



## Nissan Micra C+C

### Lekker ding

Autotest | Nissan heeft op het eerste gezicht een vreemd moment uitgekozen voor de introductie van een nieuwe cabriolet. De Micra C+C wordt hartje winter getest, maar weet toch een lach op het gezicht van de bestuurder te toveren. Die lach is niet alleen te danken aan het feit dat de Micra als cabriolet lekkerder rijdt dan een gewone Micra. Het uiterlijk is bijna net zo eigenwijs als dat van de conceptcar. Bovendien is het cabriodak van glas, waardoor deze cabriolet ook in de winter een groot gevoel van vrijheid geeft.

Een test van een moderne coupé-cabriolet, een open auto met elektrisch bedienbaar hard dak, verloopt vaak op dezelfde manier. Vóór de testrit kunnen fotograaf en testrijder niet wachten de nieuwste schoonheid van een fabrikant in ontvangst te mogen nemen. Maar na enkele kilometers blijkt het designwonder op wielen door alle luxe en veiligheidsvoorzieningen zo zwaar te zijn geworden, dat het met de pret snel is gedaan. Zoals later op ultieme wijze zou blijken is de Micra C+C minstens zo veilig als de zwaarlijvige concurrenten. Maar de Micra C+C is tegelijk net zo levendig en wendbaar als de gewone Micra!

### Lekker levendig

De Micra C+C is leverbaar met 1.4 of 1.6 liter viercilinder benzinemotor. De testauto is voorzien van de laatste van dit duo en is daarmee levendig en vlot. Toch is een beetje nette rijstijl al voldoende om beduidend zuiniger te rijden dan fabrieksopgave. Op een lichte windruis van de achterraut na (geheel afhankelijk van het weer en de windrichting) is de Micra C+C vrijwel even comfortabel als andere

compacte auto's.

Nooit is te merken dat de Micra C+C extra gewicht meedraagt voor het dakmechaniek en extra stevigheidsbalken (nodig door het ontbreken van een vast dak). Zelfs bij fors remmen, waar menig zware auto alsnog door de mand valt, blijft de Micra C+C lichtvoetig en controleerbaar.



In vergelijking met de gewone Micra is de C+C 7,2 cm langer geworden om ruimte te bieden aan de dakconstructie. Die toegenomen omvang is ook van invloed op de wegligging; die is kortweg subliem. Alhoewel de auto erg licht stuurt, voelt de bestuurder goed aan wat er gaande is onder de voorwielen. Daarom is de wegligging niet alleen van grote klasse, maar ook tot de limiet te benutten. Dit is een heerlijke gooi-en-smijt auto die in de stad handig en lenig is en op de buitenweg veel rijplezier biedt.

## Lekker luchtig

Dat plezier is natuurlijk het grootst als het zogenaamde "C-VIEW" dak geopend is. De glazen constructie maakt van de Micra C+C nog steeds geen compleet transparante glaskab, want er zitten forse randen rondom de voor- en achterruit. Het glazen dak geeft absoluut meerwaarde boven een massief dak, maar het is niet vergelijkbaar met echt cabriorijden. Om dat te doen volstaat een druk op de knop. Het losmaken van beugels of hendels is niet nodig.

Wel is het noodzakelijk het "rolgordijn" in de bagageruimte uit te rollen. Zodra deze flexibele barrière de bagageruimte in twee helften heeft gedeeld, weet het mechaniek zeker dat de opgevouwen dakconstructie zal passen. De volledige bagageruimte meet 457 liter en is daarmee vergelijkbaar met die van de gemiddelde zakensedan. Wanneer ruimte voor het dak wordt gereserveerd blijft 255 liter over, nog steeds voldoende voor twee middelgrote koffers.

Al met gesloten dak bleek dat bestuurders langer dan +/- 1,75 meter passen, maar ver boven de hoofdsteunen uitsteken en met het hoofd onprettig dicht bij de kunststof randen van het dak komen. Met geopend dak is de hoofdruimte uiteraard oneindig, maar opnieuw is het comfort afhankelijk van de lengte van de bestuurder. Lange bestuurders zitten bovengemiddeld goed uit de wind, maar doen er goed aan een extra jas en pet te dragen. De beoogde doelgroep tot zo'n 1,75 meter zit perfect uit de wind en kan mede dankzij de prima (stoel)verwarming het hele jaar door van ieder straaltje zon genieten. Om aan te geven hoe comfortabel de geopende Micra is: ook op de snelweg waaien losliggende papieren niet van de bijrijdersstoel.



