



## Op veroveringstocht

Even leek het erop dat veel autokopers in de compacte middenklasse de overstap naar een auto met hoge zit zouden maken, maar er bestaat nog steeds een grote groep die liever voor een klassieke carrosserievariant kiest. Zo groot zelfs, dat Nissan na zeven jaar van afwezigheid met een vijfdeurs hatchback terugkeert. De Nissan Pulsar lijkt verdacht veel op de succesvolle Qashqai en is met het oog op de Europese klant ontwikkeld. Met moderne motoren, een ruim interieur en een waslijst aan veiligheidssnufjes begint de Japanner opnieuw aan een veroveringstocht in Europa.





## Fikse buitenmaten

Nissan heeft zich in de afgelopen jaren opnieuw uitgevonden. In een tijd van pakweg zeven jaar hebben de Japanners hun volledige modellengamma op de schop gegooid en nieuwe nichemarkten betreden. De Qashqai is misschien wel het bekendste voorbeeld, maar ook de Juke, Note en last but not least GT-R zorgden voor een frisse wind binnen het merk. Aan de successen van de cross-overs moet nu ook de nieuwe Pulsar aanknopen. Qua design sluit de vijfdeurs hatchback naadloos aan op de grotere modellen, wat de herkenningswaarde uiteraard ten goede komt. Aan de voorzijde zien we het bekende familiegezicht met veel V-lijnen, een opvallende bumper en mooie koplampen met desgewenst Full LED techniek. Ook aan de achterkant is veel Nissan DNA aanwezig, zoals de boemerangvormige achterlichten en markante achterbumper. Van een afstandje oogt de kont van de Pulsar desondanks een tikkeltje inwisselbaar. Het onderscheid met andere compacte middenklassers zit vooral in de fikse buitenmaten van de Nissan Pulsar. Met een lengte van 4.387mm zit de Pulsar precies tussen de Volvo V40 en Lancia Delta in, waarmee hij een stuk langer dan de gemiddelde C-segmenter is. De forse wielbasis van 2.700mm is zelfs gelijk aan die van

de ruime Italiaan. Bij dergelijke buitenmaten is het fijn om te weten dat de Pulsar vanaf de Connect Edition optioneel met Nissans Safety Shield en Around View Monitor geleverd kan worden. Tijdens het inparkeren projecteert een setje camera's een 360 graden beeld van de omgeving op het beeldscherm in de auto, zodat je de mooie koets langer deuk- en krasvrij kunt houden.

