

NIJWE NISSAN X-TRAIL
OOK MET E-POWER EN VIERWIELAANDRIJVING



1

ZOMER 2022
SPECIALE NISSAN-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

3X EERSTE RIJTEST

NISSAN QASHQAI E-POWER

EEN UNIEKE ELEKTRISCHE
RIJVERVARING, ZONDER STEKKER



NISSAN ARIYA

100% ELEKTRISCHE
CROSSOVER



EERSTE RIJTEST

NISSAN JUKE HYBRID

DE JUKE DIE JE
MOET HEBBEN



DE TOEKOMST IS GEËLEKTRIFICEERD

DE NIEUWE LINE-UP EN TECHNOLOGIEËN VAN NISSAN



NISSAN LEAF



NISSAN JUKE



NISSAN QASHQAI



NISSAN ARIYA



NISSAN TOWNSTAR

HOE ELEKTRISCH WILT U RIJDEN?

ERVAAR ELEKTRISCH RIJDEN TIJDENS DE **NISSAN ELECTRIFIED DAYS**
VAN **26 SEPTEMBER TOT EN MET 8 OKTOBER** BIJ UW NISSAN-DEALER!



KIJK VOOR UW DICHTSTBIJZIJNDE
NISSAN-DEALER OP WWW.NISSAN.NL

ÓF SCAN DE QR-CODE!





NISSAN QASHQAI E-POWER

EERSTE RIJTEST



EV MET EIGEN CENTRALE

Met de Qashqai e-Power komt Nissan met de misschien wel leukste auto van het jaar. Althans, in technisch opzicht. Het is een op zich al unieke seriehybride, met bovendien een verbrandingsmotor met variabele compressie. Dat is nog specialer. Maar wat heb je er in de praktijk aan?

✎ Cornelis Kit 📷 Nissan

TECHNISCHE GEGEVENS

Qashqai e-Power

Afmetingen (lxbxh)	4,43 x 1,84 x 1,63 m
Aandrijflijn	Seriehybride, benzine
Motor	3-cil., benzine, turbo
Cilinderinhoud	1.497 cc
Aantal elektromotoren	1
Max. vermogen	190 pk
Max. koppel	330 Nm
Gewicht	1.612 kg
Topsnelheid	170 km/h
0-100 km/h	7,9 s
Verbruik gem.	5,3 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	119 g/km

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

De jongste generatie van de Qashqai is alleen verkrijgbaar met benzinemotor en naar keuze een handgeschakelde zesbak of een cvt. Althans, tot voor kort, want aan het bestaande gamma is een variant met een hybride aandrijflijn toegevoegd. Dat is in dit geval techniek die net even anders is dan normaal. Vanbinnen en vanbuiten verandert dat nagenoeg niets aan de auto; er is nog steeds alleen maar een tankklepje, want inpluggen hoeft niet. Op het eerste gezicht is het verschil met de conventioneel aangedreven Qashqai dat de middentunnel enkele andere knoppen en een andere pook heeft en dat je 35 liter bagageruimte moet inleveren omdat er een accu onder de vloer zit. De

De Qashqai e-Power rijdt verder echt als een elektrische auto

aandrijftechniek is bijzonder. Op dit vlak is de Qashqai e-Power misschien wel de interessantste auto van het jaar. Het is een seriehybride, dat is op zich al uniek, waarvan de benzinemotor ook nog eens een variabele compressieverhouding heeft. Dat maakt deze motor aanmerkelijk efficiënter.

