



Nissan Murano (2002 - 2007)

Overmacht

Autotest | De Nissan Murano is sinds kort op de Nederlandse markt. Toch is het geen nieuwe auto, want de grote SUV is al enkele jaren te koop in Amerika. De Murano oogt echter zo modern, dat het lijkt alsof de auto de tijd juist ver vooruit is. Waarom brengt Nissan deze bijzondere verschijning nu pas in Europa op de markt? En wat gaat er schuil achter dit futuristische uiterlijk?

Het bijzondere uiterlijk verraadt meteen het bijzondere karakter. In tegenstelling tot de (vele) andere terreinauto's die Nissan in het programma heeft, geeft de Murano het minst het gevoel van een taai werkpaard en het meest dat van een luxe auto. De ontwerpers spreken daarom zelf van een "crossover" tussen een zeer ruime personenauto en een nog veel grotere stationcar.

Ruimte

Het gevoel van luxe komt vooral tot uiting in het interieur. Het dashboard heeft dezelfde eigenwijze vormen als dat van de X-Trail en laat zien dat, ook zonder de standaardregels te volgen, een doordacht en fraai eindresultaat mogelijk is. Toch zijn het vooral de stoelen die duidelijk maken waar het allemaal om te doen is bij de Murano. Allereerst zit de bestuurder niet rechtop, zoals bij de meeste SUV's. In plaats daarvan zit de chauffeur iets onderuit, zoals in een personenauto. Desondanks is de hoofdruimte matig. Dat komt mede omdat de (elektrisch verstelbare) stoelen uitzonderlijk hoog zijn geplaatst, wat een uitmuntend uitzicht over het verkeer geeft en dat maakt het rijden buitengewoon ontspannen. Een gevoel dat vaker terug zou komen.



Omdat de Murano in eerste instantie alleen voor de Amerikaanse markt bedoeld was, zijn de met leder beklede stoelen uitzonderlijk zacht en breed. Op die manier past zelfs de meest brede Amerikaanse derrière probleemloos, maar glijdt het Europese achterwerk meer dan eens van links naar rechts in vlot genomen bochten.

Ook de achterbank is geheel met leder bekleed en zo zacht dat de passagiers er direct iets in wegzakken. De rugleuning van de achterbank is verstelbaar, het zitvlak niet. De ruimte is in alle gevallen uitstekend,

maar andere auto's van deze omvang bieden achterin nóg meer ruimte. Toch geven het zachte leder en de fraaie afwerking voor- en achterin een gevoel van pure luxe.



Gemak dient de mens

Ook de uitrusting maakt duidelijk dat comfort voorop staat. Hier geen kompas, lier of hoogtemeter, maar voorzieningen die het dagelijks leven veraangenamen. Daarbij zijn wel wonderlijke keuzen gemaakt. Zo ontbreken een boordcomputer, licht- of regensensor. Een elektrisch bedienbaar schuif/kanteldak, privacy-glas, stoelverwarming en xenonverlichting zijn juist wel standaard.

Ook een navigatiesysteem is standaard en op dit gebied is Nissan nog steeds koploper als het gaat om duidelijkheid en bedieningsgemak. Het navigatiesysteem deelt het kleurenbeeldscherm met de achteruitrijcamera. Over het beeld van de camera worden gekleurde lijnen geprojecteerd die precies aangeven hoeveel afstand rondom de auto resteert. Daarmee werkt dit systeem beduidend prettiger dan een parkeerhulp die alleen geluidssignalen geeft.

En als het toch over geluid gaat: het audiosysteem is heel compleet met radio, 6 CD-wisselaar én cassette. De klank is echter ver onder de maat. Al na enkele minuten wordt naar de klankregeling gezocht en zodra het Bose-logo in het oog springt, is duidelijk waarom de bassen instant hoofdpijn en het hoog directe oorpijn garanderen. Hifi-liefhebbers draaien het volume zo snel mogelijk terug tot een absoluut

minimum.

Xtronic CVT

Dan is in de verte een bekend geluid te horen: de glorieuze grom van de 6-cilinder 3,5-liter benzinemotor die ook Nissan's machtige 350Z aandrijft. Voor de Murano is het karakter echter aangepast van intimiderende geweldenaar tot geciviliseerde krachtcentrale.



