



Nissan X-Trail

Trendvolger

Autotest | "X-Trail", de naam zegt het al. Deze Nissan volgt steeds de laatste trend. De eerste X-Trail werd in 2001 geïntroduceerd en stamde regelrecht af van de grote terreinwagens van Nissan. Groot, stoer en opzichtig; dat was wat de klant zocht. In 2007 verscheen de tweede generatie. De nadruk lag meer op de kwaliteiten op de verharde weg, maar de genen van de terreinauto werden niet vergeten. Welke trend voorziet de derde generatie van de X-Trail?

Eén blik op de auto is voldoende om te zien hoe de nieuwe X-Trail verschilt van de vorige generaties. Die waren groot, hoog en hoekig. De nieuwe X-Trail daarentegen heeft de (stroom)lijn van een forse personenauto. Daarmee verhult de X-Trail heel slim hoe groot de auto daadwerkelijk is. In feite is de X-Trail namelijk groter dan een Land Rover Freelander, Audi Q5 of Jeep Cherokee.

De binnenruimte is dan ook riant! De zit voorin laat weinig te wensen over. De achterbank staat op rails, zodat kan worden gekozen voor meer beenruimte of meer bagageruimte. Daarbij valt op dat de achterbank veel hoger staat dan de voorstoelen. De achterpassagiers wanen zich bijna op een tribune.



De X-Trail is ook leverbaar als zevenzitter, maar dit is vooral het product van een uiterst voortvarende marketing-afdeling. De beenruimte op de derde zitrij is nihil en daarmee nauwelijks bruikbaar. Wanneer de achterbank naar voren wordt geschoven om beenruimte op de derde zitrij te creëren, blijft te weinig beenruimte op de tweede zitrij over. Met andere woorden: wanneer de derde zitrij in gebruik is, kunnen er geen volwassenen meer op de tweede zitrij plaatsnemen.

Uitrusting

Dat de derde X-Trail meer een luxepaard dan een werkpaard is, blijkt wel uit de uitrusting. De X-Trail is voorzien van alle luxe- en veiligheidsvoorzieningen die Nissan op dit moment kan leveren. Denk daarbij aan LED-koplampen, sleutelvrije toegang en een prima functionerend audio-, navigatie en communicatiesysteem.



Naast de gebruikelijke airbags en kreukelzones die ongelukken moeten opvangen, is er het "Nissan Safety Shield" dat als doel heeft ongelukken te voorkomen. Zo leest een camera verkeersborden en wordt de laatst geziene snelheidsbeperking naast de snelheidsmeter getoond. Ook wordt de bestuurder gewaarschuwd wanneer deze onbedoeld de belijning op het wegdek overschrijdt. Camera's rondom de auto vormen samen een beeld alsof er een camera enkele meters boven de auto hangt. Een computer interpreteert dit beeld en waarschuwt voor obstakels tijdens het manoeuvreren.

De X-Trail kan zelfstandig remmen voor obstakels. Diezelfde sensoren zouden ook gebruikt kunnen worden voor een cruise-control waarmee de X-Trail automatisch afstand houdt van het overige verkeer, maar deze ontbreekt helaas. De elektrisch bedienbare achterklep lijkt comfortabel, maar beweegt in de praktijk zo traag dat het alleen maar ergernis opwekt.

Motoren

De X-Trail deelt niet alleen de uitrusting met de personenauto's van Nissan, maar ook de motoren. Geheel volgens de laatste trend staan niet de prestaties, maar het verbruik centraal. Verwacht daarom geen imposante zescilinders of andere krachtpatsers zoals voorheen.



Onder de motorkap van de testauto ligt een uiterst bescheiden 1.6 liter dieselmotor. Deze levert een al even beschaafde 130 pk / 320 Nm. Dat blijkt in de praktijk echter ruim voldoende te zijn! Dankzij een relatief licht gewicht, de gunstige stroomlijn en uitgekiende versnellingsbakverhoudingen is de X-Trail "dCi" zelfs verrassend vlot. De enige tegenvaller is de geluidsproductie: alhoewel de X-Trail allerm minst luidruchtig is, is de concurrentie een stuk stiller.

Ook geheel in lijn met de mode: de X-Trail is voorzien van een schakelindicator en een start/stop-systeem. Het door Nissan beloofde verbruik van 1 op 18.9 is mede dankzij deze voorzieningen goed te realiseren.



Weggedrag

Misschien wel de grootste sprong vooruit voor de X-Trail is het weggedrag. Al vanaf de eerste bocht geeft de X-Trail bovengemiddeld veel vertrouwen voor een SUV (Sports Utility Vehicle). Het koetswerk helt nauwelijks over en ondanks de lichte besturing geeft het gehele mechaniek toch duidelijk door wat zich onder de wielen afspeelt. Zelfs wanneer meer dan baldadig wordt gestuurd, is de X-Trail domweg niet te verleiden tot glijpartijen!

De verklaring hiervoor is eenvoudig: een fabrikant moet een keuze maken tussen een goed gedrag op de verharde weg of in het terrein. Meer dan bij de andere generaties ligt het accent op comfort en veiligheid op de openbare weg.

De capaciteiten in het terrein zijn niet vergeten, maar dit is voortaan slechts een bijzaak. Vierwielaandrijving is een optie. Lage gearing, afdaalhelp of een speciaal off-road programma voor de anti-slip regeling zijn helemaal niet beschikbaar. Tijdens enkele terreinproefjes bleek de bodemvrijheid gering en bleken de standaard gemonteerde banden overduidelijk niet bedoeld voor gebruik in het terrein. Bovendien zijn in de onderbumper sensoren gemonteerd die vrijwel direct geraakt werden.



De slimme vierwielaandrijving bleek echter veel goed te maken. In de eerste versnelling is het gas bovendien gemakkelijk te doseren, waardoor de auto keurig tussen slip en grip kon worden gehouden. Ook de nieuwste X-Trail volgde het spoor probleemloos!

Conclusie

De naam is gebleven, maar het karakter van de X-Trail gaat mee met de tijd. Nog steeds zijn in de X-Trail de genen van de terreinauto's van weleer te herkennen. Voor deze derde generatie ligt de nadruk echter nog meer op lifestyle, ruimte en comfort. Dankzij het "Nissan Safety Shield" staat ook de (actieve) veiligheid op een hoog niveau.

De imposante motoren van weleer horen definitief tot het verleden. De X-Trail is voorzien van een eenvoudige dieselmotor, waarbij een laag verbruik voorop staat. Desondanks zijn de prestaties prima, zelfs in het terrein. ■



Specificaties

Nissan X-Trail dCi 130 Tekna AllMode

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	464 x 182 x 171 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1.555 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	445/1982 l
Bandenmaat	225/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	11 sec.
Topsnelheid	186 km/u
Verbruik gemiddeld	5,4 l / 100 km
Verbruik stad	6,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	143 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 48.400,-
Prijs instapmodel	€ 28.250,-