

Piccola, simpatica, tranquillizzante, capace di infondere all'istante una sensazione di facilità d'uso e grande comfort. E perciò dotata di tutte quelle innovazioni, tecniche e tecnologiche, generalmente riservate a vetture di classe superiore. Il compito assegnato ai designer e agli ingegneri della Nissan non è facile. Ma ci riescono. E così all'apparire della piccola Micra è subito chiaro che diventerà il punto di riferimento per tutti i costruttori di city-car e non solo. È il 1992 e per la prima volta una vettura giapponese costringe i giurati europei ad assegnarle il più ambito premio continentale in campo automobilistico: la Micra è «Auto dell'Anno 1993».

È una "rivoluzione" nella storia del premio e una rivoluzione nel settore, con tutti gli annessi e connessi. Compresa quella nella comunicazione, basata su divertenti spot televisivi e una cartellonistica stradale dove la Micra è un delizioso cartone animato a forma di fagiolo con le ruote. La vettura non si vede, solo se ne intuisce la forma. Ma la scelta, un po' azzardata, anticipa troppo i tempi, proprio come vuol fare la Micra. Il pubblico non è ancora preparato a una pubblicità così diversa, e un po' per volta compare anche la foto della Micra. Anche se la sua raffigurazione a "cartoon" continua, ed oggi è una sorta di "cult". Così come probabilmente lo sarà quella per la nuova Micra, che inventa addirittura un linguaggio di abbinamento di parole sincopate.

«Quando ho incontrato Micra per la prima volta ho avuto subito la sensazione di trovarmi di fronte a qualcosa di assolutamente speciale», scrive Giuliano Musumeci Greco, presidente di Nissan Italia, nella prefazione al bellissimo libro "Il mito Micra" curato dal sociologo Alberto Abruzzese (editore Lupetti) che inquadra l'arrivo della vettura giapponese nella grande fase di trasformazione in atto nella società di inizio anni Novanta.

Si sa, per ogni "padre" il figlio è sempre il più bello. Ma che cos'ha Micra di tanto diverso dalle altre berline di segmento B? Una sola parola: tutto. È tutta tonda, niente spigoli quando le altre abbondano di piani squadrati. E il tondo, lo sanno designer, architetti e psicologi, infonde un senso di pacatezza, è rassicurante. È ancora una due volumi, ma già fa vedere che si può smussare molto di più quell'angolo tra parabrezza e cofano motore. È ben fatta e pur nelle dimensioni contenute, grazie all'ampia vetratura e alle ruote portate a filo di carrozzeria, guadagna tanto spazio per gli occupanti di un abitacolo davvero luminoso. Ma soprattutto, monta di serie motori a sedici valvole, il servosterzo e dà la disponibilità, in opzione, di climatizzatore, Abs, airbag e cambio automatico a variazione continua. In più è garantita per tre anni o 100.000 chilometri. Insomma, una serie di



Micra, un'auto che fa epoca La Nissan ieri, oggi, domani

I pilastri di una tuttofare ante litteram

Quando si parla di automobili viene la tentazione di classificare le case costruttrici secondo una vecchia logica che le divide tra "generaliste" e "specialiste". Da qualche anno però, e in particolare in questi ultimi a cavallo dei due millenni, tale distinzione assume contorni sempre meno netti. Le specialiste si attrezzano per invadere i settori finora appannaggio delle generaliste e, viceversa, queste ultime vanno sempre di più a coprire nicchie che non erano loro proprie. L'invasione di campo è imposta da ragioni di mercato, specie di quelli più "maturi" come l'europeo, e dall'evoluzione dei costumi. Ebbene, tutto ciò ha un suo principio oltre un decennio fa ad opera di un "invasore ante litteram": la Nissan. La Casa giapponese, infatti, da sempre costruisce dalla berlina, alla fuoristrada, alla supercar. Una sola Casa e tanti differenti mercati. Poggiate su tre prodotti "pilastro" che oggi si chiamano Micra, X-Trail e 350Z. Sono il "fil rouge" della Nissan di oggi, come le rispettive antenate lo erano del passato, e come le eredi lo saranno del futuro. È proprio da queste tre vetture simbolo dell'oggi che cercheremo di raccontare la storia della Nissan, partendo dalla Micra che in Europa ha segnato una svolta nel modo di concepire l'automobile e il suo destinatario.