VERGEET CVT

Alle volwaardige hybrides die we in Nederland kennen, zijn parallelhybrides: al naar gelang de omstandigheden drijft de elektromotor of de verbrandingsmotor de

wielen aan of doen ze dat samen. Bij een seriehybride zorgt alleen de elektromotor voor de aandrijving. De verbrandingsmotor heeft geen mechanische verbinding met de wielen. Simpel voorgesteld is een seriehybride dus een elektrische auto met een eigen elektriciteitscentrale aan boord. In het geval van de Nissan Qashqai e-Power bestaat die centrale uit een 1,5-liter driecilinder benzinemotor (156 pk en 250 Nm) met een dynamo die de elektromotor (190 pk en 330 Nm) voedt. De maxima van de e-motor liggen hoger dan wat de turbomotor kan leveren, als er moet worden gepiekt zorgt een kleine accu (slechts 1,97-kWh netto capaciteit) voor extra elektriciteit. Bij rustig rijden of afremmen wordt de accu weer opgeladen. Na het indrukken van de EV-knop kom je op alleen een volle batterij slechts twee tot drie kilometer ver. Aardig detail is dat de verbrandingsmotor zodanig geprogrammeerd is dat zijn toerental evenredig oploopt met de snelheid van de auto. Dit geeft een veel natuurlijker effect dan het gegier bij sommige hybrides wanneer je het gaspedaal intrapt. De Qashqai e-POWER rijdt verder echt als een elektrische auto, er is geen tussenkomst van een transmissie of koppeling. Dit doet de Qashqai met cvt, die soms met horten en stoten zijn werk doet, direct vergeten. En dan te bedenken dat de e-Power vlotter en zuiniger is dan die variant met cvt, maar vergelijkbaar aangekleed wel voor hetzelfde bedrag in de prijslijst staat. Wat ons betreft is de keuze dan snel gemaakt. **AW**

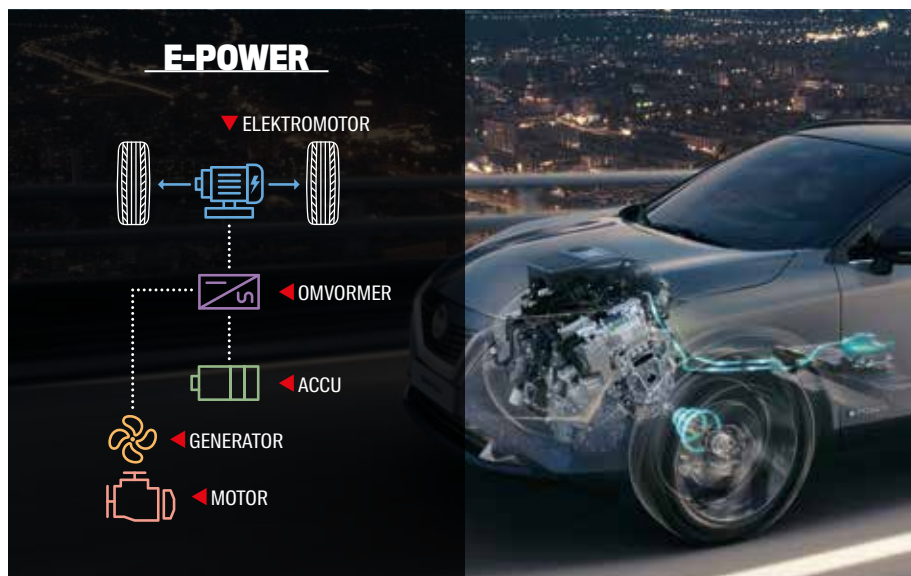
▼ Weliswaar samengebouwd als één unit is er tussen de elektromotor en verbrandingsmotor geen fysieke samenwerking.

VARIABELE COMPRESSIE

Met de compressieverhouding wordt de verhouding aangeduid waarin de aangezogen lucht tijdens de compressieslag door de zuiger wordt samengeperst. De compressieverhouding is normaal altijd een vaste waarde die wordt gekozen bij de constructie van de motor. In theorie zorgt een hogere verhouding voor hogere prestaties (iets wat steviger wordt samengedrukt zal in principe ook weer met meer kracht uitzetten). In de praktijk zit er wel een limiet aan. Een samengeperst gas, dus ook een brandstofmengsel, wordt namelijk heet. Zou de temperatuur als gevolg van een te grote compressieverhouding te hoog zijn, dan zal het mengsel te vroeg en daardoor ongecontroleerd ontbranden. Dit kan leiden tot ernstige schade in de motor. In de praktijk ligt de limiet voor een natuurlijk aangezogen benzinemotor net iets boven de 12:1.

