



Arnold van Schepen
6 juli 2013

Moeilijk te kraken

In 2006 presenteerde Nissan de Note, de eerste B-segment MPV van het merk. Daarmee wilde Nissan zijn slag slaan in een marktsegment dat toen vrij nieuw was. In zeven jaar tijd verkocht Nissan 14.000 stuks, de nieuwe Note moet zijn voorganger overschaduwen, want men hoopt 5000 stuks per jaar aan de man te brengen. De nieuwe Note komt van goeden huize, maar hoe is hij nu eigenlijk? Wij namen de Note de maat in een zonoevergoten Oostenrijk en werden aangenaam verrast.



Aansprekend design

Menigeen was verrast door het design van de Invitation concept-car die vorig jaar werd gepresenteerd. Het was een duidelijke voorbode van de nieuwe Note, en het ontwerp oogstte veel lof. Toen de eerste officiële foto's van de tweede generatie Note werden vrijgegeven, werd duidelijk dat Nissan het ontwerp van de conceptcar slechts minimaal gewijzigd heeft. De achterzijde is ten opzichte van het studiemodel nog het meest gewijzigd, en eigenlijk is het daardoor niet slechter geworden. De 'kont' is iets boller geworden en de achterlichten zijn eveneens gewijzigd. In een oogopslag herken je het achterwerk van de Juke, de achterlichten van de Micra en de 370Z in het achteraanzicht van de Note. Er zit veel schwung in het design, in het geval van onze testauto werd dit nog eens extra geaccentueerd door het Dynamics Package. Door de dorpelverbreeders, gewijzigde voor- en achterbumper en de kofferbakspoiler krijgt de Note veel visuele voorwaartse drang.



Plaats voor iedereen

Ook het interieur van de Note is ten opzichte van de Invitation concept nauwelijks gewijzigd. De instap is erg gemakkelijk, de portieren hebben een openingshoek van bijna 90 graden. Daar heeft iedereen wat aan: papa's en mama's die de kinderen in de Maxi-Cosi moeten zetten en ouderen wier gewrichten aan soepelheid hebben verloren. Het passagiersverblijf doet in menig opzicht denken aan dat van de Honda Jazz: de gebruikte materialen hadden wel wat sjieker gekund, maar alles is wel met oog voor detail inelkaar gezet. De ergonomie is dik in orde, de bediening van de ventilatie is vanzelfsprekend en de meeste knoppen zitten waar je ze verwacht. Het was alleen even zoeken naar de knopjes voor de boordcomputer, die zitten links van het stuur op het dashboard, terwijl die beter op het uiteinde van de ruitenwischerstengel hadden kunnen zitten.

De Note heeft de ingenieuze 'Magic seats' van de Jazz niet, maar daar staat tegenover dat de beenruimte achterin bijzonder groot is. Als je ouders niet langer zijn dan 1,75 heb je bijna niets aan de opklaptafeltjes achter de voorstoelen: die zitten dan zo ver weg dat je er amper bij kunt. Dit is overigens simpel op te lossen door de achterbank naar voren te verschuiven. Voor een viertal dat elk 1,90 meter meet, is het goed nieuws: iedereen kan ruim zitten. De Note heeft voldoende bakjes en vakjes voor kleine spullen en frisdrankflesjes, maar de portiervakken komen niet in aanmerking voor de benaming 'kaartenvak'. Een ieder die graag zijn conventionele wegenkaarten meeneemt zal die elders moeten bergen. Gelukkig biedt het dubbele dashboardkastje daarvoor ruim voldoende plek.



Niet snel, wel stil

"If it looks well, it flies well". Met recht een gevleugelde uitdrukking, maar is het ook van

toepassing op onze bespoilerde Note? We hebben met twee motoriseringen gereden: de 1.2 DIG-S die in februari 2014 in Nederland leverbaar wordt, en de opgefriste 1.5 dCi. We bewaren goede herinneringen aan de 1.2 DIG-S, die in de 960 kilo zware Micra in zijn element was, maar de Note legt 200 kilo's meer in de schaal en dat merk je. Op vlakke wegen en in het stedelijk gebied is de DIG-S een genot om mee te rijden, hij draait nagenoeg trillingsvrij en is erg stil. In het toerenbereik tot 3500 toeren blijft het motorgeluid keurig op de achtergrond. Op de snelweg is de Note erg stil, je hoort de motor eigenlijk niet en ook het wind- en bandengeruis blijft op de achtergrond. Het is knap dat Nissan een dergelijke kleine auto zo stil heeft weten te krijgen.

