



Bjorn Blokzijl
7 december 2014

Twee halen, één betalen?

In een automarkt waar elke niche wordt aangegrepen om een nieuwe auto te introduceren, is het uitzonderlijk dat een merk twee oude modellen samen voegt tot één nieuwe. En toch doet Nissan dit. Zowel de Qashqai+2 als de X-Trail worden opgevolgd door een splinternieuwe auto die de naam van laatstgenoemde erft. Technisch- en qua design leunt de auto sterk op de Qashqai, maar door aanpassingen aan het onderstel én een optioneel tweevoudig instelbare vierwielaandrijving moet de auto de kwaliteiten van zijn naamgever evenaren.



Qashqai XL

Puur op het uiterlijk afgaande, zou de X-Trail beter Qashqai+2 heten. Tot de B-stijl zijn de Qashqai en de X-Trail auto's zo goed als identiek. Net als bij de zevenzits versie van de populaire crossover is de X-Trail een stukje langer vanaf de achterbank. Dit is noodzakelijk om ruimte te maken voor twee extra stoelen in de kofferruimte. Toch doen de dikke 26 centimeter extra lengte geen afbreuk aan de krachtige lijnen. In tegendeel zelfs. Door de wat meer gestrekte lijn is de X-Trail nog wat 'dikker' en meer in balans dan zijn compactere broertje. Omdat wij redan met de meest luxe versie - de Tekna - is de auto standaard voorzien van 19 inch lichtmetaal, chromen portiergrepen en raamomlijsting, getinte achterrauiten en zilverkleurige dakrails. Deze opties vormen samen met de erg fraaie groene metallic lak - Dark Olive genaamd - de X-Trail om tot een begeerlijk uitziende auto die er niet meer uit ziet als een sterk doelmatige auto, maar meer als een luxe SUV.



Op de goede weg

Net als het exterieur, is ook het interieur tot aan de B-stijl gelijk met de huidige Qashqai. Vergeleken met zijn voorganger, maar ook met veel van zijn concurrenten heeft de auto erg goed verzorgd dashboard. Spannend is het ontwerp niet, maar alles zit op de goede plek en de bediening is eenvoudig en doordacht. Daarbij is niet beknibbeld op de gebruikte plastics. Het dashboard is bekleed met een mooie zachte laag kunststof en de knoppen voelen hoogwaardig aan. Zo goed als in een Audi is het nog niet - want op de onderzijde van de portieren en op kniehoogte in het dashboard vinden we 'ouderwets' hard plastic - maar Nissan is wel op de goede weg. Het geheel is wat donker. Zelfs de sierlijsten hebben een donkere kleur - met een soort carbonlook. De zilverkleurige omlijsting van de ventilatieroosters en diezelfde kleur op het stuurwiel geven nog iets kleur aan het binnenste. Bestel je de X-Trail in de meest luxe versie, dan beschik je over verwarmbare stoelen met lederen bekleding, navigatie, een prettig klinkend audiosysteem, een panoramadak dat ook nog 's open kan en veiligheidsverhogende systemen zoals de 360° camera. Dit systeem hebben we al eerder getest in bijvoorbeeld de Infiniti Q50. Ondanks de grote dode hoeken en de forse



afmetingen van de auto, is het kinderspel om de auto ook in krappe parkeerplekken te zetten.



Noodstoelen

Een Qashqai biedt ruim voldoende plek voor 5 volwassenen en hun bagage. Wou je óf meer bagageruimte óf de keuze voor twee extra zitplaatsen, dan was daar de '+2'. Deze optie is nu toebedeeld aan de X-Trail. Voor 800 euro krijg je twee opklapbare stoeltjes. Stoeltjes inderdaad, want een gemiddelde Europeaan houdt het niet langer dan een kwartier vol op de zesde en zevende zitplaats. Er komen is al een hele exercitie: eerst schuif je de achterbank naar voren waarna je je vervolgens door een kleine opening moet wurmen om plaats te kunnen nemen geheel achterin. Als je eenmaal zit, mag je hopen dat de achterbank niet in zijn normale stand wordt teruggezet. Voor kleine kinderen kan het, maar volwaardige zitplaatsen zijn het niet. Ook als de achterbank in de voorste stand wordt gezet, is er maar net genoeg ruimte om je benen kwijt te raken. Op de achterbank is ruim plek voor drie personen. Zowel been- als hoofdruimte is bovengemiddeld aanwezig, zodat zelfs bestuurders van 1.90 meter 'achter zichzelf'



Nissan X-Trail 1.6 DCI Tekna

kunnen zitten zonder met de knieën de achterkant van de voorstoelen te toucheren. Groot voordeel van de aanwezigheid van de grotere lengte van de auto is tevens de toegenomen bagageruimte. 430 Liter achterin de Qashqai is al ruim voldoende voor een hele berg boodschappen. De X-Trail biedt 120 liter meer inhoud als de verschuifbare achterbank in de achterste stand staat. Voor meer ruimte - en logischerwijs minder beenruimte op de tweede zitrij - verschuif je eenvoudig de achterbank. Klap je de achterbank én de derde zitrij neer, dan ontstaat een balzaal met een grootte van 1.982 m² - dat is bijna 400 liter méér dan in de Qashqai.



