



Nissan Micra 1.2 acenta CVT-Automatik

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(59 kW / 80 PS)

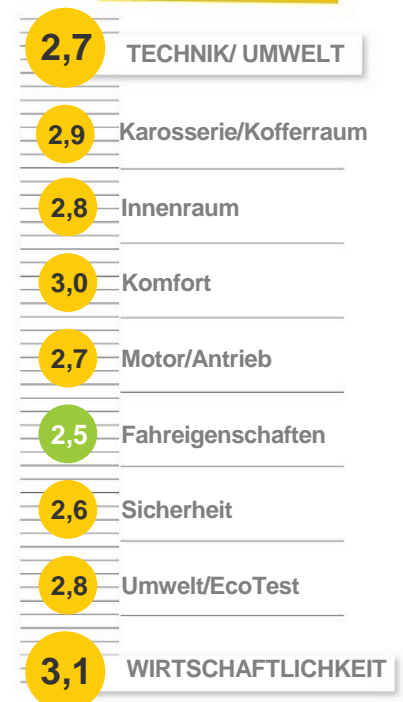
Die neue Generation des Nissan Micra ist geringfügig gewachsen. Das kommt vor allem dem Raumangebot zu gute, welches zumindest vorn überzeugend ist. Zudem fällt der Einstieg besonders leicht. Die Verarbeitung hat geringfügig zugelegt, liegt jedoch immer noch allenfalls im zufriedenstellenden Bereich. Der neue Dreizylinder-Motor sorgt für akzeptable Fahrleistungen, läuft aber nicht besonders kultiviert und kann in Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe (CVT) nicht durch besondere Sparsamkeit punkten. Nissan bietet diesen Motor auch mit Kompressor-Technik an, die zumindest laut Hersteller deutlich sparsamer ist. Die Fahrstabilität ist dank ESP sehr sicher, der Bremsweg aber etwas zu lang. Der Micra ist bei Wahl des CVT-Getriebes nur in der Ausstattung Acenta lieferbar, der Grundpreis von 14.440 Euro geht dank üppiger Ausstattung in Ordnung. Einen Dieselmotor findet man vorerst nicht im Programm.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Fiat Punto, Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.

- ⊕ bequemer Ein- und Ausstieg, gutes Raumangebot vorn, hohe Fahrstabilität (ESP Serie), günstig in der Anschaffung
- ⊖ langer Bremsweg, keine 12V-Steckdose bei Ausstattung mit Navigationssystem, hinten wenig Platz, hinten schlechte Heizleistung, lauter Innenraum



ADAC-URTEIL



Der Nissan Micra erlaubt sich zwar keine großen Patzer in der Verarbeitung, kann aber speziell bei der Materialqualität der im Innenraum verwendeten Materialien keine Glanzpunkte setzen. Die harten Kunststoffe fühlen sich billig an und sind teilweise unsauber verarbeitet. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet, aber nicht vor Verkratzen geschützt. Auf dem Dach dürfen nur magere 50 kg Gepäck transportiert werden, zudem gibt es keine Reling. Die Stoßfänger und Türen sind nur schlecht vor kleinen Beschädigungen (z.B. Parkrempler oder unvorsichtig geöffnete Türen) geschützt. Es gibt zwar Seitenleisten, diese sind aber dünn und zudem lackiert. Serienmäßig ist der Micra mit einem Notrad ausgestattet.

- ⊕ Die maximale Zuladung beträgt für einen Kleinwagen gute 410 kg.
- ⊖ Der Unterboden ist zerklüftet, der Motorraum von unten kaum gegen Verschmutzung geschützt. Der Hebel für die Tankdeckel-Entriegelung ist ungünstig im Innenraum angebracht und sehr leicht mit dem Hebel für die Motorhauben-Entriegelung zu verwechseln.

