Martijn Verhoef
5 april 2017

Besteller met pit

Je zou kunnen zeggen dat het bedrijfsautolandschap er een stuk eentoniger uitziet dan dat van de personenwagens. Een grote groep fabrikanten zocht de samenwerking op, om zo in ontwikkelingskosten te besparen. Zo kwam de eerste Renault Trafic ook als Opel Vivaro op de markt. Nissan completeerde vervolgens de drieling door de minder bekende Primastar te introduceren.
Omdat de standaard voor bedrijfsauto's inmiddels ook een stuk hoger ligt, kwamen Renault en General Motors met een volledig nieuw aanbod in 2013. Nissan is weer fashionably late en komt nu pas met de opvolger van de Primastar op de proppen. Geheel in lijn met de benaming van de overige bedrijfsauto's heet dit model nu NV300. En wij testten hem graag voor je uit.

Vierling

De bedrijfsbus is meer dan ooit een visitekaartje geworden en wordt daarnaast ook steeds meer gebruikt voor persoonlijk dagelijks vervoer van ondernemers. Om aan te tonen dat de NV300 voor beide zaken prima geschikt is, besloot de importeur maar meteen een heel uitgesproken versie als testauto in de pool op te nemen. Het Copper Brown metallic is al niet direct een kleur die je op de bus van de loodgieter verwacht, de donker getinte ramen en panelen maken het al helemaal bont.

En als kers op de taart is er een setje Bridgestones met aftermarket matzwarte velgen ondergeschroefd. Je moet iets doen om op te vallen, want de verschillen met de Opel en Renault - en laten we ook de Fiat Talenta niet vergeten - zijn verder niet groot. De vier bussen hebben gemeen dat de kenmerkende bult bovenop is verdwenen. De neus van de NV300 maakt hem wel heel herkenbaar als Nissan, want de designtaal van onder andere de NV400, maar ook de nieuwe Micra, komt erin terug.

Twee keer knipperen

Binnenin de NV300 moet je helemaal drie keer met de ogen knipperen, voordat je doorhebt in welke van de vier je bent beland. Het logo op het stuurwiel is daarin nog het meest leidend, want alle bedieningsknoppen en het multimediascherm komen uit de magazijnen van Renault. Dat is op zich geen ramp, want de bediening is prettig en bovendien verdient het touchscreen een pluim voor de snelle reactie op commando's. De kunststoffen zijn uiteraard niet van hetzelfde niveau als in een personenauto en voelen hard aan, maar wekken daarmee wel de indruk dat ze tegen een stootje kunnen. Langere bestuurders hebben het euvel dat ze met hun rechterknie tegen de harde kunststof behuizing aankomen, wat bij lange ritten gaat irriteren. De afwerking is hier en daar ook storend, zoals bij het deksel van het dashboardkastje aan de rechterkant, dat niet goed aansluit.
In opbergvakjes en bekerhouders grossiert de auto echter wel en dat blijkt in de praktijk erg praktisch.

De zitting en leuning van de stoelen zijn vrij hard en vlak, waardoor je op de lange duur

wat ondersteuning gaat missen van de zetels. Zeker in bochten merk je goed dat je niet fijn op je plek gehouden wordt.
De Nissan is een volwaardige vijfpersoons wagen; de zesde persoon als middelste passagier op de voorbank kan zijn benen minder goed kwijt. Om toch een beetje de indruk te wekken dat de inzittenden zich in een personenauto bevinden, is de afwerking van bijvoorbeeld het hemeltje met zijn led-spotjes prima op orde, beter dan bijvoorbeeld het hemeltje van de Volkswagen Transporter.
Achterin hebben de passagiers de beschikking over armsteunen en uiteraard een zee aan hoofd- en beenruimte. Waar de eerste Trafic en Nissan Primastar te kampen hadden met een gebrekkige isolatie - waardoor je bij 80 kilometer per uur het idee had dat je minstens het dubbele reed - worden in de NV300 windgeruis en bijgeluiden prima buiten gehouden. Bovendien heb je de beschikking over een hele fijne geluidsinstallatie, dus wat dat betreft heb je als inzittende van de NV300 dubbelcabine geen reden tot klagen.

