vond het bij de ontwikkeling van de nieuwe X-Trail niet nodig zijn gedaante drastisch te wijzigen, de grootste veranderingen zijn dan ook onderhuids te vinden. Het nieuwe model lijkt in veel opzichten op zijn voorganger, maar heeft een volledig nieuw chassis, nieuwe motoren, een rijkere uitrusting, meer comfort en meer ruimte. Hij heeft al het goede van het oude model, maar biedt in deze nieuwe configuratie meer dan eerst.

Intussen zijn SUV's op onze wegen een begrip geworden waarbij het aan het aanbod niet zal liggen. In de categorie van de X-Trail opereren meer merken, zoals de Land Rover Freelander, Toyota RAV-4 en Subaru Forester, om maar enkele te noemen. De

grote vraag is: wat brengt deze nieuwe X-Trail?



Groeistuipen

Nissan heeft de X-Trail flink aangepakt, waarbij het gebruik van een ander platform bovenaan het lijstje stond. Hij is van top tot teen nieuw ontwikkeld en maakt nu gebruik van het platform van de onlangs geïntroduceerde Qashqai. Ten opzichte van zijn voorganger heeft de X-Trail een langere wielbasis meegekregen van 263 centimeter waardoor de totale lengte met 17,5 centimeter toenam. Deze extra centimeters komen voor het grootste deel ten goede aan de flink gegroeide laadruimte.

De nieuwe X-Trail maakt een even krachtige indruk als het model dat hij vervangt. De uiterlijke wijzigingen van de nieuweling zijn niet echt wereldschokkend, maar de bredere D-stijl geeft het zijaanzicht toch duidelijk meer volume. Belangrijk voor een

robuuste uitstraling, wat men bij Nissan bovenaan het lijstje had staan voor de X-Trail, zijn de verbrede wielkasten. Wat aan de voorzijde prominent aanwezig is, dat is vooral de trendy zilverkleurige grille die uitgevoerd is in de stijl die meerdere 4x4 modellen van Nissan kenmerken waardoor ook deze nieuwe X-Trail direct herkenbaar is als een Nissan. Vooraan plaatst Nissan hoekomvattende lichtblokken die volgens de laatste trend uiteraard met helder glas zijn voorzien. Aan de achterzijde loopt de achterklep zo ver mogelijke door waarmee een lekker lage laaddrempel is gecreëerd. Ook de achterlichtunits zijn geheel vernieuwd, ze zijn minder egaal en hebben diverse inkepingen om de functies van de units te onderscheiden. Of het geslaagd is laten we in het midden. In de achterklep zelf heeft Nissan diverse vouwen en hoeken gestileerd. Opvallend aan het grote kunststof vlak aan de achterzijde zijn de geïntegreerde achteruitrij- en mistverlichting. Gelukkig zien we ook veel verbeteringen in het ontwerp, waarbij de uitlaat van het nieuwe exemplaar niet meer ongelukkig in het zicht hangt

Om uw X-Trail nog persoonlijker te maken kunnen er diverse styling elementen aan het exterieur worden toegevoegd die meer detail aan het koetswerk geven. Zo kan de onderzijde van het kunststof plaatwerk aan de achterzijde in een zilverkleurige styling worden uitgevoerd. Andere toevoegingen zijn de bumperhoekbescherming aan voor- en achterzijde, stootlijsten, aluminium sidebars met opstap of aluminium kruisbalken in combinatie met aluminium dakdragers.



© Rijtesten.nl

Ergonomisch in gebruik

Het ziet er netjes uit, dat is de eerste indruk bij het betreden van de nieuwe X-Trail. Een betere lay-out dan het vorige model is overigens snel gemaakt, deze blonk niet uit in ergonomie en afleesbaarheid. Bij de nieuwe X-Trail is dit gelukkig anders. Er is duidelijk te zien dat er diverse zaken worden gedeeld met de Qashqai, maar daar is niets mis mee. Een fijne zitpositie creëren kost wat tijd, maar daarna is het goed mogelijk om een fijne houding te vinden. De bestuurdersstoel is als extra in de rug op te vullen wat naar eigen invulling geleidelijk kan worden vastgezet. Een comfortverhogende aanvulling was het persoonlijk niet. Verder zijn de stoelen summier in te stellen maar zitten absoluut niet verkeerd, al is de zitting wat aan de smalle kant voor ons Nederlanders. De overzichtelijkheid en de uitstraling van het nieuwe dashboard is erg netjes. De klokkenwinkel is identiek aan dat van de Qashqai heeft als enig minpunt dat de letterjes van de boordcomputer wel erg klein zijn. De middenconsole is netjes