JAKNIKKER

Een turbo perst extra lucht in de verbrandingsruimte, meer dan een atmosferische motor op natuurlijke wijze kan aanzuigen. Om te voorkomen dat door deze extra naar binnen geperste lucht de druk te hoog wordt, heeft een turbomotor een lagere compressieverhouding dan zijn atmosferische evenknie. Doorgaans werken turbobenzinemotoren met een compressieverhouding van 8:1. Waarom zou je dan toch die compressieverhouding willen variëren zoals Nissan doet? Omdat de meeste motoren een groot deel van de tijd slechts beperkt worden belast. Een turbo doet dan nauwelijks iets, de motor zuigt zelf zijn lucht aan. Voor het rendement zou nu een hogere compressieverhouding ideaal zijn. En dat kan dus niet. Althans, bij een gewone motor. Nissan voegt aan de klassieke combinatie van krukas, drijfstaaf en zuiger een soort traploos verstelbare jaknikker toe, de spil in het systeem. Doordat de jaknikker verdraait, maakt de zuiger zijn slag hoger of juist lager in de cilinder en wordt het mengsel dus meer of juist minder samengeperst.



IS ER LEVEN NA DE LEAF?

Met de Leaf zette Nissan als elektropionier in 2010 de EV serieus op de kaart. Lukt het met de Ariya wederom om een flinke sprong vooruit te maken?

✍️ Cornelis Kit 📷 Nissan



Op basis van dezelfde bouwstenen die we inmiddels kennen van de Renault Megane E-Tech Electric komt Nissan met de Ariya, alleen gebruikt Nissan niet al die bouwstenen. De lichtste motor en het compactste accupakket van de Megane zien we niet in de grotere Ariya. Wel zien we naast twee voorwiel-aandrijvers als topper in de range een 4x4. En waar die elektrische Megane een C-segment-hatchback is, is de Ariya een cross-over-SUV. De Ariya is dan ook een forse verschijning. In alle richtingen is hij groter dan de Megane en zelfs ook groter dan de Qashqai. Voor- en achteras staan ook verder uit elkaar dan bij die benzine-SUV.

Het interieur oogt strak en opgeruimd. Waar het in de Qashqai lijkt alsof alle knopjes bij een andere leverancier vandaan komen, ziet het er in de Ariya uit als een echte eenheid. Hierbij moet worden opgemerkt dat er überhaupt niet veel knopjes meer zijn overgebleven. De inrichting is vrij minimalistisch, wat direct bijdraagt aan een verzorgde indruk. Het over de hele breedte met een alcantara-achtig materiaal bekledde dashboard wordt gedomineerd door een groot zwart paneel met daarin recht voor de bestuurder een digitaal instrumentarium en in het midden het multimediascherm. Het instrumentarium is naar eigen inzicht in

te delen; er zijn meerdere overzichtelijke opstellingen mogelijk. Het infotainment-systeem is vrij uitgebreid, maar met heldere widgets toch eenvoudig te bedienen. Onder het scherm zijn op een van hout-reliëf voorziene kunststof strip pictogrammen aangebracht die we herkennen als die van aircoknoppen. Drukken op de pictogrammen geeft een haptische feedback en uiteraard direct de gewenste aanpassing van je klimaatinstellingen.

