



Harold Rolloos
25 februari 2009

© Rijtesten.nl

Een beetje vreemd...

Door de economische crisis blijven automobilisten langer met hun huidige heilige koe rondrijden. En als ze wel tot aanschaf van een nieuwe auto overgaan, dan komt er meestal een kleiner exemplaar voor de deur te staan. Voor de merken met SUV's in hun aanbod zijn het dus zware tijden en heb je lef nodig om een nieuw model te introduceren. Nissan durft het aan en komt met de nieuwe Murano, die de strijd moet aangaan met andere luxe SUV's. Is de Japanner er klaar voor?



Terreinspecialist

Nissan heeft een grote historie als het gaat om terreinauto's. Denk maar aan de Patrol, X-Trail, Navara, Pathfinder en natuurlijk de QashQai. Het is niet vreemd dat het Japanse merk in 2003 in de Verenigde Staten met de Murano het segment van de immens populaire luxe SUV betreedt. Twee jaar later zet de Amerikaans ogende Japanner voet aan wal op het Europese land. Sinds kort is de tweede generatie in ons land, wat ons betreft een meer extravagante verschijning dan de vorige.

Een eerste blik op het nieuwe model leert ons dat de Murano nog steeds Amerikaans aandoet. De neus ziet er erg futuristisch uit. Mooi of niet mooi is een kwestie van smaak, maar je trekt er wel een hoop bekijks mee op straat. De nieuwe Nissan is een vreemde eend in de bijt. Zo is de voorzijde erg spits en wordt deze gedomineerd door de grote grille met de scherpe koplampen. De zij- en achterkant zijn wat minder

uitgesproken, maar zorgen er wel voor dat de Murano dik oogt en dat het geheel klopt. Een beetje vreemd dus, maar wel lekker.

Onze testauto is voorzien van beige metallic lak. Het schijnt zo te zijn dat de lak krassen uit zichzelf herstelt, al hebben wij ons er maar niet aan gewaagd om te zien of dit ook echt werkt! Standaard monteert Nissan 18 inch lichtmetalen velgen onder de SUV. Hoewel dit al niet verkeerd is, misstaat een maatje groter zeker niet onder de hoge wielkasten. De chromen handgrepen zien er van een afstand chique uit, maar zodra je ze beet pakt, kom je er achter dat ze van plastic zijn. Met de achterzijde van de Japanner is niets mis. De achterlichten doen denken aan de 350Z, een van de kleinere broertjes van de Murano.

Erg praktisch is de elektrisch te openen en sluiten achterklep. Met een druk op de afstandsbediening slaat de vijfde deur behoorlijk ver open. Houd daar rekening mee in parkeergarages, anders schraapt de klep langs de muur. Tijdens het openen en sluiten klinkt er een harde piep, wat doet denken aan een laadklep van een vrachtwagen en van ons niet had hoeven. Twee uitlaatpijpen complementeren het stoere karakter en de dikke uitstraling van de Murano.



Luxe en toch wat missers

Als we plaatsnemen in de Murano en de deur met een lekkere plof dichtslaan, verdwijnt die Amerikaanse indruk snel en wanen we ons in een meer Europese wereld. Ons testmodel is voorzien van een beige interieur. Erg fraai, maar kent tegelijk een groot nadeel; het is namelijk erg besmettelijk. We hebben een overvloed aan hoofd- en beenruimte en voelen ons beslist niet opgesloten. De bestuurdersstoel biedt een goede zitpositie – al kan de zijdelingse steun wat beter – en is elektrisch instelbaar, een van de vele standaardzaken in de Nissan. Andere luxe die we terugvinden zijn een dubbel glazen dak, leren bekleding, bixenon-verlichting en ga zo maar door. De SUV is zo compleet, dat alleen metallic lak voor 995 euro extra op de optielijst staat. Voor 68.200 euro rijd je – m de showroom uit, met de enige optie komt de prijs dus uit op 69.195. Dat is erg scherp geprijsd in het segment – met onder andere de vier dikke Duitsers – waar Nissan de Murano positioneert.

Het stuurwiel pakt lekker beet en is voorzien van de nodige knoppen voor het bedienen van de audio en cruise-control. Minder prettig is het opvragen van informatie van de boordcomputer. Deze knopjes zitten onpraktisch rechts achter het stuurwiel en naast de klokkenwinkel verwerkt. De birdviewnavigatie is erg gaaf en ziet er gelikt uit. Jammer genoeg is het geen touchscreen en moet je het bedienen via de knoppenwinkel eronder. Als je dat eenmaal in de smiezen hebt, is het een fluitje van een cent om je bestemming in te voeren of je mobiele telefoon te koppelen aan de bluetooth-functie, die bovendien laat zien hoe sterk je ontvangst is en je batterijduur weergeeft op het kleurenscherm.

Aan het middenconsole kunnen we de intensieve samenwerking tussen Nissan en Renault opmaken. De radio/cd-wisselaar van Bose met fantastische klank en de climate control zijn eenvoudig te bedienen door middel van de duidelijk afleesbare knoppen. We zijn minder te spreken over de andere bedieningsknoppen, die uit de vorige eeuw lijken te komen. Zo voelt de raambediening wat armetierig aan en gaat alleen het raam van de bestuurder met één druk op de knop naar beneden. Dat kan acht niet meer in 2009. Voor de overige ramen moet je de knop tijdens de hele handeling blijven indrukken of omhoog houden. Ook de schakelaar met daarop de aanduidingen "hi" en "lo" van de stoelverwarming is niet meer van deze tijd. Dit zijn kleine missers die je in een auto in dit segment niet tegen mag komen. Gelukkig ziet de rest van het materiaalgebruik er wel keurig uit, vooral rond de pook van de automaat en de middenarmsteun voelt het "premium" aan. Naast de vakjes onder de genoemde middenarmsteun kun je jouw spullen kwijt in het grote dashboardkastje. De portiervakken houden helaas niet over.

