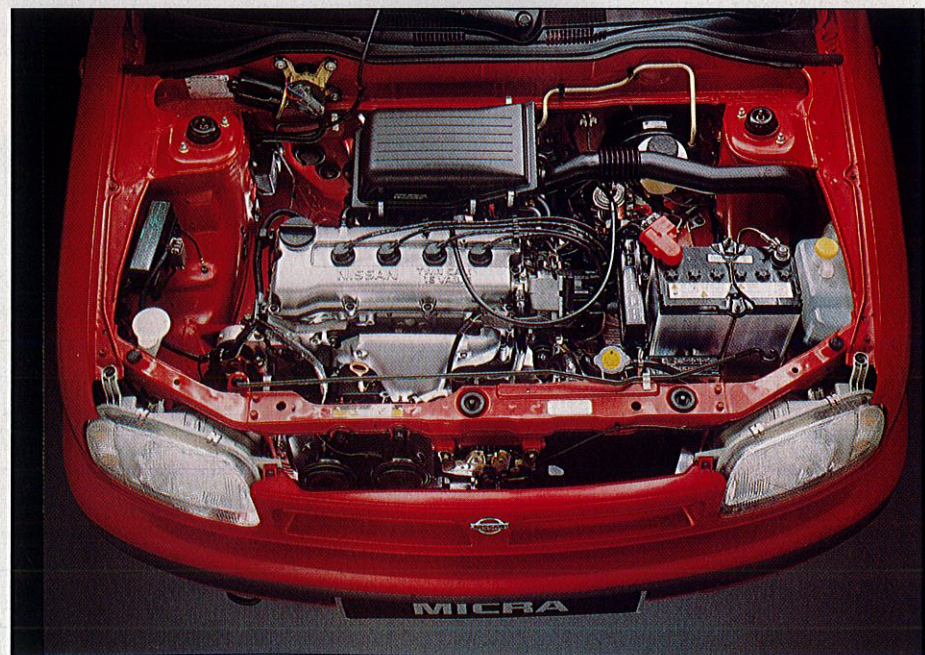




Avec ce nouveau modèle fabriqué en Angleterre et conçu dans une optique européenne comme la Prisma, Nissan lance une opération d'envergure dans la catégorie des petites voitures polyvalentes.

Carrosserie ronde, pavillon haut, moteur compact pour privilégier l'espace habitable, le design de la Micra est basé sur la convivialité et non plus sur la vitesse ; il gagne des temps. Cette nouvelle petite, qui se caractérise par une grande réduction de poids, est moins longue de 40 cm, mais son empattement a augmenté de 60 mm, ce qui se traduit par un gain de place dans l'habitacle et un coffre plus vaste de 20 %.

Sur le plan technique, pas d'innovation majeure, mais du travail bien fait (l'essieu arrière est rigide, mais abondamment guidé) et une technologie de pointe pour les deux motorisations -1.000 cm<sup>3</sup> 55 ch et 1.300 cm<sup>3</sup> 55 ch - qui possèdent 16 soupapes avec une injection électronique multipoints et deux catalyseurs. L'architecture de ces moteurs est d'ailleurs similaire, avec notamment un entraînement des deux arbres à cames par un intermédiaire de deux chaînes. Cette évolution permet de réduire le bruit et l'usure



