



Arnold van Schepen
3 mei 2012

Lachende derde

Een bedrijfswagen die met een paar eenvoudige ingrepen is omgetoverd tot een personenwagen. Het idee is allesbehalve nieuw en de ervaring leert dat deze ingreep niet leidt tot de meest verfijnde auto's. Tot zover het vooroordeel, want Nissan NV 200, waarop de Evalia gebaseerd is, heeft zijn eerste grote commerciële succes in de boeken geschreven. Hij mag zich als nieuwe New York cab scharen naast illustere mobielen als de Checker Marathon en de Ford Crown Victoria. Maar is de Nissan Evalia voor de verwende Nederlandse consument de moeite waard? We namen de Evalia eens grondig onder de loep.



Weinig te klagen

Nissan heeft geen grote inspanningen verricht om de bedrijfswagen-roots van de Evalia te verdoezelen. Op zich geen schande, want de NV 200 ziet er zeker niet onaardig uit. Maar bij de eerste kennismaking valt wel op dat de wielen tamelijk klein zijn. 14 inch, die kom je alleen in het A-segment als standaardmaat nog tegen. En wanneer je de Evalia recht van voren of achter bekijkt, dan valt op dat hij in verhouding tot zijn hoogte aan de smalle kant is. Maar een auto beoordelen op zijn uiterlijke kenmerken is niet de aangewezen manier om tot een goed oordeel te komen, laten we onze Evalia 1.6 Acenta daarom eerst eens wat nauwkeuriger bekijken.

De Acenta is bij Nissan al sinds jaar en dag het middelste uitrustingsniveau, bij de Evalia is dit te herkennen aan de parkeersensoren in de achterbumper, de achteruitrijcamera naast de kentekenplaatverlichting en de knopjes van de keyless

entry op de voorste portieren. De Evalia is ook leverbaar in de Visia-uitvoering, en is altijd voorzien van twee schuifdeuren, privacy glass, elektrische ramen voor en elektrisch verstelbare buitenspiegels. De Visia kent twee opties: een handmatige airco of het Family Pack, dat bestaat uit twee inklapbare stoelen als derde zitrij plus een handmatige airco. Op het gebied van actieve veiligheid biedt Nissan standaard ABS, elektronische remkrachtverdeling en een noodstopassistent, de passieve veiligheid wordt aangevuld met airbags voor de voorste inzittenden.

De Acenta heeft naast de genoemde achteruitrijhulpen en keyless entry de beschikking over licht- en regensensoren en een cruisecontrol / speedlimiter en is altijd voorzien van handbediende airconditioning. Het hoogste uitrustingsniveau kan daarbij aangevuld worden met een Safety Pack (ESP en zijairbags), automatische airco, de inklapbare stoelen voor de zesde en zevende inzittende en Nissan Connect, het bekende Nissan navigatie- en communicatiesysteem. Onze testauto was voorzien van die laatste twee opties die respectievelijk â,-700 en â,-780 kosten. Voor de metallic lak rekent Nissan â,-325, dit brengt de totaalprijs op â,- 24.095.



Zetelverdeling

Dankzij de grote deuren en schuifdeuren is de toegang voor geen enkele inzittende een probleem. De tweede zitrij is in twee ongelijke delen ($\frac{2}{3}$ " $\frac{1}{3}$) neerklapbaar, wanneer het smalle deel bij de rechter schuifdeur ingeklapt is, biedt het een doorgang naar de stoelen helemaal achterin. Het omklappen van de zitplaatsen is een fluitje van een cent. Hoofdsteen inschuiven, rugleuning voorover, vergrendeling aan de vloer lostrekken met een touwtje, en voila: de zitplaats klapt voorover. Of, in het geval van de achterste stoelen: opzij. Het is wel zaak om de "œpoot" van de zitting in te klappen omdat dit anders de instap of het beladen hindert.

