Bjorn Blokzijl
26 januari 2017

Voorbeeldig

Het gros van de Nederlanders kent het merk Nissan van auto's als de compacte Micra en populaire cross-overs Juke en Qashqai. Toch produceert het merk veel meer auto's, ook voor zakelijk gebruik. Niet alleen gesloten bedrijfswagens - die in de volksmond als busjes door het leven gaan - verlaten de fabriek, ook zogenaamde pick-ups hebben veel aftrek. Hoewel aan deze kant van de Atlantische Oceaan de markt voor auto's met een open laadbak beperkt is, zien we toch regelmatig een dergelijke auto met een Nissan-logo op de neus voorbij komen. In 2014 kwam de geheel nieuwe generatie Navara van dit merk op de markt, waarmee wij onderweg gingen.

Het hoeft niet saai te zijn

Bij een eerste aanzicht op de Nissan Navara valt vooral op dat de auto er stoer en chique uitziet. De ietwat hoekige neuspartij geeft de auto een indrukwekkend voorkomen en de uitgeklopte wielkasten versterken dit beeld. Dat bedrijfswagens geen saai uiterlijk hoeven te hebben, bewijst het lijdend voorwerp van deze test. Met een speels oplopende raamlijn aan de zijden, fraai 18 inch lichtmetaal en diverse verchroomde onderdelen zoals de omlijsting van de mistlampen en de grille, grote delen van de achterbumper en de spiegelkappen, ziet de auto er bovengemiddeld goed uit. Voor het mooie zijn tevens dakrails en treeplanken aangebracht.

Boven de laadbak is een afdichting gemonteerd die zich eenvoudig laat vergrendelen. Dankzij een vloeiende werking van het systeem is het een prettige toevoeging: wil je je eigendommen achter slot en grendel vervoeren, dan trek je de afscheiding naar je toe. Vervolgens kun je het op slot zetten. Vervoer je juist wat grotere zaken, dan gaat dit vice versa net zo eenvoudig. Daarbij is de laadbak afgewerkt met een stevige kunststof die er voor zorgt dat het metaal niet beschadigt en lijkt het gemaakt voor de

eeuwigheid.

Onhandig doch praktisch

Dat personenwagens en bedrijfswagens qua interieurafwerking en luxe steeds dichter naar elkaar toe kruipen, blijkt uit het interieur van de Navara. Als je al eens met een moderne Nissan onderweg bent geweest, is het een feest der herkenning. De opzet van het dashboard komt in grote lijnen overeen met onder andere de X-Trail. Daarbij is ook het al bekende, goed werkende touchscreen voor de bediening van het multimediasysteem gemonteerd. Hoewel het scherm niet tot de grootsten in zijn soort behoort, zit het ergonomisch goed in elkaar en is het systeem prettig snel.

Door de bijzondere regelgeving voor de minimale grootte van de laadbak - waar we later dieper op ingaan - is de achterbank verwijderd en is er achter de voorstoelen een tussenschot geplaatst. Hierdoor is achterin een praktische plek voor bagage ontstaan, die door een uitneembare plank in tweeÃ«n is gesplitst. Bij het plaatsen van het tussenschot is rekening gehouden met de uitgebreide verstelmogelijkheden van de

voorstoelen. Nog steeds kunnen deze geheel naar achteren worden geschoven, zodat ook een lange bestuurder en/of passagier een prettige zitpositie kan vinden. Dankzij de grote buitenspiegels blijft de dode hoek beperkt. Parkeermanoeuvres worden een eitje - zelfs met de forse buitenmaten van de Navara - dankzij de 360-gradencamera. In een Qashqai is het al een prettige optie, in de grote pick-up is het bijna pure noodzaak om hem zonder iets te raken in een Nederlands parkeervak te krijgen.

Ook geschikt voor alledag

Onder de hoge motorkap ligt altijd een 2.3 liter grote dieselmotor. Nissan heeft geen echte instapper in het programma, want met minder dan 160 pk kun je de Navara niet krijgen. Er zijn twee varianten: Ã©Ã©n met 160 pk en Ã©Ã©n met 190 pk. De eerste is altijd voorzien van een handgeschakelde zesbak, de sterkste kun je zowel met handschakeling als met een automaat kopen. De auto die wij reden is voorzien van de sterkste motor Ã©n een fijn en bijna ongemerkt schakelende 7-traps automaat. Hoewel het totaalgewicht van de auto 1.958 kilogram bedraagt, trekt de motor - mede dankzij het koppel van 450 Nm - de auto in 10,8 seconden naar de '100' en stopt hij

pas bij 180 km/u met versnellen. Onze testauto is voorzien van een trekhaak en dat is niet zo vreemd gezien het hoge maximale trekgewicht van liefst 3.500 kilo. Niet alleen voor aannemers is deze auto hierdoor interessant, ook voor diegene die regelmatig met een forse paardentrailer onderweg is, is de Navara een serieuze optie.