Weinig te kiezen

Nissan heeft het makkelijk gehouden als het aankomt op motorkeuze. Enkel een 1.6 viercilinder diesel met 130 pk is beschikbaar op dit moment. In een later stadium zal ook een benzinemotor aan het gamma worden toegevoegd. 130 Pk op een wagen gewicht van bijna 1.500 kilogram lijkt niet overbemeten. Toch heb je bij normaal gebruik nooit het gevoel dat je echt meer vermogen nodig hebt. Je hoeft niet constant te schakelen om de gang er in te houden, wat op zich jammer is gezien de prettig



Nissan X-Trail 1.6 DCI Tekna

schakelende zesbak. De standardsprint wordt voltooid in 11 seconden en theoretisch is de koek pas op bij 186 km/u. Het is het koppel van 320 Nm dat zorgt voor genoeg kracht om de auto - in samenwerking met de vierwielaandrijving - door zwaar terrein te ploegen. Door de aanpassingen aan het onderstel, mag de X-Trail een aanhanger van liefst 2.000 kg trekken, wat 200 kg hoger ligt dan een Qashqai met dezelfde motor en 4WD. Normaliter drijft de dieselmotor enkel de voorwielen aan. Draai je de knop van het 'All Mode-systeem' naar 'auto', dan bepaalt de auto zelf de hoeveelheid vermogen per wiel. Deze verdeling is te zien op het centrale scherm tussen de klokken. Voor de door de wol geverfde terreinrijder kun je aandrijving ook 'locken' op een 50/50-verdeling tussen de voor- en achteras.

Zonder dat alle wielen worden aangedreven, heeft de X-Trail een neutraal weggedrag waarbij de auto uiteindelijk over zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht schuift. Schakel je de achterwielen bij, dan ligt de grens wat verder. In het stuurwiel voel je ruim voldoende wat er onder de wielen gebeurt, wat tijdens offroad rijden goed van pas komt. Tijdens het rijden hoor je de motor nauwelijks. Uiteraard klinkt er een dieselbrom van onder de motorkap bij accelereren, maar op een constante snelheid is het behoorlijk stil in de Nissan. In een combinatie van snelweg, binnenwegen en een stuk offroad haalde de auto een gemiddeld verbruik van 7,6 liter per 100 kilometer. Hoewel dit meer dan twee liter boven de fabrieksopgave ligt, valt het ons helemaal niet tegen. Rijd je meer kilometers op een constante snelheid, dan zal het verbruik dalen en komt de fabrieksopgave in de buurt. Hoewel de boordcomputer meestal wat te positief is, zagen we waardes verschijnen - na veel snelwegkilometers - die verrassend dicht bij de 5,3 l / 100 km ligt.



Concurrent uit eigen huis

Ten opzichte van de Qashqai biedt de nieuwe X-Trail een hoger trekgewicht, twee extra zitplaatsen en een grotere bagageruimte. Voor een totaalprijs van 49.950 euro rijd je in een comfortabele, ruime en luxueuze auto, maar juist in zijn prijs ligt het grootste pijnpunt. Een Qashqai met dezelfde motorisatie, vierwielaandrijving en dezelfde uitrustung kost ruim 10 mille minder. Al is de X-Trail ten opzichte van zijn directe voorganger zo'n 3.000 euro goedkoper geworden, ten opzichte van de Qashqai+2 in de meest luxe uitvoering is hij juist 7.000 euro dúúrder. Je moet zijn grotere binnenruimte en hogere trekgewicht écht nodig hebben, want anders is de Qashqai financieel gezien de betere keuze.

Plus

- + Stijlvolle verschijning
- + Grote binnenruimte
- + Multi-inzetbaar

Min

- Erg hoge meerprijs t.o.v. de Qashqai
- Materiaalgebruik op kniehoogte van mindere kwaliteit
- Zesde en zevende zitplaats praktisch niet bruikbaar