VERDER DAN VERWACHT

Nissan geeft je de keuze uit drie aandrijfvarianten. De basisversie heeft een

accupakket van 63 kWh in combinatie met een motor met 217 pk, de iets potentere uitvoering een accu van 87 kWh plus een bij 242 pk piekende motor. Beide hebben ze een maximumkoppel van 300 Nm. De dikste versie – dankzij een extra motor een vierwielaandrijver – heeft ook de accu van 87 kWh, alleen pieken de motoren nu samen bij 306 pk en 600 Nm. We zijn volgens Nissan op pad geweest met de lichtste variant. Geen moment hebben we het gevoel iets tekort te komen. Met een druk op de e-pedal-knop laat je de auto sterker op de motor afremmen, wat prettig is in fileverkeer. Voor het





overige vinden we het fijner wanneer er niet zo veel wordt gerecupereerd als we het stroompedaal loslaten. De dosering steekt nogal nauw. Bij het weggrijden met een volle accu meldt de boordcomputer dat we 460 kilometer ver zouden moeten komen, verder dan verwacht. Opmerkelijk. Volgens de specificaties hebben we met de 63-kWh accu namelijk een WLTP-actieradius van 403 kilometer. Zouden we dan toch met de potentere versie op pad zijn geweest, die volgens de WLTP 533 kilometer moet halen? Een zoektocht in het dashboardkastje levert alleen een verzekeringskaart op,

maar geen kentekenbewijs of iets anders wat informatie kan verschaffen over het motorvermogen (en dus de accucapaciteit) van de auto waarin we rijden. We houden het er maar op dat degene die voor ons op pad is geweest met deze Ariya zich voorbeeldig heeft gedragen, zodat de boordcomputer de verwachte actieradius daarop heeft gebaseerd ... Het accupakket is niet meer zoals bij de Leaf luchtgekoeld, maar wordt met vloeistof op temperatuur gehouden. Dit heeft als voordeel dat de batterij bij het laden actief op de juiste temperatuur kan worden gehouden. Ook is het hierdoor

TECHNISCHE GEGEVENS

Ariya

Afmetingen (lxbxh)	4,60 x 1,85 x 1,66 m
Aandrijflijn	Elektrisch
Aantal elektromotoren	2
Max. vermogen	Tot 225 kW/306 pk
Max. koppel	Tot 600 Nm
Topsnelheid	Tot 200 km/h
0-100 km/h	Tot 5,7 s
Verbruik gem.	Vanaf 15,6 kWh/100 km
Accucapaciteit	tot 87 kWh
Opladen	22 kW AC / 130 kW DC

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



◀ De complete middenconsole is elektrisch naar voren of naar achteren te schuiven.

In alle richtingen is de Ariya groter dan de Megane en zelfs ook groter dan de Qashqai

nu mogelijk om wanneer je bijna bij de (snel)lader bent de accu alvast te preconditioneren, alles voor een sneller laadproces. Verder heeft Nissan bij de Ariya de CHAdeMO-aansluiting gelaten voor wat hij is ten faveure van de in Europa gebruikelijke CCS-stekker.

Alles bij elkaar zorgt het ervoor dat er met 130-kW gelijkstroom kan worden geladen. Aan de wisselstroomlaadpaal wordt standaard met maximaal 7,2 kW geladen. Tegen bijbetaling wordt de Ariya geleverd met een 22-kW 3-fasenlader, een investering die zeer zeker het overwegen waard is. Met een vanafprijs rond de vijftig mille loopt de goedkoopste Ariya keurig in de pas met een vergelijkbaar gemotoriseerde Volkswagen ID.4, al heb je met die laatste dan wel een grotere accu en dito reikwijdte. De Ariya verzet geen bakens zoals destijds de Leaf, maar is zeker een prima aanvulling in EV-land. **AV**

**NISSAN JUKE HYBRID**

EERSTE RIJTEST

De Nissan Juke is al een tijdje op de markt maar kende nog geen enkele vorm van elektrificatie. Maar nu is er de hybride aandrijflijn van de Renault Captur.

↳ Roy Kleijwegt
📷 Nissan

JUKE MET BOOST



Nissan lanceerde eind 2019 de tweede generatie van de Juke. Die auto was in de basis zijn tijd ver vooruit als compacte cross-over, maar in de aandrijflijn was er niet veel keuze. Je moest het doen met de 1.0 driecilinder met 117 pk. Tot nu dus, want vanaf deze zomer is er ook een hybride versie.