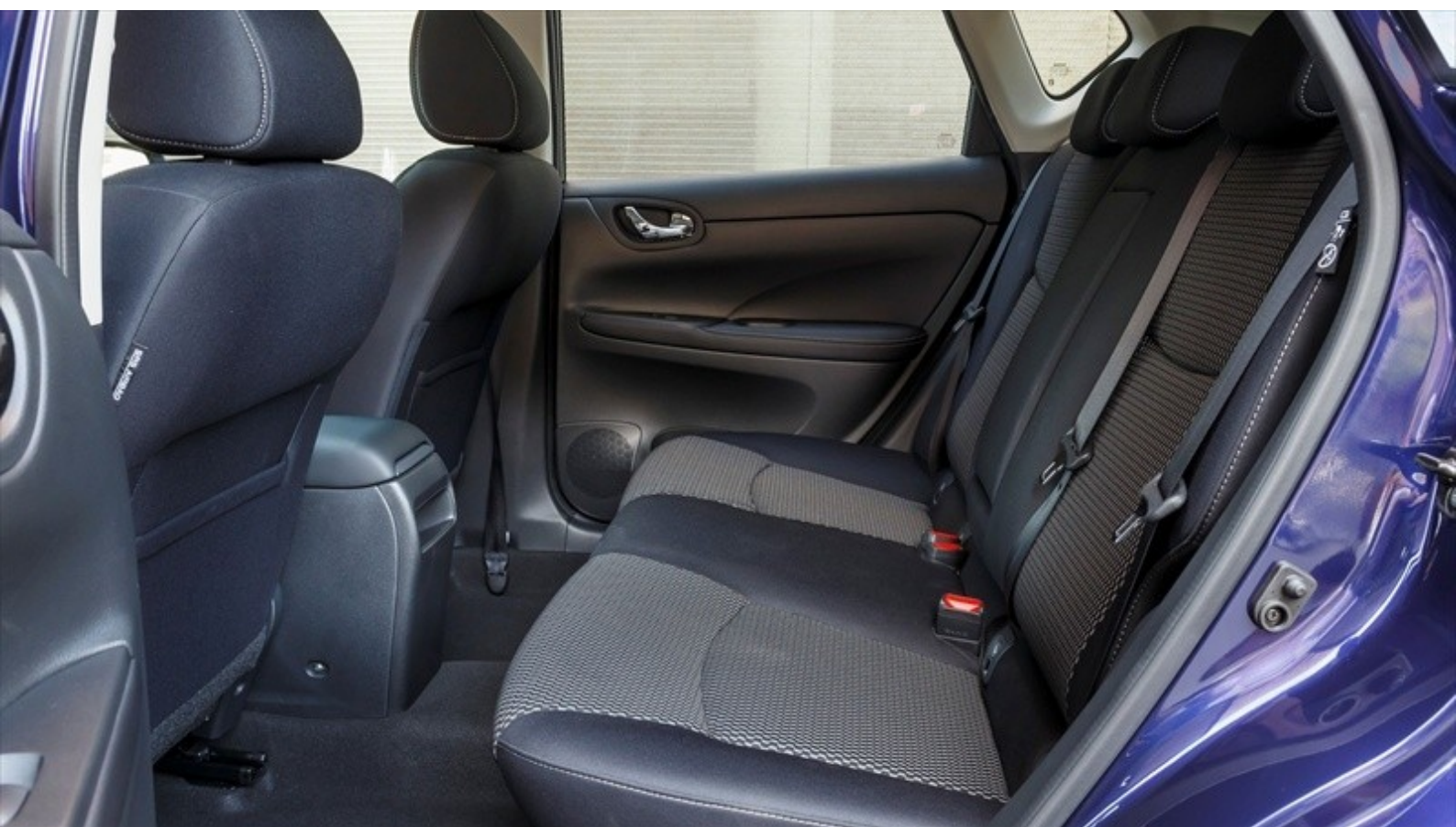


## Opmerkelijk overzichtelijk

Ook in het interieur ligt de herkenningsswaarde hoog. Het dashboard heeft veel trekjes van andere Nissan-modellen en het navigatiesysteem kennen we onder andere uit de Juke. Daarover gesproken; het formaat van het scherm is aan de kleine kant en ook het lettertype had wat groter mogen zijn. Het systeem zit verder wel intelligent in elkaar en kan ook met verschillende telefoonapps gekoppeld worden. Veel info laat zich daarnaast op een 5 inch kleurenscherm tussen de tellers projecteren. Ten opzichte van andere C-segmenters valt op dat Nissan veel zorg aan een comfortabele zitpositie en een goed overzicht heeft besteed. De Pulsar is voorzien van fijne zacht geprofileerde stoelen die zowel aan korte als lange personen voldoende steun bieden. Je ellebogen



kun je kwijt op riante en eveneens zacht beklede armsteunen in de deuren. Zoveel comfort verwacht je eerder een klasse hoger tegen te komen. Naast de goede zitpositie valt ons het grote raamoppervlak op. De A-stijlen zijn prettig smal gehouden en dat komt het overzicht op de bochtige Spaanse wegen uiteraard ten goede. Schuin naar achteren is het overzicht minder voor elkaar, maar met behulp van parkeersensoren en het eerder genoemde Around View Monitor is achteruit inparkeren een fluitje van een cent.



## Niet vrij van schoonheidsfoutjes

De fikse buitenmaten van de Pulsar vertalen zich vooral naar een buitengewoon ruimteaanbod voor de achterpassagiers. Dankzij de lange achterdeuren valt de instap bijzonder ruim uit. Dat stapt niet alleen makkelijker in, het monteren van bijvoorbeeld een kinderzitje gaat daardoor ook een stuk eenvoudiger. Eenmaal plaatsgenomen op de achterbank valt vooral de riante beenruimte op. Hoewel ik net voorin heb gezeten en de stoelpositie ongewijzigd heb gelaten, kan ik moeiteloos 'achter mezelf zitten'. Nissan claimt dat de beenruimte in de Pulsar 10cm langer uitvalt dan het gemiddelde

in dit segment. Hoewel ik dit niet na heb kunnen meten, klinkt dit geloofwaardig. De beenruimte van de Pulsar doet namelijk nauwelijks onder voor die van een Lancia Delta. En toch zit ik niet zo comfortabel als in de grote Italiaan. Daarvoor is de zitpositie in de Pulsar te vlak en laat de rugleuning zich helaas niet verstellen. Voor een luxe beleving missen ook een paar belangrijke items. De Pulsar ontbeert onder andere leeslampjes en zijairbags achterin. Het ruimteaanbod op de achterbank gaat trouwens niet ten koste van de 385 liter grote bagageruimte. Met neergeklapte achterbank is deze zelfs 1.395 liter groot. Helemaal vrij van schoonheidsfoutjes is de Pulsar ook hier niet. Voor het creëren van een vlakke laadvloer mist een dubbele bodem, deze is helaas ook tegen meerprijs niet leverbaar op de Nissan.



