

Auto & Motor
TECHNIEK

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

Opvallend, stijlvol en sportief Saai imago afgeschud

De Nissan Primera was dringend aan een grondige uiterlijke en innerlijke vernieuwing toe. Dat de voorgangers vooral dynamiek ontbeerden was blijkbaar ook Nissan duidelijk. In z'n nieuwste gedaante is de Primera niet langer een grijze muis, maar een karaktervolle middenklasser.

De oude Primera is altijd een fijne auto geweest om in te rijden, de vaste klanten weten dat. Maar Nissan hield het model van binnen en van buiten akelig saai en verborg zo als het ware die perfecte rij-eigenschappen. Aan die onterechte bescheidenheid qua design is nu een eind gekomen. Gedurfde, bolle carrosseriedelen zijn bij de Nissan Primera de nieuwe norm. De Primera Estate, het onderwerp van onze AMT test, toont groter, volwassener en duurder dan zijn voorgangers. De bekende neus is, hoewel strak gemoderniseerd, ook in het nieuwe model goed als een Nissan product herkenbaar. De gladde flanken sluiten mooi op elkaar aan en tonen aerodynamisch. Maar ook kwetsbaar voor parkeerdekjes, want aan krasbescherming heeft Nissan misschien wel gedacht maar niets gedaan. Het discreet gestrekte koetswerk van de Estate heeft een naar achteren sterk neergaande lijn. Deze verhult hoe groot de Primera is en als er niet van die enorme portieren in hadden gezeten kon deze auto bijna voor een lange coupé doorgaan. Opvallend, stijlvol en sportief zijn kwalificaties die ons bij het zien van de nieuwe Primera Estate te binnen schieten. En die eigenschappen heeft deze Primera hard nodig want de concurrentie is in deze klasse ongekend hevig. Wij reden een Estate met 2.2 liter DCT turbodiesel en in de dure Tekna uitvoering. Deze staat

in de prijslijst voor € 30.375,-. Voorzien van enkele extra's kwam ons testexemplaar op € 31.655,-. Concurrenten genoeg in dit segment, zoals de Citroën C5 Break HDI, Ford Mondeo Wagon 2.0 TDCi, Lancia Lybra SW 1.9 JTD, Peugeot 406 Break 2.0 HDI en de Renault Laguna Grand Tour 2.2 dCi. In dit illustere gezelschap slaat de nieuwe Nissan zeker geen slecht figuur.

Krachtige machine

Nissan monteert in het model met zelfontbrander een betrekkelijk nieuwe 2.2 liter turbodiesel motor. Deze werd eerder al in de Almera Tino en de X-Trail geplaatst. Het is een uiterst moderne, direct ingespoten 16 kleps turbodiesel, in de Primera voorzien van een interkoeler en common-rail insputting. Daardoor levert deze krachtpatser een vermogen van 93 kW en komt hij op een maximum koppel van 279 Nm bij 2000 t/min. De motor trekt krachtig en levert ook onderin al veel vermogen, de turbo springt vroeg bij. Je kunt met deze auto geweldig snel inhalen. Standaard is dit type van een 6-bak voorzien, een voorziening die deze auto amper nodig heeft. De Nissan haalt er trouwens niet eens zijn maximum snelheid mee. Dat doet-ie in de vijfde. Vooral 3 en 4 blijken fijne inhaalversnelingen. De overbrengingen van de zesbak zijn



De dashboardinstrumenten en bedieningsknoppen zijn centraal, midden op het dashboard geplaatst. Dat is even wennen.

zodanig gekozen dat je in de praktijk alleen de eerste vier versnellingen zult gebruiken en de 5^e en de 6^e pas op de snelweg. Maar dan loop je goed kans dat je van 6 naar 5 moet terugschakelen, zoals bij een lichte stijging op de Duitse autobahn, want dan valt de snelheid van de Nissan hard terug.

Nog even een vraagteken bij de motor: deze bleek in enkele opzichten een lichte teleurstelling. We hadden een veel stiller draaiende motor verwacht. We hebben geen moment zonder een goed hoorbare diesel gereden, ook al loopt-ie dankzij die zesbak nog zo rustig. Want bij 120 km/h in de 6^e draait deze motor slechts 2200 t/min en bij 100 km/h zijn het er nog maar 1700. Bij lage toeren gaat de motor brommen, en bij het optrekken klinkt die wat rauw. Een ritje met een stillere en mooier lopende motor in een vergelijkbare Primera gaf eigenlijk het antwoord: onze auto met z'n chassis nummer 000166 was een uiterst vroeg exemplaar en het kan dus waarschijnlijk beter.

Prettig leven

De Nissan Primera is uiterlijk een hypermoder-



Opvallende, moderne, bolle lijnen accentueren de spitse neus van de nieuwe Primera. Wat een verschil met z'n ingetogen voorganger!