TIJD VER VOORUIT

De aandrijflijn is erg bijzonder. De auto heeft twee elektromotoren: een dient als starter/generator en levert al meer dan 20 pk. Daarnaast krijg je een grotere elektromotor met 49 pk. De Juke gebruikt deze altijd om weg te rijden. De atmosferische 1.6 viercilinder wordt dan gebruikt om stroom op te wekken met de kleine generator. Maar als er meer kracht nodig is, wordt de benzinemotor via een viertraps automaat zonder koppeling of koppelmvormer aan de grote elektromotor gekoppeld. Dit gebeurt op zijn vroegst bij 55 km/h. De elektromotor zorgt er dan voor dat de toeren zo goed als gelijk zijn en middels een zogeheten dogclutch worden de versnellingen dan ingelegd zonder dat er gekoppeld hoeft te worden. Een synchromesh is niet nodig omdat de elektromotoren de toeren (bijna) gelijk trekken. Omdat de grote elektromotor zelf ook twee eigen versnellingen heeft, heb je in de praktijk acht verzetten die continu bezig zijn om de kracht zo efficiënt mogelijk naar de wielen te krijgen. Je hebt er zelf geen enkele zeggenschap over. Pas als we versnellen naar snelwegtempo horen we de motor soms dingen doen die niet overeenkomen met hoe we rijden, maar tot 100 km/h voelt het geheel bijna als een soort cvt met veel elektrokracht. Een omgekeerde wet van de remmende voorsprong dus. Hierdoor is de Hybrid per

direct de Juke die je moet hebben. De prijs is bij gelijke uitvoering lager dan de 1.0 met automaat en je hebt meer vermogen en een lager verbruik. Zeker bij stedelijk gebruik maakt het forse koppel van de elektromotor de Japanner tot een vlotte en soepele auto om te rijden; bovendien is hij logischerwijs erg stil. Net als in de Nissan Leaf krijg je een e-pedal-stand waarbij de auto fors afremt op de elektromotor, zodat je met één pedaal kunt rijden tenzij je onverwacht erg hard moet remmen. De Juke vertraagt alleen niet zo fors als de Leaf, en bovendien remt hij niet tot stilstand, je blijft altijd kruipen. Daarnaast kun je kiezen voor een elektrostand waarbij de auto de benzinemotor zo lang mogelijk uit laat.

MODERN GENOEG

Verder rijdt de Nissan niet heel anders dan de versie die we al kennen. Het is nog altijd een relatief stugge auto, zij het minder erg dan bij de voorganger. De wegligging is daardoor wel goed, maar drempels kunnen hard doorkomen. De cockpit is overzichtelijk, het mediasysteem niet trendsetend maar modern genoeg. De ruimte op de

TECHNISCHE GEGEVENS

Juke Hybrid

Afmetingen (lxbxh)	4,21 x 1,80 x 1,59 m
Aandrijflijn	2 elektromotoren, benzine
Motor	4-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	1.596 cc
Max. vermogen:	
Benzinemotor	69 kW/94 pk
Elektromotoren	36 kW/49 pk
Max. koppel:	
Benzinemotor	148 Nm
Elektromotoren	205 Nm
Max. systeemvermogen	103 kW/140 pk
Topsnelheid	166 km/h
0-100 km/h	10,1 s
Verbruik gem.	5,0 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	115 g/km

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

achterbank is niet overweldigend, maar dat is al snel zo bij een B-segment cross-over. Aan de buitenkant is de hybride te herkennen aan de dichte grille die moet zorgen voor een lagere luchtweerstand. De hybride Nissan Juke staat vanaf nu bij de dealers. **AW**



◀ Een overzichtelijke cockpit met het scherm handig hoog.

DE NIEUWE TOWNSTAR EV

LEVERBAAR VANAF NAJAAR 2022

De Nissan Townstar is de bestseller die het moet gaan doen in het compacte segment. Voor Nederland zet Nissan vol in op de elektrische Townstar. Die heeft een 122 pk elektromotor en een 44 kWh accupakket aan boord, goed voor een verwacht rijbereik van 285 km.