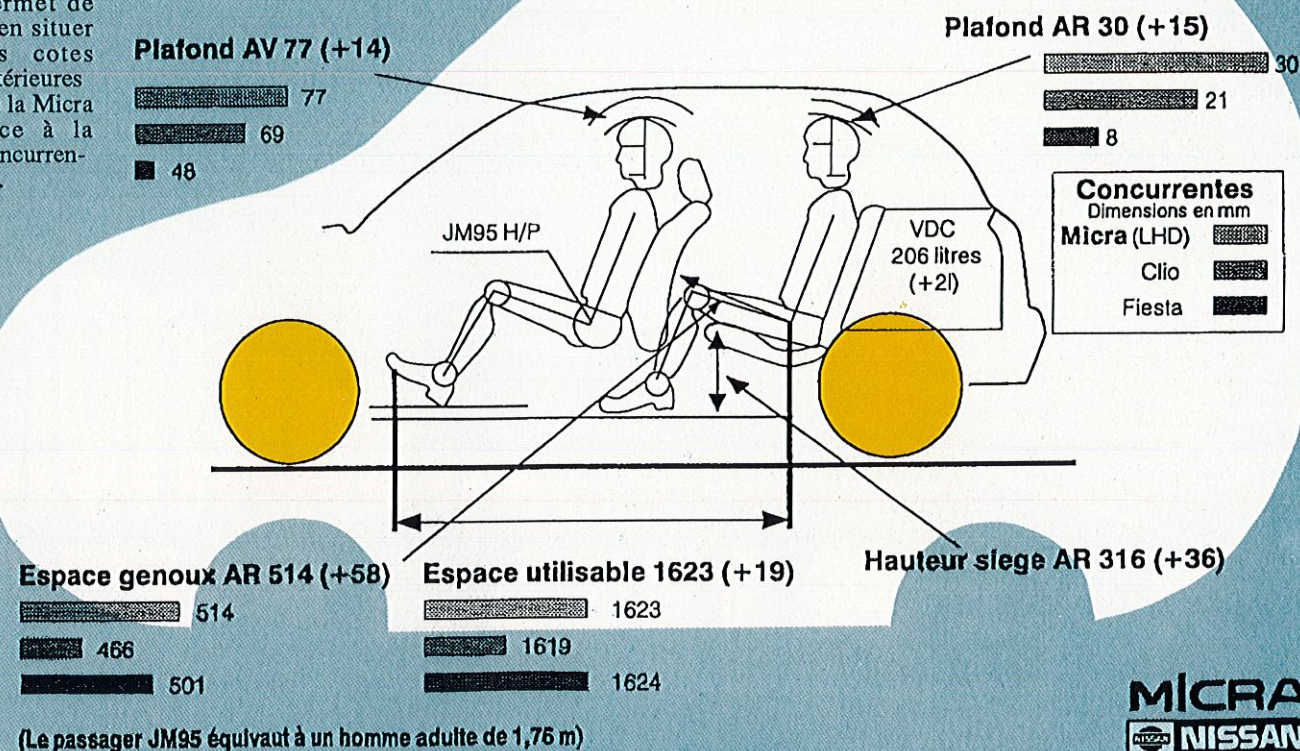
**Les deux moteurs présentent la même architecture (71 X 63 et 71 X 80,5 mm) avec une commande d'arbre à cames par chaîne à deux étages. Le jeu des soupapes est réglé à vie. L'injection est de type multipoint.**

# NISSAN MICRA

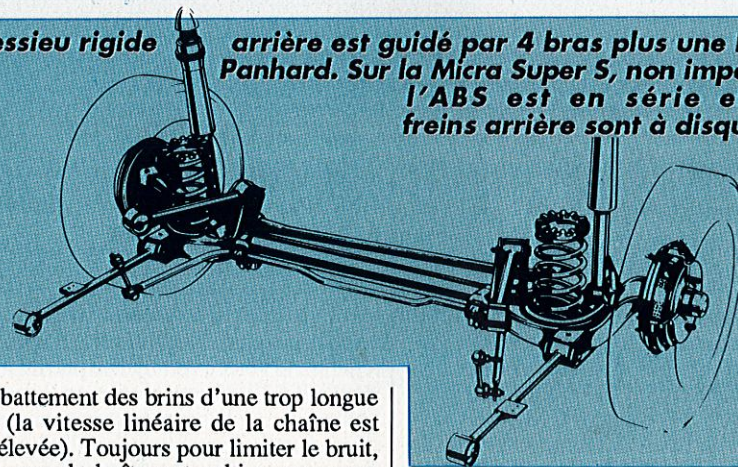
## LA PETITE SEDUCTRICE

### CONFORT CONDUCTEUR ET PASSAGERS

Ce schéma permet de bien situer les cotes intérieures de la Micra face à la concurrence.