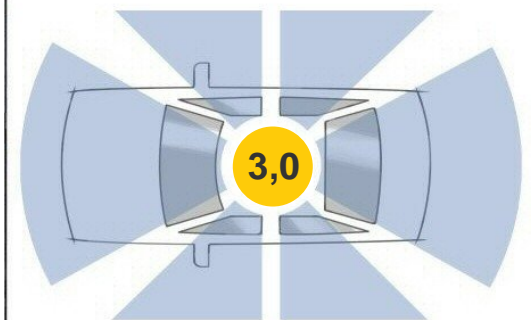
Die Rundumsicht fällt dank der teilweise versenkbaren Kopfstützen hinten und der großen Fensterflächen akzeptabel aus. Lediglich die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten etwas stärker ein. Die Übersichtlichkeit ist dank der kurzen Überhänge gut. Der Innenspiegel könnte größer sein, das Sichtfeld nach hinten ist etwas zu gering. Den Micra gibt es lediglich mit Halogenscheinwerfern (kein Xenon), die für eine befriedigende Ausleuchtung der Straße sorgen. Das Fernlicht könnte heller sein, die Reichweite des Lichtkegels ist nicht besonders gut. Die Wirkung der Scheibenwischer ist befriedigend.

- ⊕ Die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist sehr gut. Auch nach hinten wird der Bodenblick nicht zu stark eingeschränkt. Gegen Aufpreis ist das Fahrzeug mit einer Einparkhilfe hinten lieferbar. Zudem werden dann über zusätzliche Sensoren in der Frontstoßstange seitliche Parklücken vermessen und dem Fahrer die Eignung zum seitlich Einparken angezeigt. In der Praxis bringt dieses zusätzliche Feature kaum Vorteile, da zum einen die Länge des Kleinwagens gut abgeschätzt werden kann und der Fahrer trotzdem selber einparken muss. Wer schon Probleme beim Abschätzen der Parklückengröße hat, wird wohl auch nicht einfacher in die Parklücke rangieren, wenn das System die Eignung bestätigt.

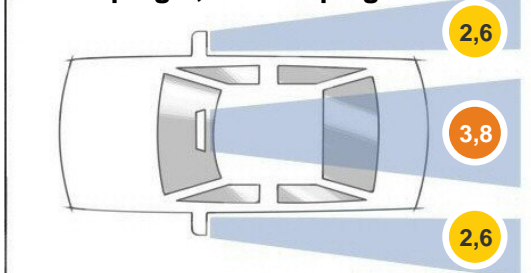


Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der großen Fensterflächen und versenkbaren Kopfstützen relativ gut.

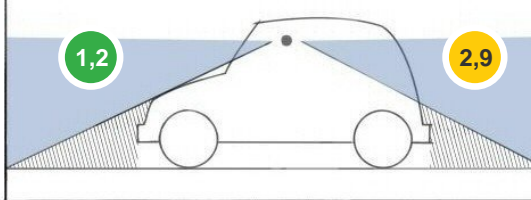
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Die Außenspiegel sind zwar groß, doch es fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, der Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennbar machen würde. Unverständlich: Die Außenspiegel sind in dieser Ausstattungsvariante nicht beheizbar. Da es das Fahrzeug mit CVT-Getriebe allerdings nur in der Ausstattungsvariante Acenta gibt, müssen Automatikfahrer auf beheizte Spiegel verzichten. Für den Nissan Micra ist weder ein automatisch abblendender Innenspiegel verfügbar, noch findet man Kurven- oder Abbiegelicht in der Aufpreisliste.

2,4 Ein-/Ausstieg

Die Türen lassen sich über eine Fernbedienung öffnen und schließen. Die Tasten sind aber klein und leicht zu verwechseln, zudem fehlen Komfortfunktionen wie z.B. automatisches Öffnen oder Schließen der Seitenscheiben bei langem Drücken auf die Tasten. Die Türaufhalter sind schwach ausgelegt. An Steigungen können die Türen nur gerade so offen gehalten werden. Ein Windstoß reicht schon, dass sie wieder zufallen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer.

