



Wilbert Huls  
25 februari 2006

## Intro

SHIFT\_ city life. Met die term introduceert Nissan zijn hippe Micra C+C. Na Peugeot, die met de 206 het concept coupé en cabriolet in 2005 introduceerde in de compacte klasse met de 206CC, en Opel met de Tigra TwinTop is Nissan het derde merk dat het aandurft om zo'n model te maken van een klein autootje, dit maal op basis van de Micra. Het wordt zo langzamerhand een heus marktsegment, want meer merken staan met een dergelijk productierijp concept klaar. Wat heeft de Micra in dit geval te bieden ten opzichte van de concurrentie? Brengt de C+C het stadsleven, en dan natuurlijk met name het stadsrijden, werkelijk naar een hoger plan zoals Nissan ons wil doen geloven?



## Het exterieur

Waar ik aan de binnenkant het dashboard al gericht vond op de vrouwelijke automobilist denk ik dat dat met de buitenkant niet anders is. Ook hier hebben we te maken met bolle en ronde vormen.

De voorkant vertoont grote gelijkenis met de normale hatchback, die sinds de facelift is voorzien van de bumper van de SR, de sportieve variant van de Micra. Verder springen natuurlijk de olijke koplampen in het oog welke typerend zijn voor de laatste generatie Micra.

De lijnen aan de zijkant worden sterk bepaald door de vouw die van boven de voorwielen door loopt naar de achterkant. In vergelijking met de 3-deurs zijn beneden deze vouw de skirts het enige opvallende verschil. Boven deze vouw is het natuurlijk

een wereld van verschil, zowel in gesloten als open toestand. In gesloten toestand zien we de kenmerkende ronde daklijn van een coupé-cabriolet die eindigt op de relatief hoge achterkant. In open toestand zien we het profiel van een echte fun-auto met de gebogen voorruit met daarachter de kuip waarin je je goed een glimlachende bestuurder kunt voorstellen.

Overigens gaat de kap opvallend snel open en dicht: slechts 22 seconden scheiden je van de dichte tot de open variant. Het viel mij ook dat je handmatig niks meer hoeft te ontgrendelen zoals ik bij een concurrent nog heb gemerkt. Het is enkel één knopje ingedrukt houden en het Auto Open Roof systeem bergt het 2-delige glazen dak op of haalt het weer tevoorschijn.

De achterkant wordt gesierd met een wat scherpere bumper, maar heeft verder dezelfde achterlichten als bekend van de gewone Micra. Ook het uitlaatje staat iets prominenter in het zicht.



## Het interieur

Het ontwerp van het dashboard lijkt mij erg gericht op de vrouwelijke automobilist. Het grijs/zwarte dashboard met ronde, vriendelijke vormen wordt gesierd met roomwitte knoppen en meters. Achter het stuur bevinden zich in een ovaal koepeltje de gebruikelijke meters. Ik vind de meters wat aan de kleine kant, wat een snelle aflezing niet ten goede komt. Daarnaast is het rode gedeelte van de toerenteller in daglicht moeilijk te onderscheiden van het 'normale' gedeelte. Dat de wijzers 'voor dood' naar beneden hangen wanneer de auto niet op contact staat, vind ik wel weer een grappig detail.

Het middengedeelte is vrij basic met een originele radio/cd-speler van Nissan met bij het interieur passende knoppen en daaronder de airconditioning.