NIEUW LOGO

De volledig elektrische Nissan Townstar onderscheidt zich van zijn benzinebroers door een wat andere grille, die volgens de fabrikant dezelfde ontwerpfilosofie volgt als die van de eveneens elektrische Ariya. Meer het 'nieuwe Nissan' dus, wat ook tot uiting komt in het gebruik van het nieuwe Nissan-logo. De elektrische Townstar is het eerste model dat in Europa dat embleem draagt. **AN**



◀ De elektrische Townstar heeft een bereik van 285 km.



DE NIEUWE X-TRAIL

OOK MET E-POWER ÉN VIERWIELAANDRIJVING

Onlangs is de volledig nieuwe Nissan X-Trail ook in Nederland gelanceerd. De e-Power-aandrijflijn in deze toonaangevende SUV maakt het mogelijk dat de X-Trail elektrisch wordt aangedreven, maar géén EV is.

NIEUW PLATFORM

De nieuwe X-Trail, waarvan in Japan ook een luxueus uitgedoste Autech-versie komt, is 4,66 meter lang en heeft een wielbasis van 2,71 meter. Hij deelt zijn CMF-CD-platform met de Qashqai, al staat de X-Trail wel op de langere variant daarvan. **AN**

LEVERBAAR VANAF NAJAAR 2022



E-POWER:
EEN ELEKTRISCHE RIJBELEVING, MAAR GEEN EV



26 SEPTEMBER T/M 8 OKTOBER



HOE ELEKTRISCH WILT U RIJDEN?

Ontdek het tijdens de Nissan Electrified Days van 26 september tot en met 8 oktober bij uw Nissan-dealer! Wij lichten u alle voordelen toe en uiteraard staan onze geëlektrificeerde modellen klaar voor een sensationele proefrit.

NISSAN ELECTRIFIED DAYS



ERVAAR ELEKTRISCH RIJDEN NU ZELF

NISSAN NOW VOOR U, OP ELK MOMENT

Ontdek het volledige overzicht voor onderhoud, exclusieve voordelen, scherpe aanbiedingen en nog veel meer op het nieuwe Nissan NOW-platform.

- Met een Nissan NOW-account beschikt u over een compleet overzicht van alle vereiste werkzaamheden aan uw Nissan. Zoals het onderhoud, APK en informatie over bijvoorbeeld service-contracten.
- Aanbiedingen op diverse producten die het rijplezier met uw Nissan maximaliseren.
- Met de gratis registratie op Nissan NOW kunt u direct genieten van allerlei voordelen zoals korting-vouchers, hotelovernachtingen, attractieparken, restaurants en nog veel meer!
- Nissan NOW biedt u de mogelijkheid om direct in contact te komen met uw vertrouwde Nissan-dealer.

WACHT NIET LANGER
EN ACTIVEER NU UW
GRATIS ACCOUNT OP:
NISSANNOW.NL

Scan om u aan te melden!



NISSAN SERVICES PLAN



VOORDELEN VOOR PARTICULIEREN EN PROFESSIONALS

VERLENGDE GARANTIE

- Verlengde Garantieverzekering**
U verzekert zich tegen hoge kosten die mogelijk na de fabrieksgarantie, binnen de looptijd van deze verlengde garantie, ontstaan.
- Nissan Assistance**
24 uur per dag, 7 dagen per week staat er pechhulp voor u klaar, zonder extra kosten voor u.

ONDERHOUDS- CONTRACT

- Voorgeschreven periodiek onderhoud**
Uw zorgen worden uit handen genomen met periodiek onderhoud en controles, voorgeschreven én uitgevoerd door Nissan. Tegen een voordelig tarief is uw auto verzekerd van de beste behandeling.
- Nissan Assistance**
24 uur per dag, 7 dagen per week staat er pechhulp voor u klaar, zonder extra kosten voor u.