Michel van Breugel
13 augustus 2007

Voet aan de grond

Met het naar Europa halen van de Nitro probeert het Amerikaanse merk Dodge een stevige voet op Europese bodem te zetten. Voor Amerikaanse begrippen is de Nitro een kleine SUV, en met deze gedachte probeert Dodge de auto ook bij ons op de markt te brengen. Voor ons is de Nitro echter toch een behoorlijk forse wagen die men liever ziet gaan dan komen in bijvoorbeeld de Nijmeegse binnenstad.

Het motorengamma dat Dodge in de Nitro aanbiedt, begint met een 3,7 V6 benzinemotor, goed voor een vermogen van 210pk en een koppel van 314Nm. Daarboven staat de 4.0 liter V6 met een vermogen van 260pk. Ook dieselrijders kunnen hun hart ophalen, Dodge voorziet de Nitro namelijk met een commonrail-dieselmotor. Deze 2.8 CRD is het resultaat van een samenwerking met het Italiaanse VM Motori, telt vier cilinders en heeft een vermogen van 177pk. Dodge probeert met de Nitro kopers

van Koreaanse SUVâ€™s weg te halen, maar of dit daadwerkelijk haalbaar is zal uit deze test moeten blijken.

Bekijks

Zijn uiterlijk is Ã©Ã©n van de onderscheidende punten van de Nitro. Je kan er niet omheen: de Nitro is nu eenmaal een imposante verschijning. Ook menig weggebruiker was onder de indruk tijdens de ritjes die werden gemaakt om deze test te realiseren. Ze keken uit hun raam, poseerden voor binnenspiegels en buitenspiegels om maar een glimp op te kunnen vangen van deze imposante SUV. Qua uiterlijk is de Nitro wel verwant aan zijn familie met zijn opvallende verschijning. Op het eerste gezicht lijkt de Nitro wel een blokhut door zijn rechte hoeken die de koets domineren. Alleen de ronde, brede, wielkasten haalt het recht-toe recht-aan gehalte nog naar beneden.

De 4,58 meter lange Nitro maakt indruk door, net als de Caliber, â€œthe looksâ€•. De Nitro straalt rust en zelfverzekerdheid uit en lijkt iedereen rauw te lusten. Een indruk die versterkt wordt door de hoge motorkap. De voorpartij van de auto pronkt met zijn radiatorrooster met een verchroomd kruis, een Dodge-signatuur, met aan weerszijden heldere, rechthoekige koplampen. De forse motorkap, die rechtstreeks in het verlengde van de voorpartij ligt, neemt er het karakter en de dynamiek van over. De hoge schouderlijn in combinatie met de minimale overhang vÃ³Ã³r (de wielbasis is met 2,76 meter relatief lang) geven de Nitro een krachtige, mannelijke uitstraling. Bovendien zijn de wielen op de hoeken geplaatst en staat het model in deze uitvoering standaard op twintig inch lichtmetalen wielen. Dat alles draagt bij aan een sportieve en stoere uitstraling. Wie nog niet onder de indruk is zou de enorme portiergrepen - die gemaakt lijken te zijn voor reuzenhanden - eens moeten vastpakken.

Verder zien we bij de Nitro weinig frivoliteiten, deze bolide is vooral gewoon lekker praktisch. Niet alleen de lengte van deze SUV maakt indruk, ook de hoogte (1.78 meter) en de breedte (1.86 meter) doen dat. Het lijken imposante waardes, maar bijvoorbeeld een Hyundai Santa Fe is in alle opzichten, buiten de hoogte om, groter! De Nitro is maar zes centimeter hoger. Het klinkt misschien raar, maar het is toch echt zo.

Plastic overheerst

Bij een eerst aanblik in het binnenste van de Nitro met het geheel een degelijke indruk. Eenmaal op de zetels geklommen (want we hebben het hier over â€˜klimmenâ€™ in de Nitro) valt op dat de Amerikanen weinig van zijdelingse steun af weten. De stoelen zitten echter helemaal niet verkeerd, en zijn lekker groot. De instellingsmogelijkheden zijn bij de bestuurder elektrisch bedienbaar, maar houden niet over. Zo is de stoel helaas niet in hoogte verstelbaar. De bijrijderstoel is niet elektrisch verstelbaar en bovendien op minder manieren verstelbaar dan de bestuurdersstoel.