Achterin de Japanner is het ook goed toeven voor de passagiers, die de benen makkelijk kwijt kunnen. Alleen de langere mensen onder ons zullen misschien met hun kruin tegen het plafond zitten. Nu valt er sowieso weinig te klagen daar, want zelfs de achterpassagiers hebben de beschikking over verwarming op hun zitplekken. Tijdens koude winterdagen is dat een heerlijke bijkomstigheid. We hadden het al eerder over de elektrisch te openen achterklep. Daarachter schuilt namelijk een goed toegankelijke

bagageruimte waar je de nodige bagage in mee kunt nemen, al vinden wij de afdekhoes "die simpel te verwijderen is" wat minder chic ogen. Met de achterbank omhoog kun je er vierhonderd liter in kwijt. Wanneer je het geheel gelijkvloers maakt stijgt dat aantal tot 838 liter.



Comfortabel is het toverwoord

Nissan legt op het moment van schrijven "n motor onder de kap, een vernieuwde 3.5 liter zes cilinder met 256 pk. Er schijnt overigens wel een diesel in een later stadium op komst te zijn. Met een druk op de knop komt de V6 grommend tot leven, om vervolgens in alle stilte stationair door te lopen. De zes pitter is gekoppeld aan een traploze automaat (afgekort CVT). Na het weggrijden blijkt dit al snel een heerlijke combinatie te zijn. Zonder voelbare schokken versnelt de Nissan en kost het moeite om de rechervoet onder controle te houden.

Het gegrom van de krachtbron tijdens het accelereren klinkt als muziek in de oren. De meer dan 1.800 kilo wegende SUV schiet in acht seconden naar de honderd en de naald houdt op met klimmen bij 210 kilometer per uur. Geen getallen om je voor te schamen dus. De Japanse fabrikant beweert dat de vernieuwde krachtbron zuiniger is dan zâ€™n voorganger. Tijdens onze testweek kwamen we tot een gemiddelde van twaalf liter op honderd kilometer, best acceptabel voor een auto met dit gewicht en deze omvang.

Al snel merken we dat de Murano is gebouwd voor lange, comfortabele ritten en uitnodigt tot cruisen. De zespitter loopt bij snelheden rond de 120 gewoon mooi en is bovendien geruisloos stil, mede te danken aan de goede isolatie. Dit soort autoâ€™s zijn gemaakt om zâ€™n motor onder de kap te hebben. Ook bij het rijgedrag van de SUV moet je het meer in de comfort dan in de sportieve hoek zoeken. Het sturen voelt goed aan, al had het wat ons betreft nog wel wat directer gemogen. Verder is het onderstel gemaakt voor comfort. De Murano zoekt over het asfalt en hobbels en andere oneffenheden worden feilloos weggewerkt. In de bochten houdt hij zich goed, pas bij hoge snelheden helt de Nissan wat over. Bij een auto in deze klasse mag je de nodige veiligheid verwachten. Zo is de Japanner voorzien van een batterij airbags, ABS, ESP en het 4x4-i All-Mode systeem (simpel gezegd, de vierwielaandrijving), dat zorgt voor een goede grip op de weg en automatisch inschakelt wanneer nodig.

Twee andere standaardzaken die we nog niet genoemd hebben zijn de achteruitrijcamera en een extra camera, die subtiel is verwerkt in de rechterbuitenspiegel. Het nut van de eerstgenoemde is algemeen bekend, maar die extra camera is het vermelden waard. Bij het inparkeren activeer je het snufje simpel door op een knop te drukken. Vervolgens verschijnt op het scherm in het midden wat zich aan de rechterkant van de auto afspeelt. Op deze manier zie je precies hoe ver je van bijvoorbeeld de stoeprand af zit en voorkom je dat je velgen beschadigen of dat je met een andere auto in aanraking komt.



... maar wel lekker

De nieuwe Murano is een ietwat vreemde, maar tegelijkertijd erg lekkere verschijning. Zo is het ruime interieur "op een paar kleine missers na" op luxe ingesteld waar weinig aan ontbreekt. Wat betreft het rijden legt Nissan meer de nadruk op comfort. De heerlijke zespijper en CVT dragen hier grotendeels aan bij, net als het onderstel. Een ander groot pluspunt is dat de Japanner bijzonder compleet is; alles wat je nodig hebt is standaard.

Voor net geen zeventig mille laat de Murano op dat gebied de andere fabrikanten in dit segment ver achter zich. Al twijfelen wij er aan of de koper voor dat geld deze SUV kiest of toch liever op "safe speelt" en gaat voor een kale concurrent. Hoe dan ook, de Murano is een comfortabele reisgenoot waarmee je op straat zeker niet uit de toon valt.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Luxe uitrusting
- + Comfortabel rijgedrag
- + Relatief gunstig geprijsd

Min

- Missers in de afwerking
- Voorlopig ontbreken diesel
- Voorzijde smaakgebonden