+ Vorn steigt man beim neuen Micra sehr bequem ein und aus. Die Schwellerhöhe liegt auf optimalem Niveau, zudem ist der Schweller nicht zu breit. Die Türöffnung ist großzügig gestaltet. Dank der fünf Türen steigt man auch hinten angesichts der Fahrzeuggröße komfortabel ein und aus. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg, wenn man den Fernlichthebel kurz betätigt.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen fällt für einen Kleinwagen durchschnittlich aus. Es stehen 215 l zur Verfügung. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 560 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 215 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladenkantenhöhe liegt mit 69 cm im guten bis akzeptablen Bereich. Allerdings stört innen eine Bordwand mit rund 19 cm.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach anheben und über eine gut erreichbare Griffmulde wieder schließen. Das Kofferraumformat ist praktisch, zudem kann der Micra aufgrund der geringen Kofferraumtiefe mit einer guten Zugänglichkeit punkten.

⊖ Unter der geöffneten Heckklappe finden gerade einmal Personen mit knapp 1,80 m Körpergröße genügend Platz. Besonders gefährlich: Die seitlichen Kanten der Klappe sind nicht abgerundet. An den spitzen Ecken kann man sich leicht den Kopf anschlagen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt (2/3 zu 1/3) umklappen und auf Wunsch nach vorn aufstellen. Dadurch findet man einen komplett ebenen Ladeboden vor. Der Klappmechanismus könnte etwas einfacher funktionieren.

An den kleinen Schlaufen muss etwas mehr Kraft aufgebracht werden, um die Sitze zu klappen. Zudem muss die aufgestellte Rückbank umständlich mit einem Expander an den Kopfstützen der Vordersitze arretiert werden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Für kleine Utensilien gibt es weder Ablagefächer noch Befestigungshaken.

2,8 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Der Nissan Micra lässt sich dank der wenigen Knöpfe recht einfach bedienen. Leider sind nicht alle Bedienelemente ergonomisch sauber angeordnet, zudem spürt man an vielen Stellen, dass Nissan versucht hat, konsequent Kosten einzusparen. Dadurch benötigt man teilweise eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Die Bedienelemente der Klimaanlage liegen etwas zu tief, zudem sind sie aufgrund der kreisförmigen Anordnung und dem kleinen runden Display nicht ideal bedienbar. Die silbernen Tasten mit roter Beleuchtung bieten einen sehr schlechten Kontrast, tagsüber sind die Symbole bei eingeschaltetem Licht kaum noch zu entziffern. Für die Umluftfunktion gibt es zwei separate Schalter, man kann kaum erkennen, ob die Umluft- oder Frischluftfunktion aktiviert ist. Die vorderen elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Zudem gibt es keine Antippautomatik. Lediglich das Fahrerfenster besitzt eine Abwärtsautomatik. Die hinten Sitzenden müssen ganz auf elektrische Unterstützung verzichten (auch nicht gegen Aufpreis). Hier gibt es nur Kurbeln, die aber zumindest mit geringem Kraftaufwand bedient werden können. Die Vordersitzeinsteller sind nicht ideal zugänglich, die Lehnenneigung ist nur grob einstellbar. Ablagen findet man vorn genügend, hinten gibt es nur Lehnentaschen. Das zweigeteilte Handschuhfach ist recht groß, der obere Teil aber praktisch kaum nutzbar. Das Handschuhfach ist nicht beleuchtet. Insgesamt fällt die Innenraumbeleuchtung spärlich aus. Vorne gibt es eine zentrale Lampe mit zwei Leseleuchten, hinten findet man keine Beleuchtung.