De naar achteren aflopende daklijn geeft de Estate een sportief uiterlijk. De bagageruimte is er wel minder ruim door.



Ronde lijnen en vormen overheersen in het interieur. Het dashboard ziet er technisch, maar wel wat druk uit.



In de console tussen de stoelen is een telefoonhouder geplaatst, deze gaat ten koste van twee bekerhouders. Onder de 'armsteun' zit een bergvak.



Extra bergruimten links en rechts en ook onder de vloer. Ook handig is de omkeerbare bodemplaat.



Vrij uniek is de boven de achternummerplaat gemonteerde achteruitrijcamera. Hij springt aan zodra je de poek in de achterruit zet.



Een stukje luxe achterin: een brede middenarmsteun met twee bekerhouders.

is er alleen een zwaar werkende draaiknop die het zitkussen aan de voorkant iets omhoog of omlaag draait. De stuurkolom kan kantelen en schuiven.

Het instrumentenbord is in z'n geheel naar het midden van het dashboard verplaatst. Het zit daar niet op een onhandige plek, je moet er alleen even aan wennen. En gelukkig monteert Nissan heldere, goed afleesbare analoge instrumenten. Ze bestaan uit een toerenteller, snelheidsmeter en een combimeter met daarin de meters voor brandstof en motortemperatuur. In de middenconsole daar onder bevinden zich de bedieningsknoppen voor het navigatiesysteem (niet in onze auto), de audio en de airco. Alles wordt keurig op een beeldscherm weergegeven. Een iets te helder verlicht scherm eigenlijk, maar je kunt het ook dimmen. De werking van de schakelaars lijkt aanvankelijk erg ingewikkeld, maar dat went. Ze zijn heel gebruiksvriendelijk en spreken voor zich.

Zelfs een camera

De auto die wij voor deze test van Nissan te leen hadden was de duurste uitvoering. Nissan verliet onlangs de aanduidingen als Comfort en Luxury en noemt ze nu in oplopend luxeniveau Visia, Acenta en Tekna. De Tekna is erg compleet. Alle belangrijke functies gaan elektrisch. De auto is voorzien van een automatische airco, radio/CD speler, een boordcomputer met uitgebreide rekenmogelijkheden, mooie lichtmetalen wielen en, heel bijzonder want dat heeft nog bijna niemand, een boven de achternummerplaat gemonteerde achteruitrijcamera. We missen een cruise control en bekerhouders. De laatste moesten in onze test-Primera plaats maken voor een (niet overbodige) telefoonhouder.

Voor de actieve veiligheid zorgen ABS en EBD plus Brake Assist. Mocht het onverhoopt toch mis gaan dan zijn de inzittenden door vele air-

ne auto en ook het interieur en dashboard zijn bijzonder vormgegeven. Dankzij de 268 cm lange wielbasis zitten de passagiers voor- en achterin voldoende ruim en comfortabel. Zelfs de hoofdruimte is goed voor elkaar, ondanks

de vrij lage daklijn van de Estate. De stoelen zijn uiterst comfortabel, je houdt het er met groot gemak vele uren op uit. De stoelverstelling is beperkt, de verstelling van de rugleuning werkt traploos maar voor de stoelhoogte

Weinig meer dan olieversen

Geen extreem lange onderhoudsintervallen bij de nieuwe Primera, maar de uit te voeren servicehandelingen zijn minimaal. Benzinemodellen gaan elke 15.000 km of jaarlijks naar de werkplaats en de diesels elke 20.000 km. Als motorolie

beveelt Nissan een 10W30 of 10W40 aan. Voor benzine-motoren moet die voldoen aan de kwaliteitseisen API SG, SH of SJ (Ilsac grade GF-I of GF-II, ACEA 96-A2) en voor de diesels geldt een API grade CF-4 (nooit CG-4 gebruiken!), ACEA 98-B1.

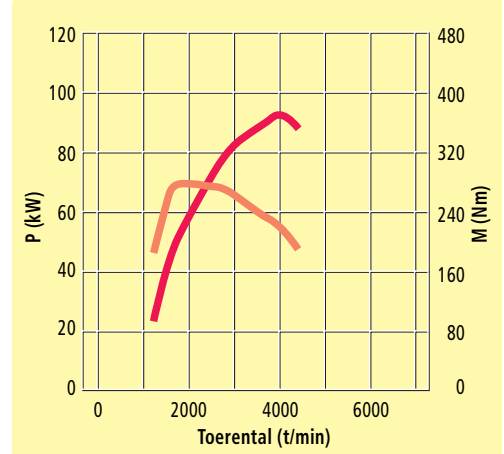
Een aardigheidje: via de boordcomputer wordt de bestuurder geïnformeerd over het te verwachten onderhoud. Ook tussentijdse werkzaamheden kunnen worden ingevoerd.



