Arnold van Schepen
10 juli 2013

Volksverleiderij

We hebben het vaak gezien de laatste jaren: auto's die flink aangepakt worden en met ronkende reclamecampagnes als 'nieuw' gepresenteerd worden. Nissan heeft de vierde generatie van de Micra ook aan zo'n behandeling onderworpen, maar het valt hen te prijzen dat de Micra niet als een volledig nieuw model wordt aangeprezen. Het aard van het beestje is hetzelfde gebleven, het heeft nu wel een meer passend uiterlijk gekregen. En niet alleen het uiterlijk werd vernieuwd.

Familiegezicht

Halverwege de jaren '80 maakte de kenmerkende Nissan-grille zijn entree: de dubbele openingen met het merkembleem in het midden. De eerste generatie van de Micra werd geboren zonder deze snoet, maar bij de eerste facelift in 1985 kreeg Nissans kleinste het familiegezicht mee. De dubbele grille-openingen groeiden van kleine spleetjes tot flinke neusvleugels op de vorige generatie Micra, terwijl ze bij de P11 Primera uitgroeiden tot exemplaren die sterk aan BMW's 'nieren' deden denken. Zelfs de R390 Le Mans racer had ze. Maar tot spijt van deze en gene heeft Nissan besloten om ze uit te faseren. Dat zorgde ervoor dat de huidige generatie Micra een tamelijk non-descript snoetje kreeg.

Ergens was die keuze ook wel wat begrijpelijk, want de vorige Micra had een vrij uitgesproken uiterlijk - love it or hate it - en de K13 moest een echte wereldburger worden. Om die reden koos Nissan voor een veel ingetogener vormgeving, waarin duidelijke verwantschappen met zijn voorganger zichtbaar waren. Maar in het immer zo competitieve B-segment kom je er niet met een lief snoetje alleen. Elke zichzelf

respecterende auto in die klasse is getooid met een paar streng, dan wel grimmig kijkende koplampen. Bovendien is het zaak om uiterlijk en in technische zin op orde te blijven, want de nieuwigheden volgen elkaar in dit lucratieve marktsegment snel op. En om die reden heeft de vierde generatie Nissan Micra een stevige make-over gehad.

Grondige facelift...

En profil is er het minst gewijzigd, maar toch zijn de plaatdelen van de voorschermen anders vanwege de gewijzigde koplampen. Dat betekent dat het hele front van de 'nieuwe' Micra nieuw is, dus niet alleen de bumperpartij, maar ook de motorkap. De kenmerkende 'V' rondom het Nissan-embleem die we op alle nieuwe Nissans zien, is nu ook prominent op de Micra aanwezig. De hele bumper is wat meer uitgesproken van vorm, de 'muil' onder de grille steekt wat naar voren en de mistlampen verhuisden naar de hoeken van de bumper. Dit moet ervoor zorgen dat Nissans kleintje een meer assertieve houding krijgt.

Aan de achterzijde heeft de Micra ook een dikkere bumper gekregen, deze is ook een

aantal centimeters langer waardoor de achterklep erg diep in de bumper valt. Nissan heeft de achterklep daarom voorzien van een kunststof deel om de vorm van de bumper in de achterklep te laten overlopen. Tezamen met de facelift worden ook twee nieuwe lakkleuren geÃ¯ntroduceerd: Pacific Blue (op de foto's) en Platinum Sage. Overigens zijn al deze vernieuwingen, innerlijk en uiterlijk, voorbehouden aan de Europese markt. In het overgrote deel van de 160 landen waar de Micra / March verkocht wordt, zal de vernieuwde Micra niet aan de man of vrouw gebracht worden, daar blijft het huidige model gewoon doorlopen.

