



Harold Rolloos  
8 maart 2011

## Doe maar gewoon...

Nissan lijkt het de laatste tijd niet meer zo nauw te nemen met haar overwegend brave imago. De Cube was gewaagd en ook de Juke deed velen met de ogen knipperen. Met de vierde generatie van de Micra kan Nissan het echter niet zo bont maken. De kleinste uit de range doet het vooral goed bij het oudere publiek, dat doorgaans niet zit te wachten op gewaagde uitspattingen. Toch presenteert Nissan de nieuwe Micra als een hippe auto die ook een jongere doelgroep moet gaan aanspreken. Aan de kleur van onze testauto ligt het in ieder geval niet.



## Ronde vormen

Wie aan de Micra denkt, zal zich al snel de ronde vormen voor de geest halen. Om ook de nieuwe Micra herkenbaarheid mee te geven, is het niet heel vreemd dat de ontwerpers opnieuw voor de nodige rondingen in het design hebben gekozen. De jongste telg van Nissan heeft ook deze keer een guldig smoeltje gekregen, al oogt het wat meer ingetogen dan bij zijn voorganger. In een grijze kleur zal de Micra vast anoniemer door het leven gaan dan in het 'Spring Green' van onze testauto. In het begin was het erg wennen, maar bij zo'n vrolijk autootje hoort eigenlijk ook een dito kleur. De Micra mag voor een kleine 11.000 euro de showroom verlaten. Wij rijden de Tekna, de meest complete uitvoering van de kleine Nissan. Voor iets meer dan vijftien mille krijg je dan navigatie, automatische airconditioning, lichtmetaal, stoelverwarming, parkeersensoren en nog een aantal andere zaken die het leven onderweg een stuk prettiger maken.



## Opvallend ruim

Het frisse interieur met lichte stoelbekleding ziet er al even vrolijk uit als de buitenkant, al is het niet allemaal rozengeur en maneschijn in de Micra. Neem bijvoorbeeld het materiaalgebruik. De concurrentie voorziet haar kleintjes steeds vaker van zachte en mooie materialen. In de Micra komen we helaas hard plastic tegen op en rond het dashboard en in de deurpanelen. Ook zijn de zittingen van de voorstoelen aan de korte kant. Aan opbergruimte is er geen gebrek in de Nissan. Met twee dashboardkastjes, twee bekerhouders en tal van andere vakjes is de Micra bijzonder slim ingericht. Een ander sterk punt van de Micra is - ondanks zijn compacte formaat - de binnenruimte. Zo valt de hoofdruimte achterin helemaal niet tegen en kunnen twee volwassenen er zelfs heel redelijk plaatsnemen. Daarbij wordt de instap een stuk makkelijker gemaakt door het feit dat iedere Micra altijd een vijfdeurs is. De bagageruimte is met een inhoud van 265 liter wel iets krappert ten opzichte van belangrijke concurrenten als de

Volkswagen Polo (280 liter) en de Ford Fiesta (295 liter).



## Bijtellingsfreaks

Op dit moment is de Micra alleen leverbaar met een 1.2 benzinemotor met 80 pk. Deze nieuw ontwikkelde driecilinder pakt laag in de toeren lekker op en doet de kleine Nissan vlot aanvoelen. In de stad komt de Micra prima mee en ook tijdens langere afstanden op de snelweg staat hij z'n mannetje. Bovendien is de krachtbron met een gemiddeld testverbruik van 5,9 liter op honderd kilometer redelijk zuinig, wat hem een groen B-label oplevert. Voor alle 14%-bijtellingsfanaten in opstand komen, ook aan jullie is gedacht! Vanaf juni komt het Japanse merk namelijk met de Micra DIG-S, een direct ingespoten 1.2 liter driecilinder met een compressor. Het blok levert een vermogen van maar liefst 98 pk en kent een CO<sub>2</sub>-uitstoot van slechts 95 gram per kilometer, waardoor de Micra wordt vrijgesteld van BPM en wegenbelasting. Onze verwachting is

dat deze uitvoering van de Micra hoge ogen gaat gooien in het B-segment.



## Stadsraker

Gezien het compacte formaat van de kleine Japanner ligt het voor de hand dat hij zich vooral in de stad als een vis in het water voelt. Met een draaicirkel van slechts negen meter is hij uiterst wendbaar in drukke straten en is ook het inparkeren een fluitje van een cent. Bij dat laatste wordt de bestuurder geholpen door het parkeerhulpsysteem, dat meet of een parkeerplek voldoende ruimte biedt om de auto kwijt te kunnen. Zowel in de stad als op de snelweg gedraagt de Micra zich comfortabel. Het schakelen door de vijfbak gaat - zoals we van Japanse auto's gewend zijn - erg soepel en met korte slagen; alsof je met een mes door een pakje boter gaat. De besturing is licht, maar voldoende communicatief om goed aan te voelen waar de auto heen gaat. Wel helt de Micra wat over in de bochten, al blijft hij uiteindelijk mooi op koers. Mocht er

onverhoopt toch iets misgaan, dan grijpt het standaard ESP - niet alledaags in deze klasse - alsnog in. Verder beschikt iedere Micra over zes airbags. Iets wat tijdens de testweek in negatieve zin opviel was de matige isolatie van de omgevingsgeluiden. De motor daarentegen is wel weer goed geïsoleerd.



## Ons geld op de DIG-S

Met de nieuwe Micra zet Nissan in op een jonger publiek. Door zijn wendbaarheid is hij in de stad erg praktisch en ook tijdens langere afstanden blijkt de Micra erg volwassen te zijn. Ook de binnenruimte is dik in orde voor een auto van dit formaat. Als hij later dit jaar ook nog eens met die fiscaal aantrekkelijk 98 pk sterke DIG-S wordt geleverd, dan zijn wij ervan overtuigd dat ook een jongere doelgroep zal kiezen voor de Micra met deze motor. Of emoties hierbij ook een rol spelen valt te betwijfelen, maar de koper is in ieder geval verzekerd van een maatje die hem of haar niet snel in de steek zal laten.

Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Binnenruimte
- + Vlotte driecilinder
- + Complete standaarduitrusting

## Min

- Materiaalgebruik interieur
- Omgevingsgeluiden goed hoorbaar
- Overhellen in bochten