

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Grote stap met Nissans laatste ontwerp Primera op slag trendsettend

Kort geleden besteedden we uitgebreid aandacht aan nieuwe bedieningssystemen van BMW en Audi. We noemden ze richtingwijzend voor de toekomst, bij Audi gaat het nog om een studie. Wie had gedacht dat na BMW's nieuwe 7-serie de Nissan Primera als eerste productiemodel het goede voorbeeld op eigen wijze zou volgen?

De conservatieve braafheid van de Primera moest verholpen worden. Daartoe sloeg het Europees ontwerpcentrum met het uiterlijk echt nieuwe wegen in. Maar ook het interieur diende vooruitstrevender te worden, en hierbij mochten evenzeer radicaal nieuwe wegen ingeslagen worden. Gezien het feit dat het pas een goede twee jaar geleden is dat Renault bij Nissan instapte als reddende engel, mag je je afvragen in hoeverre deze 'créateur d'automobiles' de ontwikkeling van de Primera beïnvloedde. We nemen aan dat de uitwerking van dit model al een flink eind op weg was. Daar gaat normaal gesproken gauw een jaar of drie, vier in zitten; meer nog wanneer tussentijds, bijvoorbeeld op advies van Renault, besloten zou worden het over een heel andere boeg te gaan gooien. Wij denken daarom dat deze Primera kan gelden als het laatste 'eigen' ontwerp, tenminste wat de technische basis aangaat.



Het is wel wennen, meters midden in het dashboard, maar Nissans claim dat alle instrumenten en knoppen in het N-Form dashboard binnen 25° zichthoek vallen in plaats van de gebruikelijke 35° snijdt zeker hout. Ook het voordeel dat de meters minder dichtbij staan en dus minder herfocusen van de ogen tussen verkeer en dashboard vergen is onmiskenbaar.

Nissan pikte heel goed de trends op: zeker in het zakenauto-segment verwachten klanten de modernste elektronische voorzieningen, wat meebrengt dat over de ergonomie van de bediening goed nagedacht moet worden. Dat deed men, met als uitkomst het bepaald opmerkelijke N-Form dashboard.

Wie heeft gelijk? Overeenkomstig de studies die BMW en Audi op een ingrijpende vernieuwing van het dashboard brachten concludeert Nissan dat meters en knoppen gecentraliseerd en logisch ingedeeld dienen te zijn. Eigenwijs is dat Nissan dit in tegenstelling tot Audi en BMW tot het uiterste doorzet met een geheel op de middellijn van de auto opgesteld dashboard. De argumenten

klinken niet onaannemelijk, maar we vermoeden er ook invloed van de nieuwe bewindvoerder Renault in. Die heeft immers al eerder gekozen voor zo dicht mogelijk onder de voorruitrand geplaatste meters middenin het dashboard, zie de Twingo en Espace. Het voordeel: de meters staan zo ver mogelijk van de rijder af, waardoor deze bij omschakeling van de blik tussen verkeer en dashboard de ogen minder hoeft aan te passen tussen veraf en dichtbij kijken.

De blik moet wel iets afgewend worden. De overtuiging van Audi/BMW is kennelijk dat meters recht voor je makkelijker met een half oog in de gaten gehouden kunnen worden, voor het geval dat daar een alarmerende melding zou verschijnen. Hoewel dit BMW er