...kleine interne wijzigingen

Het feit dat de Micra in zoveel landen verkocht wordt, is een zegen en een vloek in Ã©Ã©n. Het is een zegen omdat het de Micra betaalbaar maakt, want ook minder koopkrachtige wereldburgers moeten zich een Micra kunnen permitteren. Het is een

vloek omdat het gevolgen heeft voor de gebruikte materialen en afwerking, hoewel we daar tijdens de vorige test weinig reden tot klagen voor hadden. Toch heeft Nissan de gelegenheid te baat genomen om het interieur te verbeteren. Daar zijn de wijzigingen minder ingrijpend dan aan de buitenkant, de maar de grootste wijziging springt meteen in het oog. Dat is de nieuwe middenconsole, waarin bij de luxere versies de laatste versie van NissanConnect is ondergebracht. Het instrumentarium is eveneens vernieuwd, maar dat zal je pas opvallen als je langere tijd met de huidige versie hebt gereden, echt heel ingrijpend is het niet. Maar door vele kleine wijzigingen in bekleding en texturen oogt het interieur van de Micra wel een stuk hoogwaardiger, iets dat de kritische Europese consument zeker zal behagen.

De drie bekende uitrustingniveaus Visia, Acenta en Tekna zijn gebleven. De Micra is altijd voorzien van centrale vergrendeling met afstandsbediening, elektrische ramen voor, front- en zijairbags voorin en gordijnairbags. De Acenta heeft de nodige chroomrandjes her en der, meegespoten bumpers en deurgrepen, een dakspoiler, 15 inch lichtmetaal, handbediende airco, met leer bekleed stuurwiel en audio met CD en bluetooth. De Tekna voegt daar veel luxe aan toe: NissanConnect navigatie en audio, parkeersensoren achter, Parking Slot Management, mistlampen voor, licht- en regensensoren en elektrisch inklapbare spiegels. Optioneel kan de Tekna nog uitgerust worden met een panoramadak en intelligente sleutel.

Stevig wagentje

De techniek heeft Nissan ongewijzigd gelaten, het is niet specifiek gefinetuned voor het Europese wegennetwerk. En dat is maar goed ook, want tijdens de test reden we over een erbarmelijk slecht stukje weg waarbij het onderstel flinke klappen kreeg. Een van de aanwezige Nissan-engineers merkte op dat het "a bit harsh on the suspension" was, het understatement van het jaar. Ondanks de rake klappen die het plaveisel uitdeelde aan wielen, vering en draagarmen, reed de Micra stoÃ¯cijns door. Geen deuren en ramen die kraakten in hun sponningen en geen rammelende of krakende interieurdelen. Over de bouwkwaliteit hebben we zeker geen klagen.

De vering en demping zijn aan de stevige kant, wanneer het wegdek net zo slecht is als bepaalde straten in Bratislava, dan zou het wel wat zachter mogen. Maar voor de Nederlandse situatie zijn vering en demping mooi uitgekiend. Kun je ook nog eens lekker vlot de bocht om, hoewel de Micra dan toch wel iets overhelt. Op zich niet zo erg, als je maar wat feeling met de auto houdt via het stuurwiel. Juist op dat punt doet de elektrische stuurbekrachtiging een duit in het zakje, rond de middenstand is de

bekrachtiging vrij sterk, maar bij toenemende stuuruitslag krijg je meer gevoel waardoor je je prima kunt vermaken op bochtige weggetjes. Zeker als je de 1.2 DIG-S voorin wat toeren gunt, kun je een lekker potje rijden met de Micra.

Concurrerend

Onze kennismaking met de vernieuwde Micra was kort, maar krachtig. Al het goede van de bestaande versie is gebleven en Nissan is erin geslaagd de Micra beter te laten aansluiten bij de Europese concurrentie. Hoewel er geen grote technische wijzigingen zijn doorgevoerd, herkennen we enkele punten van kritiek uit de vorige test niet meer in de vernieuwde Micra. Het afrolgeluid van de banden is minder aanwezig en ook bleven we prima in de stoelen zitten bij het betere bochtenwerk. Kennelijk Ã©Ã©n van de voordelen van een nieuwe bekledingsstof. Lekker rijden deed de Micra al en nu heeft 'ie ook een (aan)sprekend snoetje gekregen. Prijzen zijn nog niet bekend, maar als de

Micra de prijsstrategie van de nieuwe Note volgt, dan kon dat nog wel eens heel redelijk zijn. Nissan is in elk geval fair door te spreken van een vernieuwde Micra; met een passende prijsstelling kan het de opmaat zijn voor een mooi staaltje volksverleiderij.

Plus

+ Fijne, levendige motor
+ Onderstelafstemming
+ Solide onderstel / carrosserie

Min

- Overhellen in bochten
- Indirecte besturing rond middenstand
- Geen airco standaard