Daarmee geeft de Murano opnieuw een gevoel van overmacht. Dat wordt nog eens versterkt door de overbrenging. De kracht van de motor wordt niet via een traditionele versnellingsbak, maar via Xtronic CVT naar de wielen overgebracht. CVT is een Nederlandse vinding en was tot voor kort niet bestand tegen grote motorvermogens. "Xtronic" is een doorontwikkeling van Nissan, waarmee dit systeem nu ook in een auto als de Murano toepasbaar is. Bovendien behoort het zoekerige effect dat CVT ooit kende met de Murano tot de verleden tijd.

Het geheim van CVT is het moment van schakelen, of eigenlijk het uitblijven daarvan. Een motor levert niet bij ieder toerental evenveel kracht. Daarom is bij een 5-versnellingsbak op slechts 5 momenten de maximale kracht voor handen. Een CVT-overbrenging heeft geen vaste verhoudingen, maar is variabel en biedt daarmee oneindig veel versnellingen. Op die manier kan steeds exact de juiste overbrengingsverhouding worden gekozen voor het

optimale toerental bij iedere snelheid. Dankzij X-CVT presteert de Murano niet alleen veel beter dan de cijfers in de folder doen vermoeden, die prestaties worden -wederom- met groot gemak neergezet. Zowel bij een tussenacceleratie op de snelweg als een stoplichtsprint geeft de CVT-techniek meer rust en souplesse dan een traditionele automaat.

4WD

Alhoewel de Murano niet bedoeld is als terreinauto, is vierwielaandrijving standaard. Een tussenbak is niet beschikbaar (dat is alleen voorbehouden aan pure terreinauto's) en de vierwielaandrijving wordt automatisch in- of uitgeschakeld. Onder normale omstandigheden gaat alle kracht van de motor naar de voorwielen. Alleen wanneer dat nodig is, assisteren de achterwielen. Een knop op het dashboard maakt het mogelijk om tot 40 km/u permanente vierwielaandrijving in te schakelen, hetgeen zinnig is bij het trekken van zware aanhangers (tot 1.500 kg) in slecht terrein.

Het onderstel, bodemvrijheid, bescherming van de bodem, banden en het motorkarakter maken de Murano ongeschikt voor serieus terreinrijden. De vierwielaandrijving is vooral bedoeld als actieve veiligheidsvoorziening die van pas komt bij gladheid. De (zeer) lichte terreinproefjes die de Murano desondanks moest doorstaan werden echter geheel in stijl uitgevoerd: met flair en gemak.



Conclusie

Nissan had al de Terrano, Pathfinder, Patrol en X-Trail. Waarom dan ook nog de Murano? Het antwoord is dat Nissan in de klasse van de echte werkpaarden goed was vertegenwoordigd, maar nog ruimte zag voor een uiterst luxueuze SUV. De Murano had zich inmiddels bewezen in Amerika, dus Nissan zag de kans schoon een bestaande auto aan te passen voor de Europese markt en een gat in het leveringsprogramma te vullen.

De Amerikaanse basis is nog steeds onmiskenbaar en vormt tegelijkertijd een voor- en een nadeel. De rijeigenschappen zijn goed, maar blijven nog steeds achter bij die van een gewone personenauto. Bovendien zijn de stoelen erg breed, terwijl de hoofdruimte juist beperkt is. De vormgeving valt juist wel in de smaak bij de Europeaan. Bovendien weet de Murano zich dankzij een typisch Amerikaans kenmerk goed te onderscheiden: overmacht. De uitrusting is riant, het comfort hoog en de prestaties worden met groot gemak neergezet. ■



Specificaties

Nissan Murano (2002 - 2007) 3.2

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	477 x 188 x 171 cm
Wielbasis	283 cm
Gewicht	1.870 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	82 l
Bagageruimte	438/877 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	3498 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	234 pk @ 6000 tpm
Koppel	318 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,1 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	12,3 l / 100 km
Verbruik stad	17,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	295 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 69.162,-
Prijs instapmodel	€ 69.162,-