



Nissan Pulsar

Leve het gezonde verstand

Autotest | Enkele jaren geleden vond Nissan een makkelijke manier om zich te onderscheiden van de rest: door bijzondere modellen te bouwen. Denk daarbij aan de razend populaire Qashqai, de knotsgekke Juke en de revolutionaire Leaf. Nu introduceert Nissan echter een gewone, nuchtere en gemiddeld grote auto die alle emotie van de andere modellen spontaan doet vergeten. Waarom?

Toen Nissan zich toegede op het maken van bijzondere auto's, was de concurrentie moordend. Door de zoveelste middelgrote auto met een dito prijskaartje te introduceren, zou Nissan slechts een graantje meepikken. Door bijzondere modellen tegen alledaagse prijzen aan te bieden, wist Nissan een compleet nieuwe markt te creëren.

Bovendien pakte Nissan dit vanaf het eerste begin slim aan. De nieuwe modellen werden namelijk zo ontworpen, dat de belangrijkste bouwstenen onderling uitwisselbaar zouden zijn. Op die manier konden vervolgens eenvoudig nieuwe modellen worden geïntroduceerd zonder torenhoge investeringen te doen. Het introduceren van een nieuwe middenklasser werd op die manier een stuk minder riskant.



Beter nog: omdat de ontwikkelingskosten relatief laag

zijn, kon Nissan het zich permitteren om een model te maken dat puur gericht is op de Europese markt. En omdat het aanbod van "leuke" auto's inmiddels compleet was, kon Nissan zich helemaal richten op het bouwen van de meest nuchtere en functionele auto in zijn soort.

Ruimte

Begin bij een proefrit (of dealerbezoek) achterin: de ruimte op de achterbank is namelijk gigantisch! De Pulsar biedt niet alleen meer ruimte achterin dan alle concurrenten, maar is zelfs ruimer dan de meeste auto's uit een hoger segment. Dit gaat niet ten koste van de bagageruimte, ook die is met 385 liter royaal (alhoewel geplaagd door een forse tildrempel).



De ruimte voorin is eveneens prima, maar dat geldt voor alle auto's in dit segment. Bovendien voelt de bestuurder zich meteen thuis. Dat is te danken aan details zoals extra brede armleuningen in de portieren en goed zicht rondom.

Eenmaal gezeten achter het stuurwiel, zijn de standaard bouwstenen uit de andere Nissan-modellen direct herkenbaar. Dat is zeker geen nadeel, het betekent dat deze hagelnieuwe auto even doordacht is als de reeks bestaande modellen.



Veel belangrijker is, dat de Pulsar is voorzien van dezelfde geavanceerde elektronica als de andere modellen. Het audio-, navigatie- en communicatiesysteem functioneert prima.

Heel waardevol is het "Safety Shield", waarin diverse veiligheidssystemen worden gecombineerd. Zo wordt de bestuurder gewaarschuwd voor objecten in de dode hoek van de buitenspiegel en remt de auto indien nodig voor obstakels. De Pulsar is, net als de grotere Nissans, voorzien van camera's rondom om manoeuvres makkelijk te maken. Wat Autozine betreft is dit voor een compacte auto als deze echter wat overdreven.



Rijden

De Pulsar ziet er niet alleen anders uit dan de "pretmodellen" van Nissan, maar rijdt ook anders. De

Pulsar is bedoeld als een "huishoudelijk apparaat" en probeert zichzelf onderweg zo veel mogelijk weg te cijferen. Als de Pulsar al enig karakter toont, dan is dat een zekere grootsheid die een behaaglijk gevoel van rust en klasse geeft.



Onderhuids zijn allerhande systemen actief om het weggedrag te verbeteren, maar de bestuurder merkt hier niets van. Zo is de wegligging subliem omdat het motorvermogen in de bocht variabel over de beide voorwielen wordt verdeeld (het buitenste wiel legt een grotere afstand af en krijgt daarom meer vermogen toebedeeld). Bij sportieve auto's zorgt dit voor een uitdagend karakter, bij de Pulsar zorgt het slechts voor extra veiligheid.

Motoren

Hetzelfde geldt voor de motoren: deze doen hun werk in stilte en hebben zo'n vergevingsgezind karakter, dat de bestuurder nauwelijks merkt wat voor krachtbron in het vooronder ligt. Op het moment van schrijven is de keuze beperkt: Nissan biedt één benzine (1.2 DIG-T) en één dieselmotor (1.5 dCi) aan. Beide leveren grofweg dezelfde prestaties, maar het karakter verschilt iets.



Beide motoren zijn sterk afhankelijk van een turbo; onder de 2.000 toeren per minuut is het vermogen gering en valt de snelheid terug. Daarboven is de in samenwerking met Renault ontwikkelde diesel sterk en vooral heel zuinig. Het door Nissan opgegeven verbruik van 3.6 liter per 100 km is echter te scherp gesteld. Reken bij een kalme rijstijl op 4 liter per 100 km en bij een vlottere rijstijl op een kleine 5 liter per 100 km.

Benzine

De dieselmotor is al stil, de benzinemotor is zo goed als onhoorbaar. Afhankelijk van de windrichting kan alleen enige windruis bij de A-stijl hoorbaar zijn. De banden zijn in de meeste omstandigheden onhoorbaar.



Ook de benzinemotor leunt sterk op de turbomotor, maar is uiteindelijk levendiger. Wederom geldt dat het door Nissan beloofde verbruik in de praktijk nauwelijks is te realiseren. Reken in plaats van de opgegeven 5 liter per 100 km op 6.5 liter.

Wanneer minder zachtzinnig met het gaspedaal wordt omgesprongen, kan de "1.2 DIG-T" enthousiast toehappen en levert de Pulsar zelfs het nodige rijplezier.



Conclusie

Waarom levert Nissan na jaren van afwezigheid weer een brave, middelgrote gezinsauto? Omdat het kan! Toen het ontwikkelen van nieuwe modellen kostbaar was, koos Nissan voor zekerheid door zich nadrukkelijk te onderscheiden van de massa. Wie op zoek was naar een bijzondere en tegelijkertijd betaalbare auto had maar één keuze: Nissan.

Nissan heeft die voorsprong gebruikt door achter de schermen een nieuwe bouwwijze te ontwikkelen. Hierdoor zijn componenten onderling uitwisselbaar en kunnen eenvoudig nieuwe modellen worden ontwikkeld. En omdat Nissan de autoliefhebber met de huidige modellen al bedient, kon de Pulsar geheel worden gericht op comfort, functionaliteit en degelijkheid. Nog meer dan de concurrentie is de Pulsar daarom een auto die wordt gekozen met het gezonde verstand. ■



Specificaties

Nissan Pulsar dCi Tekna

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	439 x 177 x 152 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.345 kg
Aanhanger	672 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	46 l
Bagageruimte	385/1395 l
Bandenmaat	205/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	110 pk @ 4000 tpm
Koppel	260 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	3,6 l / 100 km
Verbruik stad	4,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	94 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 29.650,-
Prijs instapmodel	€ 19.650,-