

## Nissan Micra

## Made in France !

Lancée en 1983, la Nissan Micra a toujours été une valeur sûre du constructeur japonais. La cinquième génération, commercialisée depuis quelques mois, connaît déjà un franc succès. Aujourd'hui, elle reçoit un nouveau moteur essence et une série limitée pour étrenner sa fabrication française. Direction l'est parisien et les bords de Marne pour sa prise en main.

**L**es diverses générations de Micra se suivent, mais ne se ressemblent pas. C'est encore le cas avec cette nouvelle mouture dont les lignes tendues et futuristes sont largement inspirées du concept SWAY qui trônait sur le stand Nissan lors du Salon de Genève 2015. Celui-ci inaugurerait cette calandre en V, ramassée, prête à dévorer le bitume, que l'on trouve désormais sur l'ensemble de la gamme. La face avant s'étire sur les optiques effilées qui abritent des projecteurs full LED (suivant versions). Notre regard est ainsi guidé vers les flancs où une élégante arête de tôlerie court du bas de pare-brise jusqu'aux feux arrière en forme de boomerang. Il en découle un profil racé et dynamique. Effet de style renforcé par le montant de custode noir qui dissimule la poignée d'ouverture des portes arrières (la nouvelle venue sera disponible uniquement en 5 portes). Un bon point pour le style, mais, revers de la médaille, l'angle mort lors des manœuvres est très pénalisant. Toutefois, le style « pavillon flottant » est très réussi. Avec 3,99 m, la nouvelle Micra est plus longue que la génération qu'elle remplace. Elle est aussi plus large, mais, perd un peu de hauteur. Côté coffre, il pourra accueillir de 300 à 1000 litres de shopping. La nouvelle Micra rentre dans le club des citadines personnalisables et propose plus de 100 combinaisons (10 couleurs de robes, coques de rétroviseurs, stickers ou choix des jantes).

## VIE À BORD

Notre monture d'essai, en version milieu de gamme Acenta disposait d'un habitacle bi-ton, noir / crème, très élégant et surtout lumineux. Les commandes principales ont été regroupées et tombent facilement sous la main. Le volant n'est pas en reste avec une bonne quinzaine de fonctions (téléphonie, reconnaissance vocale...). Il dispose d'un méplat, pour la touche fun et, chose rare sur le segment, il est réglable en profondeur. Au centre du bandeau de bord, l'inévitable tablette tactile multifonction de 7" est intégrée avec soin. La console centrale possède un petit bac de rangement où votre smartphone trouvera sa place lorsqu'il sera connecté au système multimédia. En effet, pour la sécurité, la nouvelle Micra dispose d'Apple CarPlay pour piloter ainsi la navigation, ou autres services en ligne, en res-



tant concentré sur la route. Suivant les finitions, la petite japonaise emportera un GPS, la caméra de recul ou encore la vision extérieure 360° facilitant ainsi les manœuvres délicates. Devant le conducteur, se trouve aussi un petit écran couleur, coincé entre le tachymètre et le compte-tours. Il indique les informations de consommation ou l'affichage des panneaux de limitation de vitesse. Les aides à la conduite de dernière génération sont présentes et, suivant les versions : le signal de franchissement de ligne vous remettra dans le droit chemin, les projecteurs passeront de croisement à route automatiquement et grâce à la surveillance des angles morts vous éviterez les petits accrochages. Le freinage d'urgence intelligent est, quant à lui, de série dès le premier niveau de finition.

## MOTORISATIONS ET TARIF

La gamme des moteurs propose 3 offres toutes couplées à une boîte manuelle 5 vitesses. En Diesel, il s'agit d'un 1,4 l dCi de 90 ch. (conso 3,5 l/100 km). Mais le marché, sur ce segment, semble se diriger vers les motorisations essence. Les petits 3 cylindres ont d'ailleurs le vent en poupe pour équiper les citadines. Un bloc 900 cm3 de 90 ch est donc proposé (5,6 l/100 km). Ces deux blocs essence et Diesel sont Turbocompressés et disposent du Stop&Start. Mais la nouveauté est l'apparition d'un tout nouveau moteur 1,0 litre, 3 cylindres, également, développant 71 ch. Il est dépourvu de Turbo et de Stop&Start. Nissan espère 20% des ventes avec ce choix de motorisation. C'est ce moteur que nous avons à l'essai et, s'il se montre idéal dans les centres urbains, il souffre un peu lors des fortes côtes. Nous avons dû jouer du levier de vitesse pour relancer un peu la mécanique. Le transport de 5 personnes avec bagages doit rester exceptionnel. La consommation annoncée est de 5,9 l/100 km, mais nous avons englouti 1 litre de plus lors de l'essai. La nouvelle Micra est disponible à partir de 13 590 € (Visia 71ch) à 21 590 € (Tekna dCi 90) et elle est fabriquée en France ! En effet elle partage la même ligne de production, à Flins, à l'ouest de Paris, que sa cousine de chez Renault, la Clio.