Het dashboard bestaat uit die modules. Vier witte wijzerplaten met rode wijzers en mooie verlichting worden versierd met zilverkleurige stroken. De middenconsole is ook zilverkleurig en biedt in de gereden Nitro plaats aan het entertainment systeem met navigatie (kleurenscherm). Ook de bedieningsknoppen, versnellingspook, deurgrepen,

tellers, luidsprekers en de zijdelingse handgrepen zijn in zilver uitgevoerd. Het genoemde entertainment systeem vermaakt de inzittende perfect. Zo zijn de functies van de audio (radio, CD, MP3) samengevoegd met de navigatie en de DVD-functies. Het systeem werkt met een opklapbaar scherm achterin en beschikt over een 20 GB harddisk. Overigens heeft dit systeem in alle modellen een meerprijs van â‚¬3.489.

Een tegenvaller voor de bestuurder van de Nitro is dat de pedalen dicht bij elkaar geplaatst zijn, en een voetsteun ontbreekt. Een andere tegenvaller, niet alleen voor de bestuurder maar voor elke persoon die met hem mee mogen rijden, is het veelvuldig gebruik van plastic in het interieur. Het ontwerp van het dashboard is helemaal niet verkeerd en ziet er beter uit dan dat van menig Koreaanse concurrent, maar wie wil er tegen een goedkoop ogend plastic dashboard aanstaren?

Achterin is het goed toeven. Vooral de beenruimte is dik voor elkaar, al kunnen de passagiers hun voeten niet onder de voorzetels kwijt. Ook de achterbank is in leer uitgevoerd, alleen de bank is zo ontzettend glad en vlak dat achterpassagiers van links naar rechts schuiven bij elke bocht of rotonde. Om de bagageruimte te vergroten kan de achterbank in delen worden neergeklapt (60:40 verhouding). Deze ruimte biedt een tamelijk bescheiden 369 liter beschikbaar voor dit formaat auto. Echter met neergeklapte achterbankleuning kan dit worden vergroot tot 1.994 liter. Standaard in de R/T uitvoering is de tot zesenveertig centimeter uitschuifbare Load â€™n Go laadvloer die het inladen vergemakkelijkt bij het boodschappen doen. Voor een groot en zwaar object kan dit accessoire handig zijn, de vloer kan immers 180 kilo dragen.

Het uitrustingsniveau in de Nitro R/T, zoals wij deze reden, is erg uitgebreid. De enige opties op deze auto zijn het entertainment systeem, het elektrische schuif-/kanteldak en metallic. Bij de R/T moet u bij de standaarduitrusting al denken aan: leren bekleding, elektrisch verstelbare bestuurdersstoel, handmatige airco, automatische vijf versnellingsbak en parkeersensoren achter. Wat de wielen betreft: het basismodel (SE) heeft 16-inch velgen met bandenmaat 235/70, de geteste 4.0L R/T beschikt over 20-inch velgen met bandenmaat 245/50.

Dit geluid van 'n zescilinder?

Het onderstel van de Dodge Nitro is geen onbekende voor ons Europeanen. Het is gebaseerd op dat van de Jeep Cherokee. Dit houdt in dit geval in dat de auto aan de voorkant beschikt over een onafhankelijke wielophanging met schroefveren en aan de achterzijde is voorzien van een starre as. De motoren staan, net als bij de Jeep Cherokee, in de lengterichting. Maar in tegenstelling tot de Jeep heeft de Dodge geen terreinversnelling. De Nitro is dus minder geschikt buiten het asfalt maar is standaard, buiten de basisversie om, wel voorzien van (inschakelbare) vierwielaandrijving. De gereden krachtbron, een V6 met een blokhoek van 60Â°, een cilinderinhoud van 4,0 liter en vier kleppen per cilinder, is een compleet nieuwe motor. De krachtbron is goed voor 260 pk bij 6.000 toeren en levert 360Nm aan koppel bij 4.000 toeren per minuut. De vierliter wordt in de Nitro altijd standaard voorzien van een vijftraps automaat in combinatie met de R/T-uitrusting.

Tijdens het rijden valt direct al op dat een starre achteras niet meer van deze tijd is. Het veercomfort is voor Europeanen erg verwarrend. De Nitro heeft namelijk verschillende manieren hoe hij op Nederlandse wegen reageert. Het veercomfort op de snelweg is niet bepaald comfortabel. De Nitro geeft de oneffenheden aan de inzittende door als kleine bokjes, net of je op een paard bent gestapt. Verkeersdrempels heeft de Nitro dan weer minder moeite mee, ze kunnen harder genomen worden dan met een gemiddelde sedan, alleen ook daar zit een staartje aan: het neerkomen na de genomen drempel is erg stug. Het lijkt wel een klap in je gezicht die je krijgt. Een enkele drempel, bijvoorbeeld het begin van een woonerf, geeft de Nitro weer erg hard door aan de inzittenden. Deze moet weer zachter genomen worden dan we gewend zijn. Volgt u het nog?