Wanneer je de Note tot actie wilt aansporen zul je de pook van de vijfbak ter hand moeten nemen. In de Micra heeft de HD12DDR genoeg momentum om de auto vanaf 2000 toeren op gang te brengen, maar in de Note moet je het toerental boven de 2500 toeren houden om adequaat te versnellen. Nu is deze motor ook een geval apart omdat hij volgens het Miller-cycle principe werkt (zie de Micra-test), anders dan reguliere downsize motoren moet hij het van zijn vermogen hebben, en minder van de trekkracht. In de praktijk betekent dat dus dat je moet terugschakelen als je prestaties wilt hebben. Als je dat eenmaal in je achterhoofd hebt, dan is de DIG-S een fijne motor voor de Note, zeker voor de Nederlandse markt. Toch is het jammer dat Nissan geen handgeschakelde zesbak levert, daarmee zou de Note gemakkelijker en aansprekender presteren. We zijn dan ook erg benieuwd naar de CVT, daarmee kan de Note wel eens een lekker vlot wagentje worden.



Des Nissans

Dat Nissan veel werk heeft gemaakt van de Note merk je vooral ook aan de onderstelafstemming, daar hebben we geen negatieve kritiek op. Het doet zijn werk in stilte en heeft een mooie balans tussen comfort en sportiviteit. In het geval van de 1.2 DIG-S valt de fijne besturing op, deze stuurt merkbaar preciezer en met meer gevoel dan de 1.5 dCi. Een gevolg van het geringere gewicht, maar zeker ook van de veerpootbrug tussen de voorste veerpoten. De achteras is bij alle Note's gelijk: een torsiestaaf-as die zorgt voor een rustig en voorspelbaar weggedrag als de Note bepakt en bezakt is. Het rijden in de Note is helemaal des Nissans: comfortabel en stil, maar als je een lekker stukje wilt sturen over Oostenrijkse bergwegen, dan heb je er ook een goeie aan. Uiteraard is de Note wendbaar op parkeerplaatsen, met een draaicirkel van 10,7 meter hoef je nauwelijks te steken als je snel en nauwkeurig wilt parkeren.

De 1.5 dCi krijgt de Note een heel ander karakter, door het gewicht en het ontbreken van een veerpootbrug lever je iets in aan stuurgevoel, maar door het veel hogere koppel laat de diesel-Note zich lekker schakellui en opvallend vlot rijden. Het motorgeluid

dringt meer door in het interieur dan bij de benzinemotor, maar heel hinderlijk wordt het nooit. Eenmaal op snelheid doet de dCi zijn werk in grote rust. Met de dieselmotor voelt de Note zeer volwassen aan; motor, versnellingsbak en onderstel zijn mooi in evenwicht. We haalden zonder veel inspanning ruim 1 op 26 en dat is, gezien het formaat, de binnenruimte en praktische eigenschappen een prachtige waarde.



Value for money

De nieuwe Nissan Note is een ijzersterke nieuwkomer onder de kleine MPV's. Zijn kwaliteiten liegen er niet om, hij ziet er goed uit, is geweldig ruim, praktisch en rijdt buitengewoon goed. Bovendien is de Note leverbaar met veiligheidsvoorzieningen die geen van zijn concurrenten biedt, zoals het Safety Shield en de Around view monitor. Wellicht is de sterkste troef van de Note zijn prijs, voor een dik uitgeruste Note betaal je nog altijd minder dan de instapversie van een 500L, B-Max, ix20 of Meriva. Dan klinkt de Note je al snel als muziek in de oren. Of je nu particulier of zakelijk rijdt, de Note is het overwegen zeker waard. Met de 1.2 DIG-S is de doorsnee automobilist goed bedeed, een hardloper is het niet, maar dat maakt 'ie goed met een keurig verbruik. Wij

haalden een verbruik van ruim 1:18. De diesel voelt evenwichtiger aan, maar is voornamelijk interessant voor de zakelijke rijder. Het onderstel kan overigens veel meer vermogen aan dan het van deze beide motoren te verwerken krijgt, misschien zit er nog een snelle versie in het verschiet. De 1.6 DIG-T en een Nismo kuur zouden mooi zijn... Maar ook zonder die versie moet de verkoopprognose van 5000 stuks per jaar haalbaar zijn. Deze Note is vooralsnog moeilijk te kraken voor de concurrentie.

Plus

- + Onderstelafstemming
- + Ruim interieur
- + Zuinige motoren

Min

- Geen zesbak voor 1.2 DIG-S
- Diesel ietwat rumoerig
- Geen Tekna uitvoering voor benzinemotoren