Con la "key card" elettronica e i Diesel più risparmiatori Anticipa lo stile di vita dell'utente urbano

Creare l'erede di una vettura di successo non è mai facile. Ma gli uomini della Nissan hanno imparato molto dalla prima Micra e soprattutto non ne hanno abbandonato la filosofia ispiratrice. Anche se oggi la competizione nel segmento è molto più agguerrita del 1992, la nuova Micra riesce ancora a segnare diversi punti a suo vantaggio. Primo fra tutti lo stile, ancora più tondo, più fresco, giovane e sbarazzino di prima. Divertenti e decisamente originali i gruppi ottici anteriori, portati in alto sulla linea di cintura del cofano così da espandere il fascio di luce su una maggiore porzione di strada. Che è più visibile da chi guida grazie a una posizione un po' più rialzata, quasi da monovolume, e a una vetratura ancora più ampia. La sicurezza del resto è uno dei suoi punti di forza (Abs+Ebd e quattro airbag sono standard) visto che, tra l'altro, fra i suoi clienti crescono le famiglie giovani con

bambini piccoli, a testimonianza di una trasversalità del modello che piace a tutti.

Espressamente concepita, come allora, per l'Europa, la Micra tiene conto dell'esplosione del traffico e delle difficoltà di parcheggio in città. Fedele al principio di polivalenza e facilità d'uso, diventa ancora più compatta, accorciandosi di 30 millimetri (è lunga 3715 mm, larga 1660 e alta 1540). In compenso, esasperando la posizione delle ruote verso i limiti della carrozzeria e quindi allungando il passo di ben 70 mm, lo spazio interno risulta ancora più ampio. In particolare a vantaggio dei passeggeri posteriori, che nella versione a 5 porte sarebbero altrimenti penalizzati da una forma che si restringe verso il tetto. Senza contare che a rendere ancora più confortevole il loro stare dietro, il divanetto può scorrere di 200 mm. Già questo dice come hanno lavorato in Nissan, cogliendo tutte le opportu-



La Micra seconda generazione è completamente nuova dentro (qui accanto la vista della plancia) e fuori (in alto sopra il titolo) rispetto alla berlina prima serie (sopra) di cui non salva neppure il pianale. E già si annuncia il suo futuro prossimo: la Micra C+C (sotto) che sarà costruita in Gran Bretagna e commercializzata in Europa nell'autunno del 2005

nità offerte dal mercato. Ed ecco che su Micra compare la "key card" elettronica per aprire/chiedere le porte e avviare il motore. Fino a Micra esisteva solo sulle Renault di segmenti superiori. Ancora una volta la piccola Nissan crea un precedente nel segmento B. Ma molte sono le positività della Micra. Facile da guidare, sicura nella marcia, la Micra eccelle in maneggevolezza: sterza in un raggio di soli 4,6 metri, il più corto per questa

categoria di vetture. I motori e le trasmissioni (manuale o robotizzata) sono all'altezza della sua fama. Ancor più per il fatto di proporre ben due motori Diesel a iniezione diretta, di 1500 cc da 62 e 82 Cv. In tempi in cui il Diesel si avvicina al 50% del mercato e al 30% nel segmento B, la Micra è già di 5 punti sopra la domanda. Anche perché i suoi propulsori a gasolio sono talmente "risparmiosi" da aggiudicarsi la palma d'oro dei bassi consumi nella

prova effettuata dai collaudatori di "Quattro ruote" su 12 diverse city-car.

