

Premier contact - Nissan Micra : Citadine à la conquête de l'Europe

Avec sa cinquième génération de la Micra, Nissan vise la tête des ventes en Europe, rien de moins. Sur un châssis entièrement nouveau, la marque japonaise a assemblé une nouvelle citadine avec un design anguleux et séduisant dotée d'un large programme de personnalisation intérieure et extérieure. Par ailleurs, de nombreux éléments de sécurité font partie de l'équipement de base. La bande annonce est pleine de promesses, voyons si cette voiture est à la hauteur de ses prétentions.



- 3 cylindres, turbo, essence, 898 cm³
- 90 ch à 5'500 t/min
- 140 Nm à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 175 km/h
- 0 à 100 km/h : 12.1 sec.
- Poids : 1'082 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'995 x 1'743 x 1'452
- Conso. mixte : 4.4 l/100 km
- Emissions CO₂ : 99 g/km
- dès CHF 13'690.-

La Nissan Micra fait depuis longtemps partie du paysage automobile Suisse. Les quatre générations précédentes se sont durablement implantées sur le marché et la Micra a même su rebondir après une troisième génération au look plutôt discutable. Le temps est au renouveau. Basée sur l'étude de style Sway présentée à Genève en 2015, la dernière Micra préfigure l'identité visuelle qu'arboreront tous les modèles à l'avenir.

Visuellement réussie, cette mouture propose en outre un choix étendu de 10 teintes de carrosserie pour se démarquer la morosité actuelle de la production monochrome. La liste d'équipements est innovante, avec un système de limitation du roulis hérités du X-Trail, un contrôle actif de trajectoire réduisant le sous-virage ou encore un système audio BOSE inédit dans l'habitacle d'une citadine.



Esthétique

Le look de la nouvelle Micra ressemble en tous points au concept Sway présenté à Genève en 2015. La calandre en V projette ses lignes jusqu'à l'arrière de la carrosserie où les poignées de porte sont dissimulées, créant ainsi un pavillon flottant. Les feux tout en reliefs relèvent le style de la face avant déjà généreusement sculpté tandis que, sur le côté, le bas des portes est renfoncé au lieu de ressortir. Ce trait qui court sur la ceinture de caisse sous le rétroviseur me semble familier, cependant l'effet abaissant pour l'avant de la voiture est visuellement intéressant.

A l'arrière, le dessin est harmonieux, avec un seuil de chargement qui semble haut, mais c'est en réalité le toit qui crée cette impression visuelle. Les optiques cassent les lignes en étant en décalages par rapport à la carrosserie. Le diffuseur et le spoiler donnent un côté dynamique à la citadine, qui attendra une finition Nismo (pour 2018 ?) pour laisser apparaître une sortie d'échappement.

Cette nouvelle Micra est plus longue, plus large et plus basse que la précédente. Elle reste dans les dimensions moyennes et se permet d'être la plus large du segment. Ainsi, elle propose un espace intérieur très généreux aux passagers avant mais devient plus spartiate à l'arrière.



L'intérieur de l'habitacle est esthétiquement soigné avec, à choix, trois différents packs de couleurs. Les inserts en cuir couplés aux éléments à l'aspect métal satinés sont beaux et agréables au toucher, malheureusement ils sont entourés de panneaux en plastique dur beaucoup plus austères qui ternissent la moyenne de la qualité perçue. Même les panneaux de porte arrière sont une seule pièce en plastique qui ne comporte aucun rangement, en plus de cacher un système de vitre manuelle. Bien que l'on puisse ne jamais se servir de ces places, l'économie consentie saute aux yeux.

Point essentiel du poste de pilotage, le volant très réussi mais fortement inspiré d'outre-Rhin. Doté de nombreux boutons, qui mériteraient davantage de relief pour qu'on puisse les différencier au contact, il tient parfaitement en mains et est agréable au toucher. Derrière le volant prend place le combiné d'instruments intégrant un écran de 5 pouces entre les deux compteurs à aiguilles. Celui-ci

rehausse la qualité ressentie par le conducteur au quotidien avec une présentation agréable et complète.

Enfin cette Micra célèbre aussi les 30 ans du partenariat entre Nissan et Bose. Grâce à un système à 6 haut-parleurs, la qualité sonore atteint un niveau insoupçonné, croyez-en mon oreille d'ingénieur du son. L'expérience repose sur deux éléments : de nouvelles enceintes de porte capables de produire des sons graves plus caverneux sans caisson de basse et un combiné 2-voies dans l'appui-tête conducteur qui crée un son enveloppant la tête. L'immersion peut être ajustée dans le menu audio, à 5 points du maximum me semble l'idéal, mais ce système a pour défaut de se focaliser sur le conducteur, les autres passagers en profitent moins.



