



Nissan X-Trail (2007 - 2014)

In het spoor van ...

Autotest | Nissan kon z'n geluk niet op. Toen het de eerste X-Trail op de markt bracht, verkocht die auto vele malen beter dan de fabrikant ooit had durven dromen. Om de opvolger net zo succesvol te maken heeft Nissan goed naar de klant geluisterd. De sterke punten zijn behouden, waar mogelijk is de auto verbeterd. Kan de nieuwe X-Trail in het spoor van de voorganger treden?

Volgens onderzoek van Nissan wordt 30% van de X-Trails gebruikt om in het terrein te rijden. 25% wordt gebruikt als trekauto. 75% van alle klanten kiest de X-Trail om de ruimte.

De ruimte

Zo goed als alle kopers zouden tevreden zijn met het uiterlijk en dat is daarom nauwelijks aangepast. Tenminste, zo lijkt het. Alleen wanneer de nieuwe X-Trail naast de voorganger wordt geparkeerd, is goed te zien dat de nieuwkomer flink is gegroeid (175 mm langer, 10 mm hoger, 20 mm breder). Het uiterlijk is slechts op details aangepast. Nieuw en vernieuwend zijn de (optionele) dakrails waarin zoeklichten zijn verwerkt.



Origineel en heel praktisch is de laadvloer met daaronder verschuifbare wanden. Zo kan bijvoorbeeld een diepe lade onder de laadvloer worden geplaatst om tere stukken te scheiden van de overige bagage. De laadvloer is gemaakt van een gemakkelijk afwasbaar materiaal, zodat bijvoorbeeld een vieze mountainbike zonder zorgen kan worden vervoerd.

De 75% van de kopers die de X-Trail kiest om de ruimte, zal de aanpassingen op prijs stellen. Ook in vergelijking met andere SUV's weet de X-Trail zich positief te onderscheiden dankzij de enorme (1.773 liter) en flexibel in te delen bagageruimte.

De uitrusting

Het interieur is, geheel in lijn met de nieuwe Nissans, modern en strak vormgegeven. De uitrusting is compleet en vooral heel modern. Een (matig klinkend) audiosysteem met MP3 compatibiliteit, (prima functionerende) koppeling met een Bluetooth telefoon, sleutelvrije toegang, een navigatiesysteem (dat om de files heen plant) en een achteruitrijdcamera behoren allemaal tot de mogelijkheden.



De X-Trail biedt zowel voor- als achterin volop ruimte. De bestuurder zit hoog en kijkt over een enorme motorkap. Dat geeft als vanzelf het machtige gevoel dat SUV-rijden voor velen zo aantrekkelijk maakt. De bovenste rand van de koplampen steekt boven de motorkap uit als oriëntatiepunt bij manoeuvreren.

De motoren

De nieuwe X-Trail is leverbaar met twee benzine- en twee dieselmotoren. De 2.0 liter benzinemotor is ook beschikbaar in de Qashqai, de 2.5 liter benzinemotor is een verbeterde versie van een bestaande X-Trail-motor. Beide dieselmotoren meten 2.0 liter en leveren, afhankelijk van de uitvoering, 150 of 173 pk.

Een roetfilter is standaard.

De sterkste dieselmotor is veruit de prettigste. Daarmee is de X-Trail vlot en is altijd een aangename vermogensreserve beschikbaar. Ongeacht de gekozen motor is de X-Trail stil.



De automaat is geen aanrader: die voelt de bestuurder niet goed aan en kan bij klimmen of dalen schokkerig schakelen. Bovendien stuurt de geteste auto met automaat bijzonder licht en bijna gevoelloos. De handgeschakelde variant heeft, dankzij een iets gunstiger gewichtsverdeling en afstelling, een beduidend prettiger weggedrag.

De wegligging van de X-Trail is gemiddeld voor een auto als deze. In extreme gevallen glijdt de X-Trail weg over de voorwielen ("onderstuur"), waarbij het elektronische stabiliteitssysteem laat en weinig effectief ingrijpt. De remmen zijn prima.

Om klimmen en dalen makkelijker te maken zijn "Downhill Drive Support" (DDS) en "Uphill Start Support" (USS) beschikbaar. Het ene systeem houdt een vaste lage snelheid aan om veilig af te dalen, het andere voorkomt dat de auto achterruit rolt bij optrekken op een helling. Niet alleen in het terrein, maar met name met een zware aanhanger (maximaal 2.200 kg) zijn dit waardevolle voorzieningen.



In het terrein

De X-Trail is niet bedoeld als taaie terreinauto om woestijnen mee te doorkruisen of jungles te bedwingen. Maar de auto is wel degelijk terreinwaardig. De vierwielaandrijving is naar keuze uit te schakelen (zuinig rijden), automatisch in te schakelen of permanent in te schakelen ("lock").

Met deze hulpmiddelen klimt, kruipt en ploegt de X-Trail zich dapper een weg door het terrein. Technische proefjes voert de auto moeiteloos uit: steile hellingen (aanloophoek 29 graden, afloophoek 23 graden), schuine richels (dwarshellingshoek 20 graden) en waterbakken (doorwaaddiepte 35 cm, bodemvrijheid 200 mm) vormen geen probleem.

Maar buiten de door Nissan geprepareerde testbaan valt op dat de auto door de lichte besturing en het zachte onderstel matig communiceert met de bestuurder. Dat zorgt op de openbare weg voor veel comfort, maar in het terrein maakt het het lastig om het uiterste uit de auto te halen. Vooral in dikke modder doet de X-Trail z'n naam eer aan: de auto glijdt regelmatig reddeloos in de diepe sporen van andere auto's en volgt die.



Conclusie

Kan de nieuwe Nissan X-Trail is het spoor van z'n voorganger treden? Zeker! De nieuwe X-Trail is op alle punten beter dan de oude. Dat wil echter niet zeggen dat de X-Trail de beste SUV in z'n segment is. De X-Trail weet zich goed te redden in het terrein, maar is absoluut geen onoverwinnelijke terreinauto. In plaats daarvan legt Nissan het accent precies waar de koper het graag ziet: op luxe, comfort en heel veel ruimte. ■



Specificaties

Nissan X-Trail (2007 - 2014) 2.0 dCi LE (173 pk)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	463 x 179 x 169 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1.651 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.200 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	479/1773 l
Bandenmaat	215/60R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	173 pk @ 3750 tpm
Koppel	360 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	9,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	198 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 43.745,-
Prijs instapmodel	€ 28.995,-