vormgegeven en de standaard radio (met Bluetooth-voorbereiding) is prettig te bedienen, ook vanaf het stuurwiel. Het grootste voordeel van het instrumentarium achter het stuurwiel is de mogelijkheid om een navigatiesysteem als optie aan te bieden. In de gereden versie was deze optie niet aanwezig. Boven op het dashboard bevindt zich een groot opbergvak en dat terwijl het dashboardkastje ook een inhoud van 15,7 liter herbergt. Verder beschikt de X-Trail over diverse andere opbergvakjes, dus met de opbergruimte in het interieur zit het wel snor.

Elke X-Trail is standaard voorzien van airconditioning en elektrisch bedienbare ramen wat het comfort aangenaam verhoogt. De materialen zien er goed uit, voelen goed aan en geven een degelijke uitstraling. Zowel voor- als achterin is het ruimteaanbod voldoende waarbij de hoofdruimte zeker geen tekorten kent. Ook de bewegingsvrijheid voorin is erg ruim. De ruimte op de achterbank is voldoende, maar houdt niet over bij de knieën. Door de gegroeide lengte is de laadruimte aanzienlijk gegroeid. Het laadvolume bedraagt voortaan maar liefst 603 liter, vergeleken met 410 liter van het voorgaande model. Deze extra ruimte is gerealiseerd door verplaatsing van het uitlaatsysteem. Hierdoor werd een innovatieve dubbele laadvloer mogelijk, met een praktische schuiflade waarin waardevolle voorwerpen uit het zicht kunnen worden opgeborgen. Zowel de dubbele laadvloer als de schuiflade kunnen bovendien worden verwijderd, waardoor nog meer ruimte ontstaat. Om de laadruimte zo praktisch mogelijk te maken, wordt de laadvloer afgewerkt met een kunststof oppervlak welke gemakkelijk te verwijderen is. Om de laadruimte tot 1.773 liter te vergroten kan de verstelbare achterbank volledig worden neergeklapt, in een ongebruikelijke 40/20/40-verhouding, zodat de laadruimte zo flexibel mogelijk kan worden benut.



© Rijtesten.nl

Capaciteiten genoeg

Nissan voorziet de nieuwe X-Trail van twee dieselkrachtbronnen en twee benzinevarianten. Wij gingen met de tweeliter benzinemotor op pad in de SE-trim, met als aanvulling de vierwielaandrijving. De tweeliter levert 141pk bij 6.000 toeren per minuut en een koppel van 196Nm bij 4.800 toeren per minuut. Hiermee is de X-Trail geen snelheidsmonster, maar dat is ook helemaal niet de opzet van deze SUV. Goed met het verkeer meekomen lukt zeker met deze tweelitermotor, helemaal wanneer deze goed op toeren wordt gehouden, aangezien de koppelkromme pas laat het hoogste punt bereikt. Dit komt ook mede door de zeer fijne zes versnellingsbak. Hij schakelt uiterst fijn en lijkt aangetrokken te worden door het volgende verzet waar je naar toe wil schakelen. Ondanks dit moet de X-Trail op de invoegstrook van de snelweg behoorlijk aan de bak. Het niet geringe gewicht en de niet erg gestroomlijnde vorm van de auto spelen hem dan parten.