De rijervaring met de Micra C+C is minder intens dan die met een pure achterwielaangedreven roadster (i.e. Mazda MX5, Smart Roadster, Toyota MR2). In de klasse van voorwielaangedreven compacte cabrio's staat de Micra C+C echter hoog op de pretladder. Wel is de C+C op slecht wegdek merkbaar minder stevig dan de zwaarlijvige cabrio's, wat zich vertaalt in torderen. Het rijplezier dat daarvoor in de plaats komt maakt dit kleine ongemak meer dan goed.



## Lekker luxueus

De gewone Micra wist al bij introductie in 2003 op te vallen met een vooruitstrevende uitrusting. Ook deze C+C is voorzien van een elektronische sleutel. Voor wie de sleutel bij zich draagt, is het voldoende de portieren aan te raken om ze te ontgrendelen. Ook voor het starten van de motor hoeft de sleutel niet uit de zak te komen, want het gebruikelijke cilinderslot heeft plaatsgemaakt voor een grote draaiknop.

Ook bijzonder in dit segment is een audiosysteem met 6-CD wisselaar in het dashboard. Toch was een enkele CD-speler met mp3-mogelijkheid prettiger geweest. Immers, één CD-ROM met mp3-bestanden bevat meer



muziek dan zes gewone CD's. De testauto is verder voorzien van een (nadrukkelijk hoorbaar) klimaatcontrolesysteem, deels met leder beklede stoelen en de eerder genoemde stoelverwarming.

## Lekker veilig

Op het gebied van veiligheid is de C+C voorzien van (uitschakelbaar) ESP (elektronisch stabiliteitsprogramma), ABS (anti blokkeer remsysteem) en 4 airbags. Deze laatste zouden een essentiële rol spelen in een ongepland maar veilig einde van de testperiode.



Bij laagstaande zon zag een andere auto het verkeerslicht niet en reed in volle vaart in de flank van de Micra die daarop werd gelanceerd, in een luchtpirouette 180 graden om de as draaide en ettelijke meters verderop bovenop een verkeersbord in de middenberm belandde. Dankzij de verstevigingsbalken in de portieren bleef de testrijder ongedeerd en konden de portieren nog gewoon open. De zij-airbags vingden de klap zelfs zo goed op dat diezelfde testrijder zonder een centje pijn kon uitstappen. De Micra kan op eigen kracht verder, maar werd voor alle zekerheid toch door een bergingsbedrijf afgevoerd. De auto die door rood reed was total-loss.

Het was een vroegtijdig eind van een tot dan toe heerlijke testrit die veel langer had mogen duren. Het is tegelijkertijd het ultieme bewijs hoe veilig zelfs een kleine cabriolet kan zijn.



## Conclusie

"Lekker" is de term die de Nissan Micra C+C het beste beschrijft. De nieuwe coupé plus cabriolet rijdt lekker, stuurt lekker, zit lekker en ziet er leuk uit. In vergelijking met de concurrentie is de Nissan even veilig, maar minder zwaarlijvig dan andere coupé-cabriolets en dat verklaart het rijplezier. Dat plezier is niet beperkt tot een paar zomerse dagen. Dankzij het harde dak met grote glasplaat geeft de Micra C+C ook met gesloten dak een groot gevoel van vrijheid.

Door de slimme constructie is de bagageruimte enorm (gesloten dak) of heel behoorlijk (geopend dak), waarmee de Micra C+C een praktische dagelijks bruikbare auto is. Het was achteraf gezien helemaal geen gek idee van Nissan om hartje winter een nieuwe cabriolet te introduceren! ■



# Specificaties

## Nissan Micra C+C 1.6 Tekna+

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	381 x 167 x 144 cm
Wielbasis	243 cm
Gewicht	1.150 kg
Aanhanger	510 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	46 l
Bagageruimte	457/255 l
Bandenmaat	175/60R15

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	110 pk @ 6000 tpm
Koppel	153 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	6,7 l / 100 km
Verbruik stad	8,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	160 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 23.335,-
Prijs instapmodel	€ 19.635,-