De 2.2 DCT diesel is een moderne unit met common-rail injectie, intercooler en variabele turbo. Hij is gekoppeld aan een 6-bak.

Voor de bougies geeft Nissan een vervangingsinterval op van 30.000 km en voor het luchtfilter 60.000 km. Alle Primera-motoren zijn uitgerust met een onderhoudsvrije distributieketting. Klepellingcontrole is normaliter niet nodig. De transmissies zijn voor het

leven gesmeerd, uitgezonderd de H-CVT die elke 60.000 km ververs moet worden met een originele Nissan CVT vloeistof. Mocht bijvullen nodig zijn, dan kan dat bij de handbakken met een API GL-4 75W85 en bij de automaten met een originele Nissan ATF.



Motorvermogen in kW Koppel in Nm

Testmetingen



Max. motorvermogen (fabrieksopgave):	.....93 kW bij 4.000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	.....280 Nm bij 2.000 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:	8,3 sec. ....0-100 km/h: 11,9 sec. ....80-120 km/h: 8,8 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h:	63 dBA .....100 km/h: 65 dBA .....120 km/h: 68 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	8,3 liter op 100 km .....Buitenweg: 5,4 liter op 100 km
Combinatierit:	.....6,6 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	.....7,4 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....185 km/h
Meting:	Nissan

Modelserie en prijzen

Nissan Primera 1.6 Estate Visia:	.....€ 23.125,-
Nissan Primera 1.8 Estate Visia:	.....€ 24.175,-
Nissan Primera 2.0 Estate Visia:	.....€ 25.575,-
Nissan Primera 2.2 DCT Estate Visia:	.....€ 27.875,-
Acenta uitvoering:	.....+ € 2.200,-
Tekna uitvoering:	.....+ € 2.500,-
Minderprijs 5-d hatchback:	.....- € 450,-
Minderprijs 4-d sedan:	.....- € 1000,-
ABS:	.....standaard
ASR:	.....standaard
Stabiliteitsregeling:	.....standaard op Acenta/Tekna
Remassistent:	.....standaard
Airbag bestuurder:	.....standaard
Airbag passagier:	.....standaard
Zij-airbags:	.....standaard
Windowbags:	.....standaard
Xenon-verlichting:	.....optie op Acenta/Tekna
Centrale vergrendeling met afstandsbediening:	.....standaard
Elektrische ruiten voor:	.....standaard
Elektrische ruiten achter:	.....standaard op Acenta/Tekna
Automatische airco:	.....standaard
Cruise control:	.....optie
Navigatiesysteem:	.....€ 1.300,- (Acenta/Tekna)
LPG-systeem:	.....€ 2.482,-
Metallic lak:	.....€ 500,-
Importeur: Nissan Nederland	(020) 516 32 10

bags omringd. Je vindt er vier voorin, verder zijn er twee curtain airbags voor en achterin en tot slot zijn de voorstoelen voorzien van actieve hoofdsteunen.

De achterbank is eenvoudig 70/30 omklapbaar, de hoofdsteunen kunnen blijven zitten. Het zitgedeelte zit vast en klapt dus niet om. De bagageruimte wordt door een omhoog trekbaar hondenrekje van de rest afgescheiden. Links en rechts in de zijwand bevinden zich twee bergruimten en onder de vloer van de bagageruimte is nog een handige bak. De sterk aflopende daklijn staat sportief, maar gaat ten koste van de bagageruimte.

Rustige auto

De Nissan Primera heeft aan de voorzijde een multilink wielophanging met schroefveren en achter een multilink-beam as, eveneens met schroefveren. De auto komt in eerste instantie vooral over als een comfortabele, rustige reiswagen. De vering slokt veel oneffenheden mooi op, de besturing is niet te licht en verder ook voldoende direct en precies. Wanneer je er eens flink aan gaat trekken staat de Primera ook z'n mannetje. Hij schuwt een sportief rijgedrag bepaald niet.

Dick Schornagel



Dankzij de krachtige motor, het

matige verbruik, de grote tank en het fijne onderstel, is het kinderspel om grote afstanden af te leggen. De Primera is een echte reisauto. Ook de perfecte stoelen en de aangepaste klimaatregeling verhogen het comfort. Het uiterlijk is zonder meer geslaagd.



De motor is niet zo geruisarm

als we hadden verwacht, maar dat kan aan dit enkele exemplaar hebben gelegen. De zesversnellingsbak is mooi bedacht, maar eigenlijk overbodig. De 6-bak schakelt met chemische, gevoelloze bewegingen. We missen een cruise control.