**L'essieu rigide arrière est guidé par 4 bras plus une barre Panhard. Sur la Micra Super S, non importée, l'ABS est en série et les freins arrière sont à disque.**



dûs au battement des brins d'une trop longue chaîne (la vitesse linéaire de la chaîne est moins élevée). Toujours pour limiter le bruit, les pignons de boîte ont subi un nouveau traitement. La Micra 1300 SLX (ultime degré d'équipement) est proposée avec une transmission à variation continue par une courroie métallique qui est produite par Fuji Heavy Industries et revue à 60 % par Nissan. Comme sur la Fiat Panda Sélecta, un embrayage de coupure à poudre magnétique évite l'entraînement de la voiture en position drive au ralenti et limite les à-coups en utilisation. Avantage déterminant de ce système : tant que l'on n'écrase pas l'accélérateur, la voiture n'avance pas.

La finition de la carrosserie est particulièrement soignée. A l'intérieur, les plastiques sont doux au toucher ; toutes les commandes bien situées et la visibilité parfaite sous tous les angles, ce qui répond, de même qu'un diamètre de braquage de seulement 9,4 mètres, au cahier des charges qui privilégiait l'utilisation urbaine. Les deux

moteurs se révèlent très vifs, encouragés par les 3 premiers rapports rapprochés des boîtes mécaniques. La sélection est rapide et précise et on peut dire que la Micra ne donne jamais l'impression d'être un véhicule poussif. La direction assistée (SLX) est précise et la Micra se révèle très sécurisante. Son comportement est essentiellement sous-vireur et elle accepte des freinages accentués dans les appuis sans dérobade de l'essieu arrière. On reprochera simplement au modèle 1.000 cm<sup>3</sup> l'absence d'une barre antiroulis à l'avant qui engendre des mouvements de caisse désagréables dans les virages serrés abordés rapidement. Le freinage est bien dosé et efficace. Signalons que l'ABS (Lucas Girling) existe en option et qu'il ne s'agit pas d'un système mécanique ou au rabais comme cela se pratique dans cette catégorie, puisqu'il possède 4 capteurs. La suspension est

relativement ferme, mais le confort acceptable sur mauvaises routes. De même, le niveau sonore demeure dans la moyenne en ce qui concerne les versions mécaniques, car le modèle N-CVT est assez bruyant. La Micra est une voiture réussie, qui présente un certain nombre d'atouts importants dans sa catégorie, notamment un agrément d'utilisation certain, un design plaisant et des prix bien étudiés. ■

#### Fiche technique NISSAN MICRA 1000 LX

Moteur : 4 cylindres en ligne 998 cm<sup>3</sup> (71 X 63 mm)  
Injection électronique multipoint  
Puissance : 55 ch à 6.000 tr/mn  
Couple : 8 mkg à 4.000 tr/mn  
Transmission : traction avant  
Boîte : mécanique à 5 rapports  
Suspension : Mc Pherson triangulé avant et essieu rigide avec bras multiples de guidage à l'arrière.  
Direction : à crémaillère  
Freins : disques avant et tambours arrière  
Longueur : 3,695 m  
Largeur : 1,585 m  
Hauteur : 1,430 m  
Empattement : 2,36 m  
Coffre : 206/960 dm<sup>3</sup>  
Réservoir : 42 L  
Poids : 795 kg (810 - 5 portes)  
Vitesse maxi : 150 km/h  
Consommation UTAC à 90 km/h : 4,8 L/100 km (4,8/6,7/6 L/100 km)  
PRIX : 64.700 F (67.700 F en 5 portes)