In tegenstelling tot andere bedrijfswagens en MPV's is de vloer in de Evalia / NV 200 van voor tot achter geheel vlak, de vloer onder de pedalen en de bestuurdersstoel bevindt zich dus ook op gelijke hoogte. Om een goede zitpositie op de voorste stoelen

te creëren zijn deze op een verhoging geplaatst. Hierdoor zit je zozeggd op de bok, maar je zit mooi hoog en droog en hebt een prima uitzicht op de weg en over de auto. De zitpositie is het andere uiterste van bijvoorbeeld een BMW 3 Serie, maar niet onplezierig. Bij het zoeken naar een prettige zitpositie mis je wel de diepteverstelling van het stuur.

Dankzij de vorm van de ramen in de voorste portieren heb je goed zicht op de wereld om je heen. De kleine zijruitjes voor de spiegels hebben niet alleen een esthetische functie, vanaf de bestuurdersstoel heb je via het rechter ruitje nog zicht op hetgeen zicht direct rechts naast de auto bevindt. De B-stijl is bij de Evalia tamelijk breed, dit komt vooral door de schuine kant in het raam van de schuifdeur. Je zou verwachten dat je een behoorlijk grote dode hoek hebt, maar dankzij de grote spiegels heb je goed zicht langs en naast de auto, de dode hoek is aan de linkerkant vrij klein. Aan de rechterkant is dit een ander verhaal. Hier zit de hoge raamlijn van de achterste ramen de overzichtelijkheid enigszins in de weg, waardoor je lage voertuigen makkelijk uit het oog verliest.



Rechttoe, rechtaan

Wat kun je verwachten van het rijgedrag van een auto als de Evalia? Hij heeft een McPherson ophanging voor, een starre as met bladveren achter, weegt leeg 1.334 kilo en wordt voortbewogen door een 110 pk sterke benzinemotor. En toch tovert de Evalia een glimlach op je gezicht. De eerste kilometers is het even wennen, de besturing is licht en je merkt dat het zwaartepunt zijn invloed heeft op het bochtenwerk. Je stuurmanshandschoenen kun je thuislaten, maar het is ook niet nodig om een setje verschoning mee te nemen wanneer je op een bochtige route terechtkomt.

Door de hoge zit "je kijkt bestuurders van Range Rovers recht in de ogen" heb je een goed overzicht en dat geeft rust. De aandrijflijn heeft een korte eindoverbrenging en dat stelt de 1.6 voorin in staat om te Evalia vlot op gang te brengen. Bij 120 km/u draait het blok zo'n 3.800 toeren, maar dat houdt wel in dat je bij volle belading en

bergopwaarts het tempo vast kunt houden. Het motortje levert dankzij zijn ondervierkante boring/slag verhouding behoorlijk trekkracht bij lage toeren, je kunt gerust opschakelen bij 2.500 toeren en toch nog vlot snelheid maken. 50 km/u in zijn 5 is geen probleem.

Na een tijdje rijden begint het op te vallen dat de Evalia vrij relaxed rijdt. Cruise op 120, muziekje erbij, stuur losjes in de handen. Het is goed voor te stellen dat je met de Evalia ontspannen naar je vakantiebestemming rijdt. Lange afstanden zijn goed te doen, hoewel de bladveren op de achteras in onbeladen toestand de nodige weerstand tegen inveren bieden. En het windgeruis rond de grote buitenspiegels wel wat minder kon. Of dat een maatje grotere wielen wat meer rust in het stuur zouden bieden! Maar gezien de technische beperkingen die het basisconcept (lees: de NV 200) biedt, rijdt de Evalia heel behoorlijk. De combinatie van hoge carrosserie en kleine, smalle banden doen het ergste vrezen voor de rechthoekstabiliteit bij zijwind, maar ondanks de windkracht 7 op de afsluitdijk rij je tamelijk ontspannen met 120 km/u. Weliswaar maak je voortdurend kleine stuurcorrecties, maar juist dankzij de lichte besturing heb je niet na 100 kilometer rijden verkrampde armen.