## In de eerste plaats comfortabel

Voorlopig komt de Nissan Pulsar met twee motoren op de markt. In de omgeving van Barcelona konden we alvast kennis maken met de 115 pk en 190Nm sterke 1.2 DIG-T en de 110 pk en 260 Nm krachtige 1.5 dCi. In het voorjaar van 2015 komt daar ook nog een 1.6 DIG-T met 190pk bij. Beide motoren passen goed bij de Pulsar. In het



heuvelachtige gebied van Barcelona gaat onze voorkeur echter naar de diesel uit. Dankzij het grotere koppel heeft dit blok minder moeite om de vaart erin te houden. Zeker bergop moet je in de 1.2 DIG-T vaak een versnelling terugschakelen om de turbo bij de les te houden. Onder de 2.000tpm geeft het kleine blok niet thuis en moet je een klein turbogat overwinnen. Op vlakke wegen presteert de 1.2 DIG-T echter zoals je dat verwacht. Het blok is stil en voldoende soepel om vlot met het verkeer mee te komen. Op snelwegtempo valt de goede geluidsisolatie van de Pulsar op. Zowel de benzine- als dieselmotor hoor je nauwelijks, enkel het windgeruis langs de spiegels valt een beetje op.

Nissan heeft het onderstel van de Pulsar in hoofdlijnen op comfort afgestemd. Tussen alle 'sportief' afgestelde modellen in is het rijgedrag van de Pulsar een verademing. De Nissan slokt oneffenheden in het wegdek goed op, wat de rust in het interieur ten goede komt. In snel genomen bochten heeft de koets de neiging om over te hellen, maar dankzij de toepassing van Active Trac<sup>o</sup> Control blijft de Pulsar de ingeslagen weg netjes vervolgen. De besturing houdt het in het midden tussen direct en afstandelijk, zonder daarbij teveel kracht van de bestuurder op te eisen. Precies zoals je dat van een dergelijke auto verwacht. Goed, maar niet spannend of uitdagend. Voordat je nu teleurgesteld wegkijkt; een NISMO versie van de Pulsar is in de maak. Deze gaat hoogstwaarschijnlijk wel wat meer kosten dan de exemplaren waarmee wij mochten rijden. Met een vanafprijs van 19.290 euro is de Pulsar behoorlijk sympathiek geprijsd. Voor een luxere versie stuif je de 25 mille grens echter snel voorbij. Voor leaserijders is er daarnaast een goed uitgeruste Business Edition met een catalogusprijs vanaf 20.790 euro en 20% bijtelling voor de diesel en benzine tot 2015.



## Voor de doorsnee Nederlander

De Nissan Pulsar is misschien wel de meest onverwachte primeur van dit jaar. Bij zijn nieuwe poging om de Europese markt te veroveren zou de Nissan weleens pijnlijke stoten aan de concurrentie uit kunnen delen. De Pulsar heeft namelijk alles in huis om tot een klein Nederlands succes uit te groeien. Hij is buitengewoon ruim, voorzien van moderne zuinige motoren en herbergt diverse technologische snufjes waar andere merken weinig tegenover kunnen zetten. Daarbij oogt de Nissan ook nog eens prettig terughoudend en liggen de prijzen op een sympathiek niveau. Je zou bijna denken dat de Nissan Pulsar niet met het oog op Europa, maar voor de gemiddelde Nederlander is ontworpen. Wanneer je op zoek bent naar een doorsnee Nederlandse auto, moet je dus zeker eens op de koffie bij de lokale Nissan dealer gaan.

### Plus

- + Ruimteaanbod en overzicht
- + Comfortabel afgesteld onderstel
- + Sympathiek geprijsd en goed uitgerust

### Min

- Trekkraft 1.2 DIG-T valt onderin tegen
- Navigatiescherm had groter gemogen
- Geen leeslampjes en zijairbags achterin