Met een hoog maximaal trekgewicht is een auto in de meeste gevallen stug geveerd - al dan niet met bladveren op de achteras. Nissan breekt met deze regel door de Navara uit te voeren met conventionele vering en dempers die je ook zomaar op de personenwagens zou kunnen vinden. Uiteraard zijn de gebruikte exemplaren gericht op het vervoeren van zware zaken in de laadbak en/of forse aanhangwagens, maar de typische rijeigenschappen van pick-ups met bladveren heeft hij niet. Onbeladen rijdt de auto voorbeeldig. Zelfs bij korte oneffenheden in de weg is er geen enkele stuiterbeweging van de achteras te voelen. Uiteraard voel je wel dat je met een auto van bijna 2.000 kg onderweg bent, maar oncomfortabel wordt het nooit.

Daarbij is de auto standaard voorzien van inschakelbare vierwielaandrijving. Bij normaal gebruik gaan de pk's naar de achterwielen, maar draai je aan de knop onderaan het dashboard, dan gaan de krachten ook naar de voorwielen. Hierbij kan zelfs het differentieel gelocked worden. Hierdoor zet je de hulpsystemen buitenspel en kun je met precisie de ongebaande paden overwinnen. Helaas is de auto uitgevoerd met banden die zich snel volzuigen met zand en modder. Het nemen van een modderige weg resulteert daarom in het resultaat dat een tractor voor bevrijding moet zorgen. Rijd je dus met een auto als deze vaak in 'de blubber', dan is het aan te raden daarvoor geschikte banden te monteren.

Wachten wordt beloond

Zoek je een pick-up waarin je met meer dan twee personen kunt zitten, dan moet je nog even geduld hebben als je voor de Navara kiest. Als King Cab voldoet de lengte van de laadbak aan de eisen die gesteld zijn om de auto als bedrijfswagen te registreren. Door de grotere cabine van de door ons gereden uitvoering - de Double Cab - is de lengte van de laadbak korter en moet er dus ergens anders ruimte gezocht worden. Hierdoor vind je achter de achterportieren niet een achterbank, maar een opbergplek voor spullen die je niet in de open lucht wilt vervoeren. Speciaal voor de Nederlandse markt is een versie in ontwikkeling met een langere laadbak Ã©n een dubbele cabine die tezamen voldoen aan de eisen van de Belastingdienst. Tot de introductie van dat model is het dus wachten geblazen om toch een auto voor alledag te hebben mÃ©t belastingvoordeel voor zakelijke rijders.

De huidige laadbak heeft een inhoud van 1.009 liter en meet 1,46 meter in de lengte en 1,56 meter in de breedte. Onder de afdekking is een hoogte van maximaal 48 centimeter beschikbaar. Hiermee is vooral de lengte beperkt, aangezien de

concurrentie al snel meer dan 1,70 meter biedt. Uiteraard geeft de extra bagageruimte achter het tussenschot de nodige extra opbergruimte, maar voor lange voorwerpen is het al snel noodzakelijk om de achterklep open te laten. Zoals gezegd is een langere laadbak in ontwikkeling, zodat niet alleen aan de belastingeisen wordt voldaan, maar ook een totale lengte van 1,76 wordt behaald. Hierdoor loopt hij weer in de pas met zijn opponenten en kun je ook op de achterbank passagiers vervoeren.

De goede richting

Dat de Nissan Navara een goede basis heeft, blijkt wel uit het feit dat de auto ook voor concerngenoot Renault als basis wordt genomen voor een nieuwe pick-up. Maar daar blijft het niet bij. Ook Mercedes-Benz heeft inmiddels aangeklopt bij de Japanners om hun praktische vervoersmiddel - voorlopig als X-Klasse door het leven gaande - op hetzelfde platform te bouwen. Voor Nissan is dit niet alleen een compliment, maar ook de bevestiging dat ze goed bezig zijn. Tot die conclusie waren wij in de testperiode ook al gekomen. Anders dan het gros van de auto's in dit segment, is de Navara niet alleen gericht op het zo goed mogelijk vervoeren van grote en zware objecten, maar ook op

een zo comfortabel mogelijk rijden van A naar B.

Met conventionele - doch versterkte - vering en demping is de auto geschikt voor zowel een zware belading of een forse aanhanger, maar ook voor de privÃ©-ritjes naar familie en vrienden. Door zijn forse vermogen en een berg aan luxe, is de auto niet echt goedkoop. De geteste uitvoering kost exclusief BTW en BPM een lieve somma van 38.805 euro. Hiermee is het Ã©Ã©n van de duurste pick-ups in zijn klasse, maar biedt hij als Ã©Ã©n van de weinigen het comfort en luxe van een 'normale' personenwagen. De Navara is een pick-up die hierdoor de markt voor deze auto's groter maakt dan voorheen en een grote stap in de goede richting zet voor dit segment.

Plus

+ Krachtige aandrijflijn
+ Zeer goede rijeigenschappen
+ Allround inzetbaar

Min

- Nog geen mogelijkheid voor een vijfzitsconfiguratie
- Off-road rijden minder geschikt met deze banden
- Duurder door het ontbreken van een instapmodel