



Note 1.5 dCi Techna - 86cv

Le Note de Nissan se trouve, en Belgique, en une dizaine de versions conjuguant quatre motorisations et quatre finitions. Les finitions évoluent de la Visia à la Tekna en passant par l'Acenta et l'Elegance. Les moteurs utilisent l'essence pour les Nissan 1.4 et 1.6 ou le diesel pour le 1.5 dCi proposé en 70 ou 86 cv. Une boîte automatique à quatre rapports est disponible avec le gros moteur essence. Sinon, ce sera une boîte manuelle à cinq vitesses. Le Note testé aujourd'hui, en finition Tekna, utilise le dCi de quatre-vingt-six chevaux dont le couple de deux cents newton-mètres, disponible dès deux mille tours, se montre plus bruyant quand il monte dans les tours. Sur autoroute, il sera plus agréable pour les oreilles de naviguer à cent dix kilomètres à l'heure que de tenter les cent trente. La consommation gagnera d'ailleurs à abuser des anticipations et de la conduite cool.

Le Note est un véhicule arrivé tardivement sur la vague des minispaces, répondant, de facto, des exigences affirmées par la clientèle, largement ratissée, des acheteurs des

monospaces compacts, des berlines moyennes et des citadines. Les enquêtes réalisées auprès des usagers furent mises à profit par Nissan lors de la conception du Note. Sa frimousse sympathique avec ses gros yeux haut perchés, son empattement allongé, sa garde au toit surbaissée et quelques astuces à l'intérieur ont de quoi attirer l'attention et combler aisément des lacunes inhérentes aux choix du constructeur nippon pour réduire le coût de l'engin.

Le Note fait légèrement plus de quatre mètres de long, ce qui lui permet d'entrer en concurrence à pas mal de modèles... pour un prix intéressant ! La plateforme B, base du Modus et de la Clio troisième du nom, a été renforcée pour porter l'empattement à deux mètres soixante. Bien que cette mesure réduise l'agilité d'un

véhicule, la direction assistée électriquement, le centre de gravité bas et l'amortissement relativement ferme compensent la donne, d'autant que le Note se démarque difficilement comme foudre de guerre. Par contre, quel gain de confort, de stabilité et de tenue de route au quotidien. À des allures assurant de bonnes moyennes tout en respectant les limitations de vitesse, nous avons réalisé des consommations intéressantes compte tenu du fait que les trajets étaient relativement courts et qu'ils imposaient une mise à température du moteur. L'itinéraire était plutôt citadin et les déplacements autoroutiers représentaient environ un cinquième du périple.

Sa bouille sympathique dénote une originalité qui allie la sécurité d'une conduite sereine dans un véhicule confortable au plaisir de se déplacer dans un monospace compact



Citadine monovolume

Prix du modèle testé :	18.800 euros
Autonomie :	46 litres = 800 km
Émission de CO ₂ :	154 gr/km
Couple maxi :	200 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	3.750 tr/min
Poids :	1.240 kg Cx : 0.33 SCx : 0,728
Puissance/Poids :	50,81 kW/T

modulaire et bien équipé. Un rangement secret se cache sous le siège du passager avant, une douzaine de canettes se dissimulent facilement dans la boîte à gants, la garde au toit est impressionnante même pour les grands gabarits, et l'espace réservé aux jambes, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, assure un confort de bon aloi. Un double plancher réversible moquette-plastique, en deux parties, le Flexi-Board, optimise le volume réservé aux bagages : idéal quand on revient avec les commissions. Il y a aussi les nombreuses prises douze volts disponibles partout dans l'habitacle : la joie des enfants avec les consoles de jeux !

Ainsi fabriqué, le Note se targue d'avoir gommé la concurrence. Les concepteurs l'ont placé chaque fois en marge des productions des autres constructeurs. Il s'affiche dans une gamme de prix défiant ses rivaux. Au prix, il est vrai, de petites concessions mineures...