Ecco perché piace a tutti e a tutti sa dare una risposta. Nel suo identikit, la tre porte e la cinque porte quasi si equivalgono a conferma di una clientela più giovane, mentre è l'allestimento Acenta - il più ricco insieme al Tekna - il più richiesto. E se è vero che l'utenza femminile ha un peso ancora prevalente, i maschi (48%) sono sempre più al volante di Micra.

I giapponesi annunciano la prossima estensione di gamma della berlina. La versione con l'hard top retrattile sarà prodotta a Sunderland in 20mila unità l'anno

È deciso: nel 2005 la coupé-cabriolet per tutte le stagioni

Anche Nissan non ci ha messo molto a seguire l'esempio della piccola Peugeot 206 CC. Tant'è che la prima estensione della gamma di carrozzerie previste per la Micra è proprio una affascinante versione coupé-cabriolet, con il tetto rigido retrattile a comando elettrico.

Presentata al Salone di Parigi 2002 quasi in contemporanea con l'uscita europea della berlina, la Micra C+C - questo il nome del prototipo - ha subito destato interesse. È questa una tipologia di vettura che, pur proponendosi a un pubblico abbastanza ristretto, mette comunque insieme la potenziale clientela delle auto sportive con quella che ama una guida un po' più sportiveggiante. Non meno importante nelle motivazioni di acquisto il fatto di poterla usare nelle due configurazioni qualunque sia la situazione climatica. Con pioggia o sole, basta schiacciare un pulsante e la vettura si trasforma in un attimo.

Il successo ricevuto dalla Peugeot e il più recente della «transformista» Citroen C3 Pluriel, unito all'interesse dimostrato ogni volta che la C+C è stata mostrata in una esposizione aperta al pubblico hanno fatto finalmente decidere la Casa giapponese. È proprio di pochi giorni



fa, alla vigilia del Motor Show, l'annuncio ufficiale: la Micra C+C andrà in produzione e sarà commercializzata in Europa nell'autunno del 2005.

Per questa vettura Nissan sta investendo 140 milioni di euro e prevede di produrne 20mila unità l'anno. Le attività di sviluppo, precisa la nota della Casa giapponese, in stretta collaborazione con Karmann, il costruttore tedesco rinomato per la competenza della realizzazione di tetti apribili e vetture di nicchia. Inoltre, «per quanto possibile», la C+C sarà costruita «sulla stessa linea della Micra» nello stabilimento inglese di Sunderland (per il sesto anno consecutivo si è aggiudicato il «Quality Award») dove Karmann installerà un impianto di sub-assemblaggio per la produzione del tetto e del portello del bagagliaio.

La C+C definitiva sarà una versione ridisegnata della concept svelata a Parigi, ma come questa avrà il tetto hard-top retrattile (a comando elettrico, 20 secondi per completare l'operazione di apertura o chiusura) e una configurazione 2+2. E certamente avrà lo stesso frontale sbarazzino della Micra.

novità mai offerte prima in una berlina compatta. E tutto questo undici anni fa.

«La cosa che più mi sorprese era la filosofia, lo stile di vita che quest'auto impersonava e proponeva. Una qualità che a quel tempo mi parve assolutamente inedita e che ancora oggi rappresenta il grande segreto di Micra», continua Giuliano Musumeci Greco. Micra infatti ha una nascita insolita, almeno quanto lei. Micra, sottolinea Alberto Abruzzese, «riconosce il tempo nuovo dell'auto, forma di veicolo stradale che nasce nella dimensione postmoderna, dimensione socioantropologica che sempre più sfugge ai saperi rigidi e autoritari della civiltà industriale e di massa... Questi mezzi di trasporto nascono nel diffondersi di una sensibilità individuale e collettiva che sempre più recupera la persona a fronte della massa... l'immateriale a fronte del materiale». Già, perché Micra - ieri come oggi, la prima serie come quella attualmente in commercio - trae origine non dai tradizionali dettami industriali e del marketing, ma da un'attenta analisi dei segnali che anticipano le future evoluzioni sociali.