De X-Trail rijdt zeker zo comfortabel als een gewone personenauto en dat is best knap voor een auto waarmee je ook goed in het terrein uit de voeten kan. Wat dat betreft is deze auto uitstekend in balans. De X-Trail is voorzien van een prima ophanging maar is helaas niet vrij van wat schommel en gedein. De ophanging blijkt tijdens de testrit zeer effectief te zijn in het filteren van oneffenheden en houdt daarbij het comfort op een zeer hoog niveau. Menig verkeersdrempel kan een stuk sneller genomen worden dan met een doorsnee middenklasser, waarbij het comfort nauwelijks aangetast wordt. Tijdens lange ritten is het goed toeven in de X-Trail. De zit is comfortabel hoog, maar toch valt dan de wat smalle zitting op. Ook is er op de snelweg sprake van geluid uit het onderstel, en daar zijn niet eens oneffenheden voor nodig. Het rolgeluid van de banden, onder het testexemplaar, zijn meer dan gemiddeld te horen in het interieur.

De 4x4-aspiraties van de X-Trail worden versterkt door de nieuwste versie van de All Mode elektronische vierwielaandrijving, dat de basis vormt voor het hoge koppel en de lage snelheden die nodig zijn om het voertuig ook off-road te kunnen controleren. Het All Mode systeem is te bedienen met een draaiknop op de middenconsole, waarmee de bestuurder kan kiezen tussen de Auto-modus en tweewielaandrijving. De eerste zal het meest worden gebruikt door het gros van de bestuurders. Bij snelheden tot 80 km/u registreert het systeem voortdurend de stand van de gasklep, het toerental en het koppel, zodat wielspin wordt voorkomen. Tegelijk wordt het koppel afhankelijk van de omstandigheden verdeeld over de voor- en achterwielen. Bij snelheden boven 80 km/u treedt het systeem in werking op het moment dat wielspin optreedt, waarbij het koppel naar de achterwielen wordt overgebracht om de grip te herstellen. Met een bodemvrijheid van twintig centimeter kan de nieuwe X-Trail in menig offroad terrein uit de voeten. Daarmee is zijn plaats in het veelzijdige 4x4-gamma van Nissan volledig gerechtvaardigd. Helaas zijn de terreincapaciteiten van de X-Trail tijdens de testperiode niet geheel aan bod gekomen waardoor daar geen volledig oordeel over geveld kan worden. Wel werd tijdens een klein uitstapje geconstateerd dat het buiten het asfalt beter toeven is met een diesel in het vooronder. Deze beschikt over meer koppel in de onderste regionen wat op een onverharde weg een groot voordeel is.



Allrounder

Dat de X-Trail nieuw is, dat is in deze test duidelijk naar voren gekomen. De kwaliteit van deze SUV is absoluut een tredje hoger komen staan dankzij de betere rijeigenschappen, een betere ergonomie en door het gebruik van mooiere materialen in het interieur. Naast de echte 4x4's heeft Nissan een prima allrounder op de markt gebracht met deze X-Trail. Het gebruik in het terrein zal niet dagelijks voorkomen bij de meeste bezitters van deze auto, maar de X-Trail staat ook daar zijn mannetje en zelfs beter dan menig serieuze concurrent in deze klasse. Een pluim delen we ten slotte uit aan de zesversnellingsbak, deze voldoet prima in de X-Trail.

Op het prijskaartje dat aan deze X-Trail 2.0 SE 4WD hangt staat een aantrekkelijk bedrag van €37.528. Voor deze prijs zijn er al belangrijke zaken in de standaarduitrusting te vinden als lichtmetalen velgen, airco, radio cd-wisselaar met

Bluetooth en cruise control op het multifunctionele stuurwiel, en als enige optie de parkeerhulpsensoren achter (€483). Daar komt in dit exemplaar de vierwielaandrijving nog bij. Belangrijke concurrenten, de Hyundai Santa Fe, Honda CR-V en de Chevrolet Captiva, liggen in dezelfde prijsklasse. Maar zo is bijvoorbeeld deze eerste voor dezelfde prijs voorzien van een 2.7-liter zescilinder, of de kwaliteit kan tippen aan dat van de X-Trail is echter nog maar de vraag want Nissan brengt met de nieuwe X-Trail een auto op de markt die maar op weinig fouten is te betrappen.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Fijne transmissie
- + Comfortabele wegligging
- + Goede ergonomie

Min

- Ruimte achterbank voor zijn wagenlengte
- Onderstelgeluid op de snelweg
- Zittingen vÃ³r aan de smalle kant