



Micra C + C 1.4e Techna bvm5 - 88 cv

Citadine coupé cabriolet

Prix du modèle testé : **17.950 euros**
Autonomie : **46 litres = 680 km**
Émission de CO₂ (essai) : **160 gr/km**
Émission de CO₂ (théorique) : **158 gr/km**
Couple maxi : **128 Nm à 3.200 tr/min**
Puissance maxi à : **5.200 tr/min**
Poids : **1.258 kg** P/Pds : **51,67 kW/T**



La coquine Micra de Nissan vient de passer chez le tailleur allemand Karmann pour s'offrir une robe coupée et un toit de verre électriquement escamotable pour coller à la mode. Les coupés cabriolets citadins proposés à moins de dix-huit mille euros commencent à fleurir dans les villes. Par ordre alphabétique des marques, notons la C3 Pluriel, la Colt CZC, la Micra C+C, la Tigra Twin Top et la 206 CC. L'intérêt du public est réel et ces modèles permettent de se démarquer tout en respectant l'ordre futur de réduire les consommations et les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Le système d'ouverture et de fermeture du toit réservé à la Micra est automatisé. Il réclame que, pendant une vingtaine de secondes, vous teniez le doigt sur le bouton de commande pour changer de voiture. Au début de l'opération, les quatre fenêtres s'ouvrent avant la malle. Les armatures se déverrouillent et se plient en même temps qu'elles se rangent dans la partie supérieure du coffre. Il ne reste plus à celui-ci que de se rabattre. Un témoin sonore confirme la réussite de la manœuvre. En fonction de la météo et de l'itinéraire, le coupé gardera ouvertes deux ou quatre vitres à défaut de les fermer pour contenir les remous aérodynamiques. Veillons à prendre une écharpe avec nous pour éviter les refroidissements nucaux.

La Micra offrait déjà une bouille mignonne en tunique de berline... Avec sa nouvelle toilette, elle invite le regard des passants qu'elle subjugué quand elle retire son boléro. Pour réaliser cette prestation, la Micra s'est allongée de quelque neuf centimètres pendant qu'elle perdait onze centimètres en hauteur. Sa croupe est volumineuse afin

de préserver de l'espace en suffisance pour les bagages, même quand les épaules sont dénudées. Il reste d'ailleurs une zone impressionnante de rangement derrière les deux places avant. Deux sièges arrière sont livrés qui ne serviront jamais pour des humains... L'interstice pour les jambes est inexistant et les assises sont particulièrement courtes. Par contre, les pulls, manteaux et vestes, sacoches, havresacs, musettes et autres sabretaches trouveront facilement de quoi les contenir.

En dehors de ces caractéristiques esthétiques, la Micra C+C conserve les trains roulants de la berline avec les suspensions indépendantes de type Mac Pherson à l'avant et un essieu semi-rigide avec barre de torsion à l'arrière, les quatre roues dotées de ressorts hélicoïdaux. Le châssis a été quelque peu rigidifié, les réglages des ressorts et le tarage des amortisseurs raidis. La C+C offre l'ABS de série avec répartiteur et aide au freinage d'urgence, la direction à assistance variable électrique, l'autoradio CD avec les commandes au volant, l'ordinateur de bord... Les matériaux, la finition sont soignés et les assemblages sont traditionnellement impeccables chez les Japonais.

De nombreux espaces de rangement et porte-cannette sont disséminés dans l'habitacle, dans les portes, sous les sièges... La polyvalence a guidé les concepteurs qui se sont attachés à renforcer le capital de sympathie que la berline Micra avait déjà suscité. Le sérieux de Nissan se confirme dans la vie de tous les jours avec un prix justement compté pour l'équipement proposé, une garantie de trois ans. Si la Micra C+C titille les émotions, elle éveille également l'approbation de la raison.