# Nissan Micra C+C 1.4 Tekna

Wanneer ik plaatsneem in de Micra voel ik direct dat de stoelen zeker zullen bijdragen aan een heerlijk rijgevoel. Het zijn lekker vorgevormde stoelen waar je gelijk goed in zit. De stoelen zijn stevig en zijn aan de zijkant voorzien van wat zachtere verdikkingen die je stevig op je plek houden. Langs de rand is de stoel ook voorzien van een soort kunststof spikkeltjes die op de stoel liggen. Deze zorgen voor een leuk dessin, maar daarnaast fungeert het ook als een soort antislipmiddel. De stoel is prima te verstellen, maar wanneer je dat wil doen, stuit je toch op een behoorlijk probleem. Wanneer het portier namelijk dicht is, zijn de knoppen en hendels voor de verstelling amper te bedienen, zo dicht staat de stoel tegen het portier aan. Daarnaast vind ik de laagste positie van de hoogteverstelling van de stoel nog redelijk hoog. Dit kan nog wel eens een probleem vormen voor de echt lange mensen.

Nissan verkoopt de C+C zelf als 2+2-zitter. In de folder staat zelfs, ik citeer: 'De Micra C+C heeft, voor kortere ritten, genoeg plaats voor vier volwassenen'. Nou wanneer het hier volwassen Hobbits betreft met geamputeerde benen dan ga ik akkoord, maar verder is de ruimte achterin natuurlijk een lachertje. Zelfs een kind kan er nog niet normaal zijn benen kwijt.

Waar de ruimte ten opzichte van de normale Micra is gebleven wordt duidelijk wanneer de kofferruimte geopend wordt. Hier kun je maar liefst 457 liter in kwijt bij een gesloten stand van het dak. Zelfs met het dak open blijft er nog een respectabele 255 liter over.



## Het rijden

De 1.4 motor die ons voortstuwt levert 88 pk. Op zich genoeg voor een Micra, maar deze Micra C+C weegt toch een kleine 200 kilogram meer dan zijn gewone broer. Helaas blijkt mijn voorgevoel juist dat de motor wat aan de krappe kant is. De motor heeft geen problemen om de auto van zijn plek te brengen, maar je zou toch wel iets meer pit verwachten in een coupé dan wel cabriolet. Pas wanneer je de auto wat hoger in de toeren laat komen, merk je dat er toch onderhuids nog wel wat pit in zit. Er komt dan ook wel behoorlijk wat motorgeluid vrij, ook in gesloten toestand is dat erg goed te horen. Helaas kom je in een stadsritje niet zo gauw aan die hoge toeren toe. Er is gelukkig voor slechts 900 euro meer een 1600-motor beschikbaar die tot 110 pk aan vermogen op de weg kan leggen en als je mij de keuze zou geven, dan is die snel

# Nissan Micra C+C 1.4 Tekna

gemaakt: de 1600.

Ook het sturen is wat slapjes, wanneer je een bochtig, stads parcours hebt af te leggen is dit toch wel vervelend. Ook wanneer je de auto al cruisend zou berijden, kan een directere besturing geen kwaad lijkt me.

Het schakelen gaat wel lekker vlot en soepel. Geen moment sta je stil bij het schakelen omdat het zo vanzelfsprekend en makkelijk gaat. Duidelijk een pluspuntje in het rijgedrag.



## Slot

Qua design is dit autootje zeker een guitig stadsautootje dat waarschijnlijk voornamelijk ingezet zal worden als tweede autootje. En aangezien bij veel



# Nissan Micra C+C 1.4 Tekna

Nederlandse huishoudens het tweede autootje toch nog voor moeder de vrouw is, kan Nissan goed scoren met dit lief vormgegeven model.

Of deze gereden versie het stadsrijden naar een hoger plan tilt zoals Nissan met zijn slogan aangeeft, durf ik te betwijfelen. Volgens mij moet je dan echt voor de sterkere 1.6 gaan. En bij een aanschafbedrag van net boven de 20.000 euro hoef je het volgens mij om de 900 euro verschil niet te laten. Dan heb je al met al een leuk ogende auto met toch dat beetje pit. Zeker leuk als tweede autootje, me dunkt.

## Plus

- + Stoelen
- + Kofferruimte
- + Snel en makkelijk dak-systeem

## Min

- Stoelverstelling
- Zitruimte achterbank
- Geen fun-rijgedrag bij de 1.4