La Nissan infatti si rivolge non ai suoi esperti ma a una vera "maga" dello studio sulle tendenze: Lidewij Edelkoort, la "trendforecaster" olandese residente a Parigi cui si rivolgono molte multinazionali di diversi settori. Il suo "fiuto infallibile" le fece dire che Micra doveva essere una macchina capace di «diventare un'amica di famiglia», doveva essere «piacevole da guidare, facile da parcheggiare, non molto ingombrante ma con il giusto spazio a disposizione dei passeggeri» ed essere usata «per assolvere a molte funzioni». In sintesi, «un concetto molto versatile dove la velocità fosse meno importante a tutto vantaggio del comfort e della sicurezza. E così è stato».

Grazie a questa intuizione, e «poiché gli stili di vita hanno un ciclo molto lungo», la Edelkoort profetizza che anche la Micra «era ed è destinata ad avere un successo longevo». Nei prossimi dieci anni, diceva nel 1998, «magari con poche modifiche, funzionerà ancora». Non per niente, la Micra prima generazione ha incontrato 1.300.000 clienti in Europa, ma avrebbe potuto averne molti altri, tanti sono gli estimatori di questa "classica". Invece, per la nuova generazione Micra, commercializzata dallo scorso gennaio nel nostro Paese, alla Nissan non si sono voluti accontentare dei "pochi ritocchi" suggeriti dalla studiosa olandese. Hanno preferito cogliere una nuova sfida. A partire da un pianale completamente nuovo, la Micra di seconda generazione è molto diversa dalla progenitrice eppure ne conserva inalterati, e anzi accentuati, i motivi ispiratori. E' ancora più compatta e più spaziosa, più confortevole, più facile da usare. E al primo sguardo è sempre "simpatica".

Lo sapete che...

— **QUARANTACINQUEMILA** italiani hanno acquistato una nuova Micra quest'anno. Dal 23 gennaio, giorno della sua commercializzazione, è questo il volume complessivo di vendita della berlina. Ben al di sopra delle aspettative di Nissan Italia che quando la presentò alla stampa giusto all'inizio di dicembre dello scorso anno, si era prefissa un obiettivo per il 2003 di 35mila esemplari.

— **DUECENTOSESSANTAMILA** sono i clienti italiani della Micra prima generazione. Di questi, il 25% hanno scelto una Micra con cambio automatico, allora del tipo a variazione continua. Nissan ripropone oggi la possibilità di dotare la Micra di un'evoluta trasmissione automatica-sequenziale, abbinata ai motori a benzina di 1.2 e 1.4 litri, con un sovrapprezzo di 1000 euro sulla corrispondente versione con cambio manuale.

— **IN GIAPPONE** dove la Micra si chiama March, esiste anche una speciale versione a "trazione ibrida 4x4". Quando le condizioni di aderenza del fondo stradale diventano difficili, i sensori attivano il sistema che ripartisce la trazione sulle quattro ruote.

— **LA DOLCE MICRA** è il nome dato a un allestimento speciale della prima Micra in perfetto stile anni Cinquanta. Carrozzeria bicolore in colori pastello, interni in pelle cucita a mano o alcantara, ruote bicolori e coppe cromate, volante a tre razze con cornice bianca a contrasto.

— **E LA SUA ANTESIGNANA** convertibile Figaro. Costruita nei primi anni Novanta con un look di quaranta anni prima, nascondeva sotto tale aspetto un sofisticato motore 1,6 turbo 16 valvole, servosterzo, climatizzatore, impianto hi-fi con caricatore per compact disc e capote elettrica. A fronte di una richiesta ben superiore alla produzione preventivata di 20mila esemplari, per assegnare le vetture in Nissan escogitarono un'insolita "lotteria" su scala mondiale, lasciando al caso chi dovesse entrare in possesso per la modica cifra di 25 milioni di lire.