Kerstverlichting

De laadruimte is wellicht wel het belangrijkste aspect van een bedrijfswagen. En ook op dit gebied weet de Nissan te overtuigen. Niet alleen is de laadruimte Ã©Ã©n van de grootste in zijn klasse, de afwerking is ook erg mooi gedaan. De zijwanden worden beschermd door hoogwaardige betimmering en ook de wielkasten kunnen niet snel ingedeukt worden door de bekisting. Bovendien komt de vloer robuust over en zal het verschuiven van een pallet niet meteen de boel beschadigen. Door de verankerde kabelogen kun je gemakkelijk de lading vastzetten. Een opvallend kenmerk van de laadruimte is de verlichting die is aangebracht aan het plafond. De led-strips doen nog het meeste denken aan kerstversiering, maar deze lampen zorgen er wel voor dat de gehele laadruimte evenredig verlicht is.
Uiteraard biedt de dubbelcabine-uitvoering minder binnenruimte dan de gesloten bestelwagen. Toch kun je nog steeds flink wat kwijt in de Nissan en mag je de wagen met bijna 1000 kg beladen.

Mag het er eentje meer zijn?

Nissan maakt gebruik van de 1.6 dCi krachtbron van Renault. Net als bij de broeders

van andere moeders heb je de keuze uit een variant met Ã©Ã©n of twee turbo's. Wij rijden de bi-turbo versie en deze viercilinder diesel gedraagt zich keurig. Hoewel hij af en toe nog behoorlijk rauw klinkt, is de motor zeer goed bij de leest. Hij is happig op het gaspedaal en weet moeiteloos te versnellen, ook met zwaardere belading. Bovendien helpt de versnellingsbak je gemakkelijk door de zes verzetten heen, want het schakelen gaat met korte en duidelijke slagen.

Motor en versnellingsbak zijn dus een fijne combi, maar ook het onderstel doet een duit in het zakje. Want of de auto nu zwaar beladen is, Ã³f juist bijna niet: het fijn afgestemde onderstel weet de bestuurder altijd op zijn gemak te stellen. Bij een lege laadruimte wordt de auto niet stoterig, terwijl de auto bij een zwaardere belasting ook niet week aanvoelt. De keurige balans duidt op een heel secuur afstelwerk, waarvoor onze complimenten.
In de bochten merk je dat de Bridgestones hun werk goed doen. Waar de besturing een beetje afstandelijk aanvoelt, merk je daar qua wegligging helemaal niets van. Bij smallere banden zal de mindere wegligging je er eerder van weerhouden om bochten op hoge snelheid te nemen, maar met dit aftermarket setje zou ook The A-Team zich prima kunnen vermaken.

Unique selling point

De Nissan NV300 bewijst zich in de praktijk als een hele fijne besteller. Maar veel van zijn goede punten gaan ook voor de rest van de vierling op. Waarom zou je dan specifiek voor de Japanner gaan? Je kunt het uiterlijk van de NV300 natuurlijk net wat aantrekkelijker vinden, maar Nissan heeft nog een lokkertje: de bus heeft namelijk als enige van de vier maar liefst vijf jaar garantie, zij het met een maximum kilometers van 160.000. Laat dit nu net de gemiddelde tijd zijn dat een bestelwagen in het bezit van de eerste eigenaar is en je kunt wel raden dat Nissan een heel aantrekkelijk aanbod doet. Bovendien zit de wagen zeer goed in zijn spullen en is er op het gebied van comfort en multimedia veel mogelijk. 'Onze' NV300 is dan ook fijn uitgerust, hoewel een automatische airconditioning bijvoorbeeld ontbreekt. Op het gebied van veiligheidssystemen loopt de vierling behoorlijk achter ten opzichte van de concurrentie. Een dodehoekhulp of adaptieve cruise control ontbreken op de optielijst, zaken die bijvoorbeeld een Transporter of Vito wel bieden. Maar ook een noodremsysteem of rijbaanhulp zijn nergens in de brochure te bekennen.
Dit is voor een in 2016 geÃ¯ntroduceerde wagen van een merk dat pronkt met

technologie een gemiste kans. Daar kan het handig in de binnenspiegel verwerkte schermpje voor de achteruitrijcamera niets aan afdoen.

Genoemde prijzen zijn exclusief BTW en BPM.

Plus

+ Fijne rijeigenschappen
+ Toch nog een beetje eigen design
+ Grote laadruimte

Min

- Harde kunststoffen ergeren bestuurder
- Weinig ondersteuning in de stoelen
- Geen actieve veiligheidssystemen