Sous le capot

Dans sa stratégie Intelligent Power, Nissan a implanté trois motorisations dans sa citadine. Un premier 3 cylindres atmosphérique essence développe 73 ch (introduction en mars), un second de 0.9 litre turbocompressé propose 90 ch et un 4 cylindres diesel de 1.5 l. complète l'offre avec une puissance identique au précédent. La boîte de vitesse est manuelle à 5 rapports pour tous les modèles. Une transmission automatique est en projet pour 2018 sans plus de précision, la porte restant aussi ouverte pour une variante hybride, une propulsion électrique ou une version Nismo.

La nouvelle Micra met à l'honneur les aides à la conduite pour se distinguer de la

concurrence. En Suisse, le Safety Pack vous sera offert quelle que soit la finition choisie. Ainsi, votre citadine sera dotée d'un système anticollision à détection de piétons, une aide active contre le franchissement involontaire de ligne blanche, une reconnaissance des panneaux de signalisation et des détecteurs de présence dans les angles morts. En option, sauf pour le haut de gamme, la vision à 360° s'invite dans la citadine pour que l'on ne rate plus aucun parage.



Au volant

La session d'essai commence à bord d'une Micra orange et son moteur essence de 898 cm³. L'agrément promis aux conducteurs même grands est au rendez-vous mais empiète sur l'espace aux jambes des passagers arrière. Une pression sur le bouton de démarrage anime le petit 3 cylindres que l'on perçoit légèrement à l'oreille. En saisissant le levier de vitesses, je suis troublé par son aspect et sa texture. Ni imitation cuir, ni plastique dur, c'est un genre de revêtement moussé qu'on ne s'attend pas à trouver là.

En termes d'agrément de conduite, le moteur essence est exploitable peu avant 2'500 t/min. En dessous il ne se passe pas grand-chose et les petites côtes demanderont de rétrograder. Heureusement la commande de boîte se comporte bien avec des mouvements doux et précis. Les 90 ch suffisent à une reprise en temps normal, tout comme ils permettent de garder un 100 km/h sur le cinquième rapport sans occasionner trop de bruit dans l'habitacle.

Mon essai se poursuit avec le 4 cylindres diesel. À puissance identique, il est

pourvu de 36% de couple supplémentaire, son utilisation me correspond bien plus. Comment puis-je dire ça d'un diesel ? Sans doute parce que c'est la vérité ! Prompt au démarrage, il accepte les changements de rapport anticipés sans se retrouver à court de ressources. Seule la cinquième demande d'atteindre 80 km/h avant d'être confortable.

Sur son châssis tout neuf, la Micra évolue de façon très agréable même sur un revêtement irrégulier. Les liaisons au sol assurent un confort très correct aux passagers ainsi qu'un retour d'information suffisant au conducteur. La direction est au diapason, alliant légèreté et précision. Assisté de la réduction du sous virage et de la prise de roulis limitée, la Micra se laisse ordonner un bon rythme sur route sinueuse. L'instrument de bord peut vous indiquer lorsque l'aide active de trajectoire est en fonction, mais vous ne pourrez pas faire la comparaison car le système n'est pas déconnectable.



Verdict

Bien que l'utilisation type d'une citadine soit antagoniste à celle qui justifie l'achat d'un diesel, c'est cette motorisation qui m'a le plus convaincue en agrément de conduite. Le troisième moteur, atmosphérique celui-ci, pourrait être plus souple à l'usage mais n'arrivera pas avant le mois de mars.

L'équipement intérieur, sans être pléthorique, a été composé intelligemment. Le système son Bose est une révolution dans une voiture de ce gabarit et les divers aides que la Micra est la première à intégrer pourraient être déterminantes lors

de la comparaison avec la concurrence. Enfin, pour autant que les clients l'osent, ils pourront choisir leur Micra dans des couleurs vives et généralement absentes du paysage automobile, avant d'y ajouter les packs esthétiques.

Bien conçue pour le marché européen, la nouvelle Nissan Micra a les cartes en main pour prendre des parts aux concurrents. Son nouveau look va attirer une clientèle plus jeune avant de la convaincre avec une conduite sûre et confortable.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette

nouvelle Nissan Micra.



A lire aussi

Essai - Nissan Navara NP300 : Mettez-le au défi !

Essai - Nissan Juke Nismo RS : Racé mais pas 100% Racing

Essai - Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

Essai - Nissan X-Trail : Le retour d'un aventurier, en tenue de soirée

Essai - Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

Essai - Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact - Nissan Juke : L'essentiel reste !

Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

Evènement - Inauguration Nissan Centre à Carouge

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept