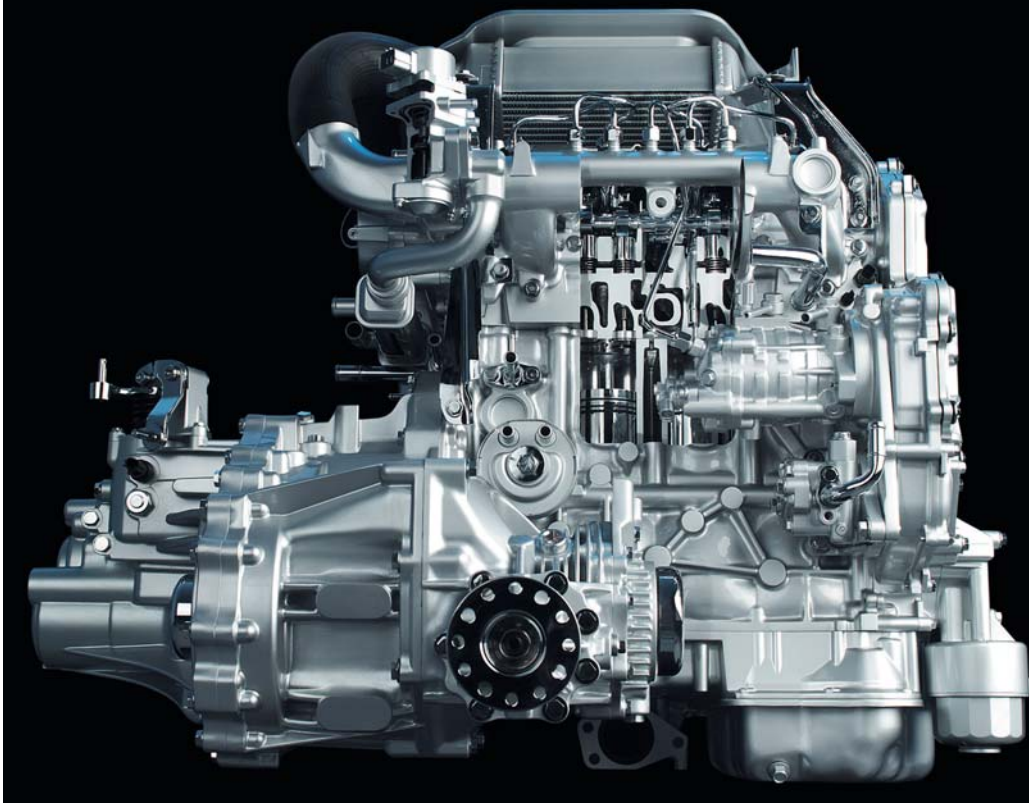


Het toetsenbord is handig in drie zones verdeeld: links audiobediening, rechts klimaatregeling en in het midden navigatie. De tuimelschakelaars midden boven wisselen van functie al naar gelang de gebruikte bedieningszone.

weer niet van weerhield, maar dan uit 'historisch besef', om in de Mini toch ook het meterpaneel midscheeps te plaatsen. Nissan voegt aan de centrale meters een knoppentafel met ingebouwd beeldscherm toe, hetgeen toch een mooi volledig gecentraliseerde commandopost oplevert. Met het knoppenpaneel hoog en licht hellend, als een toetsenbord direct binnen handbereik opgesteld.

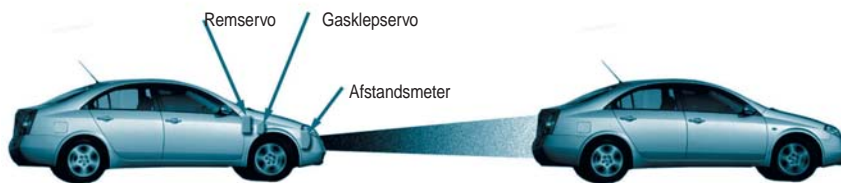
Bijbestellen Er zit bovendien een aardige gelijkennis in met de Quadro Logic bediening die Audi toonde. Zie de indeling in zones voor bediening van audio (links), klimaatregeling (rechts) en navigatie (midden), met een reeks tipschakelaars bovenaan die van functie veranderen bij kiezen van een andere bedieningszone. Ook de joystick-knop in de navigatiezone doet denken aan de bedieningsfilosofie van Audi/BMW, alsmede de menustructuur die op het beeldscherm verschijnt bij de verschillende bedieningsfuncties. Je kunt het alleen een gemiste kans noemen dat die joystick niet tevens samenwerkt met de andere twee bedieningszones, welke een eigen druk/draaiknop hebben.

Wel weer een uitdagend idee is om bewust geen volledig geïntegreerde mobiele telefoon te kiezen, waar je alleen de eigen (eventueel tweede) GSM-kaart in moet steken. Nissan ziet meer in een samen met Nokia ontwikkeld Plug & Go systeem. De eigen portable wordt in een houder tussen de stoelen gestoken, waarna deze vanaf het



Pas vorig jaar introduceerde Nissan in de Almera voor het eerst directe diesel-injectie, met roterende pomp, nu stapt men bij de Primera en de X-Trail al over op een common rail systeem.

Intelligente Cruise Control



Bij nadering van een voorligger wordt de auto automatisch afgeremd om een veilige afstand te bewaren, binnen door de rijder op te geven grenzen.



Vertraagt de voorligger, dan wordt de eigen snelheid aangepast door gas terugnemen of zonnodig bijremmen via het ABS systeem. Remt de voorganger sterk, dan volgt een waarschuwing dat de rijder zelf actie moet ondernemen.



Komt de rijbaan voor de auto vrij, dan accelereert ICC automatisch weer tot aan de ingestelde snelheid.



Nissan kiest voor ICC met laser afstandsmeting i.p.v. radar. Laser zou minder gevoelig zijn voor vervuiling.

dashboard op afstand bediend kan worden, en het display van de telefoon wordt gedupliceerd op het beeldscherm in de Primera. Verwisselen van SIM-kaarten tussen zaktelefoon en auto is immers vaak een heel gedoe. Een tweede SIM-kaart voor de auto nemen betekent in feite dat je dan twee portables hebt, en regelmatig opgeslagen data van de ene naar de andere zou moeten overhevelen. Dat is met het idee van Nissan/Nokia niet nodig, uiteraard zullen er houders voor de meest gangbare merken telefoons leverbaar zijn.

Bij de presentatie van de Prime-

ra was Nissan wel zo wijs het beste van het beste klaar te zetten. Geen standaard 5,8 inch monochroom beeldscherm, maar in elke auto het alleen optioneel leverbare (bijzonder scherpe en heldere) 7 inch kleurenscherm in combinatie met DVD navigatiesysteem. Dat geeft heel mooi routekaarten weer in 'birds eye view', schuin van bovenaf bekeken dus. De basisversie van de Primera heeft echter geen kleurenscherm, en geen telefoon-aansluiting. Luxere varianten hebben dat wel, maar dan nog steeds met beeldscherm in 5,8 inch formaat. Daarmee samen gaat een navigatiesysteem, echter met CD-ROM in plaats van de meer mogelijkheden biedende DVD die aanzienlijk meer gegevens kan be-

vatten. Het lijkt ons een aanrader om dat DVD-systeem gecombineerd met groot beeldscherm bij te bestellen.

Mooie extra's
Of het nu echt handiger is staat te bezien, origineel is het zeker om als parkeerhulp niet de gebruikelijke ultrasonische sensors te kiezen maar een camera. Standaard op de luxere versies van de Primera, ingebouwd bij de kentekenverlichting achterop. De nogal scherp omlaag kijkende camera toont op het beeldscherm (maar niet in kleur) een breed gebied direct achter de auto. Er is geen waarschuwend piepje wanneer zich in dat gebied een obstakel bevindt, en het is onwennig om achteruit te manoeu-

verren zonder achterom kijken.

Eveneens wat eigenzinnig is de keus om een intelligente cruise control met laser afstandsmeting te kiezen. Overigens altijd een optie, al is gewone cruise control op de meeste versies van de Primera standaard. Onduidelijk is waarom de diesel hiervan uitgezonderd is. Maar mooi dat al een intelligente cruise control geboden kan worden. De meeste merken die dat bieden kiezen voor afstandsmeting met radar. Het zeer hoogfrequente radarsignaal zou minder gevoelig zijn voor stoorsignalen van buitenaf. Bij mist en vervuiling van de zender/ontvanger door slecht weer zou juist de door Nissan gekozen infrarood laser betrouwbaarder werken.

Het systeem werkt verder hetzelfde. Er wordt een signaal (radar of laserlicht) uitgezonden, de weerkaatsing op omringend verkeer wordt opgevangen, daaruit berekent het systeem afstand en snelheidsverschil. De rijder kan kiezen uit drie instellingen hoeveel afstand tot ander verkeer gehouden moet worden, uiteraard gerelateerd aan de rijnsnelheid die in eerste instantie uit het oogpunt van veiligheid (remweg) de afstand bepaalt. Helaas was er nog geen auto met dit systeem voorhanden om in de praktijk te testen hoe goed het werkt.

Peter Fokker