## Mitsubishi Outlander PHEV

## Le SUV techno-écologique

Lancé sur le marché français en 2014, l'Outlander PHEV, comprenez hybride rechargeable, était le premier gros SUV 4 roues motrices à se vanter de tels atouts écologiques. Après un restylage il y a deux ans, il se barde aujourd'hui de nouveaux équipements technologiques. Essai en toute quiétude aux bords des rivages bretons.

**L**a première mouture accuse maintenant un regard un peu austère si on la compare à cette version rajeunie. C'est la face avant qui bénéficie largement de ce nouveau design. L'élégante calandre met en avant les trois diamants et les projecteurs LED sont habilement soulignés par une pièce chromée. Celle-

ci court sur le bouclier avant de rejoindre les antibrouillard, LED eux aussi. L'Outlander est ainsi plus agressif. Sur le profil pas de grandes révolutions, on retrouve une trappe de chaque côté, une pour le carburant et l'autre pour cacher les prises de connexions électriques. Les vitres arrières sont surteintées et une baguette chro-

mée vient faire le lien avec la ceinture de caisse. Sur le pavillon on apprécie les barres de toit de type aluminium poli et l'antenne aileron de requin. La partie arrière évolue sensiblement avec les feux arrière recolorés (translucides auparavant) et un nouveau bouclier accueillant un sabot de protection. Il repose sur des jantes de 18 pouces (16 en

entrée de gamme). La capacité du coffre est de 463 litres. Le SUV impose ses mensurations avec 4,70 m pour un poids à vide avoisinant les 1,9 tonne. Notons que la batterie de 300V et le réservoir de carburant se cachent sous le plancher.

Texte / Photos © Thierry ANDRE

## VIE À BORD



Montons à bord (la garde au sol est de 190 mm). La planche de bord est assez imposante et se veut à la hauteur du gabarit de l'auto. Elle intègre l'écran tactile multifonction, un bloc de climatisation bizonne très complet et un peu plus bas les commandes du volant chauffant ainsi que du dégivrage électrique du pare-brise. Pour des raisons techniques, l'Outlander PHEV est un 5 places contrairement à ses homologues thermiques qui proposent 7 places. Les sièges en cuir ( finition Instyle) nous maintiennent parfaitement et la position de conduite s'avérera efficace même durant les manœuvres lors des pauses photos armoricaines. A ce sujet, la caméra de recul est

désormais présente sur les finitions d'entrée de gamme. Le Mitsubishi est très bien équipé. Dans une liste interminable, nous citons : le régulateur de vitesse adaptatif, la détection des piétons avec freinage d'urgence, le signal de franchissement de ligne, la surveillance d'angle mort avec détection de trafic arrière (lorsque vous sortez d'une place de stationnement par exemple) ou encore la commutation automatique des feux de route. Apple CarPlay et Android Auto sont désormais de série et, avec l'application smartphone Mitsubishi Remote Control, vous pourrez vérifier l'état des batteries ou encore tempérer l'habitacle à distance.

## SUR LA ROUTE

L'Outlander PHEV est un hybride rechargeable, il faut le brancher à une borne de recharge. Une fois la batterie épuisée, le moteur thermique va se mettre en route. Les Mitsubishi étant des voitures d'ingénieurs, plusieurs modes de conduite, gérés électroniquement ou sous l'ordre du conducteur, sont disponibles. Rappelons que l'Outlander PHEV est un 4x4 permanent entraîné par deux moteurs électriques de 82 ch chacun, un à l'avant et un à l'arrière. En mode tout électrique, la vitesse étant limitée à 120 km/h, l'autonomie sera de 54 km. Le conducteur peut (nouveauté 2017) forcer ce mode électrique empêchant ainsi le démarrage du moteur thermique. En mode hybride série, le véhicule est toujours entraîné par ses moteurs électriques, mais le moteur thermique peut démarrer non pas pour mener le véhicule, mais pour recharger les batteries. La sensation est assez étrange, car le ronronnement du moteur ne



coïncide pas avec la vitesse de croisière... Toutefois, en cas de forte sollicitation de l'accélérateur, l'ensemble des moteurs fonctionnent alors de concert. La puissance de 121 ch est alors combinée à celle des moteurs électriques. Un mode SAVE permet d'économiser la batterie si votre trajet prévoit de traverser une agglomération par exemple. Pour bénéficier du frein moteur et ainsi récupérer de l'énergie, les palettes au volant ne servent pas à changer de vitesse (absence de boîte à vitesse sur ce cas de chaîne de traction) mais proposent 6 niveaux de régénération et de ralentissement du véhicule. Un petit coup de main à prendre, mais qui s'est révélé efficace. Suivant les finitions, le tarif s'échelonne de 39 900 € à 50 900 €.