Martijn Verhoef
11 januari 2017

Japanner naar Europese smaak

Af en toe weet een autofabrikant je te verrassen door onder dezelfde naam met een compleet andere auto te komen. Neem nu Mercedes-Benz met de A-Klasse, Renault met de Espace en Kia met de Rio.
Zo'n revolutie in ontwerp en plaatsing in de markt kan zelden een onaangename verrassing genoemd worden, zoals ook Nissan bewijst met de compleet vernieuwde Micra.
Hij rekent volledig af met het tuttige imago van in ieder geval de laatste twee generaties en is klaar om het B-segment eens flink op te schudden. Of deze revolutie een kans van slagen heeft, testten wij uit door de Micra op de Kroatische kustwegen aan de tand te voelen.

Revolutie

Nissan weet wel voor roering te zorgen in de autowereld, want met de Qashqai lukte het eerder al om van een oude standaard af te stappen in het C-segment. Dat heeft het merk geen windeieren gelegd, zodat de Japanners ook in het b-segment voor een auto met sex appeal hebben gezorgd. In niets lijkt de nieuwe Micra op zijn voorganger(s). Waar de vorige Micra qua formaat tussen het A- en B-segment in viel, schurkt de nieuwe versie juist meer tegen het C-segment aan.

De wagen is de breedste in zijn klasse en ten opzichte van het oude model een stuk langer, breder en lager. Die winst in lengte zien we onder andere terug in de lange en gestroomlijnde neus met zijn kenmerkende grille. Ook de wielbasis neemt met 7,5 centimeter toe, wat moet resulteren in meer binnenruimte. En profil zie je veel wulpse lijnen die vanaf het voorpaneel langs de deuren naar de achterzijde lijken te stromen. De handgreep van het achterportier is verwerkt in zwart kunststof dat overloopt in het zwart glanzend paneel op de C-stijl. Zeker bij een contrasterende kleur als het Energy Orange op onze testwagen zorgt dit voor een heel mooi effect.

Ook de achterzijde is dynamisch vormgegeven, waarbij met name de boemerangvormige achterlichten opvallen. Waar de koplampen optioneel kunnen worden voorzien van LED's met een zeer goede lichtopbrengst, moeten de achterlichten en kentekenplaatverlichting het helaas zonder deze techniek stellen, waardoor de achterkant er in nachtelijk verkeer net wat minder opvallend uitspringt. Nissan biedt je de mogelijkheid om de Micra volledig te personaliseren met onder andere stripings en kleuraccenten, die desgewenst ook in het interieur terugkomen.

Hoogwaardig

De vorige Micra was een echte wereldauto die in veel verschillende landen zo goed als ongewijzigd werd verkocht. De nieuwe Micra wordt neergezet als een auto die speciaal voor Europa werd ontworpen en als er iets is waar wij Europeanen blij van worden, dan is het wel een kwalitatief hoogwaardig interieur. En daar heeft Nissan dan ook naar gehandeld, want zeker het dashboard is opgetrokken uit hele mooie en zachte materialen.

Nissan verwacht ook veel kopers te trekken die nu nog een C-segmenter rijden en daarom moet de Micra wel voorzien kunnen worden van een aantal luxe opties en veiligheidssystemen.

Zo kun je kiezen voor een 360 graden camera, stoelverwarming en een BOSE audiosysteem, waarbij zelfs een speaker in de hoofdsteun van de bestuurder niet mag ontbreken.
Het luxegevoel wordt wel een beetje getergd door het ontbreken van elektrisch bedienbare ramen voor de achterpassagiers en door het feit dat de passagiersstoel niet in hoogte valt te verstellen op de meest luxueuze uitvoering die wij reden.

De stoelen zijn prima, maar niet uitzonderlijk goed voor deze klasse. Juist voor een auto met een sportief karakter - want dat heeft de Micra - zouden wij wel iets meer zijdelingse steun willen hebben. Zowel het stuur als de bestuurdersstoel zijn verder helemaal naar Europese smaak te verstellen. Op de achterbank voel je je omsloten door de auto, door de hoge deurpanelen die een veilig gevoel geven.

Bovendien is de achterbank lekker breed, waardoor je gemakkelijk met twee volwassenen naast elkaar zit. Ook langere achterpassagiers zitten prima achterin, mits de bestuurder en bijrijder hun stoel niet al te ver naar achteren schuiven. Maar die vereiste gaat voor alle B-segmenters en het merendeel van de auto's uit het C-segment op. Bovendien is er ook aan hoofdruimte geen gebrek achterin.
De kofferruimte in de Micra is geheel in lijn met de directe concullega's en bevat (net zoals in de Clio hatchback) 300 liter.

Leentjebuur

Die verwijzing naar de Renault Clio is niet geheel toevallig, want de nieuwe Micra rolt in dezelfde fabriek als zijn Franse broeder van de band. Op het gebied van techniek delen de twee een aantal motoren en transmissies. Zo vinden wij in onze testauto de 0.9 liter driecilinder van Renault, die gekoppeld is aan een vijfbak die we ook in de Clio tegenkomen. De 1.0 90 pk dieselmotor uit de Clio kun je eveneens in de Micra aantreffen. En de keuze van Nissan om leentjebuur te spelen is zeker geen verkeerde, want de motoren uit de Clio hebben zich al bewezen als hele fijne krachtbronnen. De benzinemotor voelt zich ook in de Micra prima thuis.

De motor is gemoedelijk bij geleidelijk accelereren, maar behoorlijk pittig als hij flink in de toeren wordt gejaagd. Vanaf 3500 toeren laat de motor aardig van zich horen en doet ook de turbofluit een duit in het zakje. Wat dat betreft is de dieselmotor een stuk beschaafder, zoals we merkten tijdens een beknopte testrit met de oliestoker.
Maar dankzij de uitzonderlijk goede isolatie in het interieur dringen motorgeluiden, bandengerol en windgeruis nooit hinderlijk hard door in het binnenste van de Nissan.

De juiste basis

Op het gebied van efficiÃ«ntie hebben de motoren zich al bewezen en hoewel de omgeving van de testlocatie allesbehalve representatief is voor het vlakke Nederland, hebben wij er wel vertrouwen in dat de Micra niet buitensporig veel af zal wijken van de waarden in een Clio hatchback.

De motoren komen dus van Renault, maar het onderstel is juist weer van Nissan. Sterker nog: het doorontwikkelde V-platform is het onderstel waar later nog veel meer Nissans gebruik van zullen maken, evenals de opvolger van de huidige Clio en wellicht een B-segmenter van Mitsubishi. En die toekomstige modellen kunnen het slechter treffen, want met het onderstel van de Micra is weinig mis. De auto voelt zeer volwassen aan op zowel rechte stukken als in bochten. De besturing is lekker direct, waardoor het extra jammer is dat de besturing nog steeds licht aanvoelt. De doorsnee Micra- koper zal dat waarschijnlijk worst wezen, want het voordeel is dat de auto in stadsverkeer lekker wendbaar aanvoelt en een kleine draaicirkel heeft. Als je dan toch de ambitie hebt om haarspeldbochten te pakken met je nieuwe Micra zul je het vast

kunnen waarderen dat de auto in bochten erg goed aanvoelt. Overhellen is er niet bij en door de stijfheid van de carrosserie is de auto zeker niet onrustig.

Bovendien wordt de auto geholpen door een aantal elektronische systemen, die duikneigingen en uitbrekingen van de auto weten te voorkomen door ongemerkt in te grijpen op de motor en de remmen.

Voor een nieuw publiek

De Micra moet voor het grootste gedeelte van de verkopen een heel ander publiek aantrekken. Daarbij moet ook aan een vermogender publiek worden gedacht, want voor een compleet uitgeruste Micra met een fijne motor betaal je algauw bijna 20 mille. De auto is inclusief afleveringskosten vanaf 15.190 euro te rijden en is voorzien van een 73 pk sterke atmosferische benzinemotor.

Maar je wilt natuurlijk zaken als airco, lichtmetalen wielen en dat fijne turboblok. Voor de N-Connecta uitvoering in combinatie met de 90 pk benzinemotor betaal je dan

19.390 euro. Gelukkig zijn de opties veelal gebundeld in pakketten, waardoor je niet leeg hoeft te lopen op zaken als de 360 graden camera en het BOSE audiosysteem.

De Micra is weer hip en stoer en brengt je bovendien vertrouwenwekkend rijgedrag met een sportief randje. Daarvoor moet uiteraard dieper in de buidel getast worden, maar vergeleken met de concurrentie zijn de gevraagde bedragen niet buitensporig, zeker met het oog op de luxe-opties die de Micra je te bieden heeft.

Plus

+ Strak gelijnd en expressief uiterlijk
+ Fraai dashboard
+ Fijne rijeigenschappen met een sportief randje

Min

- Geen elektrische ramen achter
- Bijrijdersstoel niet in hoogte verstelbaar