Wendbaar en praktisch

Op parkeerplaatsen bij winkelcentra en in krappe straatjes in de binnenstad is de Evalia in zijn element. De kleine draaicirkel van 10,4 meter maakt de auto wendbaar, ook in smalle straten piep je de Evalia zo in kleine parkeerplekjes haaks op de rijbaan. Daarbij bieden de achteruitrijcamera en parkeersensoren achter goede diensten, door de afstand tussen het achterraam en de bestuurderspositie is de dode hoek achter de auto erg groot en komt het zicht van de camera goed van pas. Ook in het donker biedt de camera goed zicht, we hebben slechtere camera's meegemaakt in auto's die het zesvoudige kosten. Alleen de parkeersensoren mogen wel van minder gevoelig worden afgesteld, de veiligheidsmarge van het systeem is te ruim.

Bijna een kuub is het minimale laadvolume van de Evalia, maar die ruimte komt vooral uit de breedte en de hoogte. De afstand tussen de achterste stoelen en de achterklep

bedraagt 40 centimeter. Wanneer de achterste stoelen omhoog zijn geklapt biedt de Evalia al 2.000 liter laadruimte. De afstand tussen de wielkasten bedraagt 1.20 centimeter, genoeg plaats voor de boodschappen van een klein weeshuis. Het is wel jammer dat Nissan de tweede en derde zitrij niet uitneembaar heeft gemaakt, als alleen al de achterste stoelen volledig uitneembaar waren geweest was de praktische bruikbaarheid van de laadruimte nÃ³g groter geweest. Maar goed, kan het niet uit de breedte, dan kan het altijd nog in de lengte, want de achterbank kan ook nog voorover geklapt worden en dan biedt de Evalia zijn maximale laadruimte van 2.900 liter.

Het praktische aard van de Evalia zet zich voort in het interieur en de afwerking. Aan bergvakjes en aflegruimte is geen gebrek, voorin zijn bijvoorbeeld al vier bekerhouders te vinden. Nissan heeft ook gedacht aan dorstige passagiers, in beide schuifdeuren is een uitsparing voor flessen aangebracht en ook helemaal achterin zijn bekerhouders te vinden. Onder de voorstoelen zijn 12-volt aansluitingen gemaakt waardoor achterin tv gekeken of gegamed kan worden.

Nissan positioneert de Evalia als auto voor grote huishoudens met een kleiner budget, het is daarom begrijpelijk dat er bij de materiaalkeuze niet voor de meest kostbare kunststoffen is gekozen, maar het interieur van de Evalia had wel wat meer jeuk mogen hebben. De deurpanelen zijn nu wel erg grote plastic oppervlakken, hier zou een stukje textiel van hetzelfde weefsel als de stoelbekleding niet misstaan. Daar staat tegenover dat het interieur nu binnen een kwartier met een stofzuiger en emmertje sop weer schoon is. Bovendien kraakt en rammelt er tijdens het rijden niets.



Tevreden zijn is de kunst

De Nissan Evalia is een prettige, ongecompliceerde auto waar iedereen mee overweg kan. Hij is enorm praktisch, wendbaar en rijdt prima. Na een weekje rijden hebben we maar een klein aantal verbeterpunten op het testlijstje staan. Om te beginnen zou het informatiedisplay in het dashboard wel wat groter mogen zijn, nu heb je teveel informatie op een klein display. Ook de versnellingsbak zou wat soepeler mogen schakelen, zoals de Sunny™s dat vroeger ook deden.

Als laatste, maar zeker niet het onbelangrijkste punt op het lijstje staat het Safety Pack. Dat is nu als optie verkrijgbaar voor â,-780, het is niet moeilijk in te denken dat de belangrijkste doelgroep â€" vaders en moeders van wat grotere gezinnen â€" de veiligheid van hun kroost als belangrijk aankoopargument zien. Om die reden zouden het ESP en de zijairbags standaard moeten zijn.

In elk geval is gebleken dat de Evalia in de smaak valt bij kinderen, vooral wanneer ze helemaal achterin mogen zitten. Een kinderhand is tenslotte gauw gevuld. Datzelfde geldt voor volwassenen mits ze de kunst van het tevreden zijn beheersen, voor wie het woord 'premium' een holle kreet is, bijvoorbeeld. Zij hebben aan de Evalia een goeie en zullen er het nodige plezier aan beleven.

Plus

- + Ruimte
- + Wendbaarheid
- + Value for money

Min

- Geen zijairbags standaard
- Hakerig schakelen
- Klein infodisplay