Wat de Nitro vooral wel doet, is overhellen. Dit leidt er toe dat er bij een bochtig traject met een duidelijk minder hoog tempo gereden kan worden dan in een â€˜normaleâ€™ personenauto. Een Honda CR-V of Toyota RAV4 doen met hun rijeigenschappen nauwelijks onder voor een sedan of stationwagon, maar deze revolutie schijnt de Nitro geheel gemist te hebben. De hele rijervaring doet meer denken aan de Jeep in ruw terrein als aan een moderne SUV. Recht vooruit rijden, dat is wat de Nitro het liefst doet, wat ook blijkt uit de besturing van deze Dodge. Deze lijkt wel erg veel spelling te hebben rond de middenstand. Ook moet er op een rechte weg nog opvallend veel gecorrigeerd worden, maar dat zal ook komen door de sterke (zij)wind die we tijdens de testperiode ervoeren. Ook heeft dit te maken met de imposante bodemvrijheid van maarliefst Ã©Ã©nentwintig centimeter.

Tijdens het rijden valt in eerste instantie de heerlijke rust op die de krachtbron zijn inzittenden gunt. De zescilinder loopt rustig zijn rondjes op cruisesnelheden en combineert zijn krachten uiterst fijn met de vijftraps automaat. Hulde aan Dodge, dit is absoluut een fijne combinatie. De bak functioneert goed en leest de gedachten van de bestuurder netjes af aan de stand van het gaspedaal. Er is echter ook een kanttekening bij deze zescilinder 4.0 liter krachtbron te plaatsen. Wanneer men deze krachtbron de sporen geeft veranderd deze absoluut van gedaante. Het geluid verandert, de

waarneming verandert en het gehele karakter van de motor. Het â€˜oudeâ€™ tijdperk van Amerikaanse motoren komt absoluut weer boven wanneer er in volle vaart wordt versneld in de Nitro. Het mooie helse geluid van uit het vooronder, wat wordt verstevigd door de uitlaten, is heerlijk en bovendien verslavend. Het is absoluut niet het geluid wat in eerste instantie wordt verwacht van een V6, maar eerder van een V8 welke eigenlijk in deze auto had moeten liggen naar Amerikaanse gewoonte.

Vier liter inhoud in een zescilinder. Dat verwacht niemand. Iedereen die de tekens â€˜4.0 Lâ€™ achterop ziet staan verwacht een V8. Genoeg over een V8, deze zescilinder komt prima tot zijn recht in de Nitro, en laat de 1945kg zware Amerikaan in 8.5 seconden vanuit stilstand naar 100km/h flitsen. Hetgeen wat vooral opvalt bij deze krachtbron is het koppel dat deze geeft bij lage toerentallen. Bij 1.500 tpm lijkt het of de krachtbron al zijn maximale trekkracht in huis heeft, maar op papier komt dat pas bij 4.000 tpm vrij. In praktijk houdt dit maar Ã©Ã©n ding in: gas geven en weg is hij, in welke situatie dan ook. En in combinatie met de fijne automaat is dit een erg lekker gegeven.

Gunstig geprijsd

Het rijden in Dodge Nitro is een hele beleving. Je moet niet iemand zijn die niet wil opvallen, want dan zit je totaal verkeerd in deze imposante Amerikaan. Op elke straathoek zal je nagekeken worden. Voor terreincapaciteiten moet je echter vooral niet bij de Nitro zijn, want een sperdifferentieel en lage gearing ontbreken en het ESP is in de praktijk niet uitschakelbaar. Ook de forse voorspoiler is bij terreinwerk alleen maar lastig. Wie een Ã©chte 4x4 zoekt, kan beter een Jeep Cherokee bestellen. Maar als u toch niet van plan bent om aan off-road te gaan, maar vierwielaandrijving enkel handig vindt voor uw jaarlijkse wintersportvakantie, dan is er op dit punt weinig tegen de Nitro in te brengen.

Waarom zou je dan deze auto aanschaffen? Het is weer eens wat anders dan de gevestigde orde die al in de straat geparkeerd staat, zoals de eerder genoemde

Hyundai Santa Fe, Honda CR-V en ook de Chevrolet Captiva. En gunstig geprijsd is de Nitro zeker, met een vanaf prijs van â‚¬34.900. Hierbij moet men niet vergeten dat er dan al een 3.7 V6 in het vooronder ligt, en de Nitro niet bepaald krap zit in zijn standaarduitrusting. Overigens rijdt u al in een diesel voor nog eens â‚¬600 minder.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

+ Royale uitrusting
+ Prettige automaat
+ Krachtige V6 vanaf een laag koppel

Min

- Plastic toepassingen interieur
- Demping niet altijd comfortabel
- Dorstig