⊕ Das aufpreispflichtige Navigationssystem lässt sich optimal und intuitiv bedienen. Es ist in guter Höhe angeordnet und verfügt neben Tasten auch über einen Touchscreen. Das Radio lässt sich zudem über Lenkradtasten bedienen. Der Tempomat (inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer) ist einfach einzustellen. Es gibt sogar eine Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit, nicht selbstverständlich in dieser Klasse. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Der Bordcomputer beinhaltet alle wichtigen Infos, wie Restreichweite, Durchschnitts- oder Momentanverbrauch. Die Knöpfe sind aber nicht perfekt angeordnet und in der Funktion gewöhnungsbedürftig.

⊖ Bei Wahl des Navigationssystems fällt der 12V-Zigarettenanzünder weg. Absolut unverständlich, da dies eigentlich immer in jedes moderne Fahrzeug gehört, um z.B. den iPod, das Handy oder andere mobile Geräte mit Strom zu versorgen. Es fehlt sowohl eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht, als auch eine Motortemperaturanzeige. Die digitale Kraftstoffanzeige ist nur grob ablesbar. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum noch erreichbar. Hinten kann man die Gurte nicht besonders einfach anlegen. Die Gurtschlösser hängen an losen Schlaufen, der Mittelgurt muss umständlich eingefädelt werden.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Innerraums genügen nur bescheidenen Ansprüchen.

2,5 Raumangebot vorne*

Vorn finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist deutlich großzügiger bemessen.

⊕ Dank der guten Innenbreite und der großen Fenster findet man ein gutes Raumangebot vor und fühlt sich auch subjektiv nicht eingengt.

3,5 Raumangebot hinten*

Die Nissan Micra ist mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz ausgestattet. Die innenbreite ist auch hinten akzeptabel, was zu einem befriedigenden Raumgefühl führt.

⊖ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten nur noch 1,75 m große Mitfahrer genügend Beinfreiheit vor. Auch hinten ist die Kopffreiheit deutlich großzügiger bemessen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,0 KOMFORT

2,5 Federung

Die Federung im Nissan Micra ist insgesamt ausgewogen abgestimmt. Speziell der Langsamfahrkomfort (z.B. in der Stadt) könnte aber etwas besser sein. Lange Bodenwellen stellen den Micra vor keine Probleme. Die Karosserie schwingt praktisch nicht nach. Kleine Fahrbahnerhebungen oder grobe Schlaglöcher werden etwas deutlicher bis zu den Insassen durchgereicht. Die Seitenneigung bewegt sich selbst bei schnell durchfahrenen Kurven im durchschnittlichen Bereich. Voll beladen ändert sich die Charakteristik der Federung kaum.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz ist zwar höhenstellbar, doch kann man lediglich die Sitzfläche einstellen. Die Rückenlehnen der Vordersitze bieten kaum Unterstützung im Schulterbereich, zudem ist die Lehne im oberen Bereich recht schmal und insgesamt für große Personen nicht hoch genug. Die Sitzfläche ist zwar noch zufriedenstellend konturiert, doch insgesamt zu kurz. Der Seitenhalt bei schnell durchfahrenen Kurven ist mau. Insgesamt liegt der Sitzkomfort vorn nicht auf besonders hohem Niveau, der Langstreckenkomfort ist eingeschränkt.

⊖ Der Beifahrer muss ohne SitzhöhenEinstellung auskommen. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Die hinteren Sitze bieten nur einen akzeptablen Komfort. Die Lehnen sind zwar hoch genug, doch sind sie kaum konturiert und bieten keinen Seitenhalt. Die Sitzflächen bieten kaum Oberschenkelunterstützung.

3,4 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist recht hoch. Bei 130 km/h liegt der Pegel bei 71 dB(A). Fährt man schneller, steigen sowohl die Motor- als auch die Windgeräusche deutlich an. Aufgrund des CVT-Getriebes, das schon bei kleinen Gaspedaländerungen die Drehzahlen ansteigen lässt, sind die Motorgeräusche meist deutlich im Innenraum wahrnehmbar.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die gewünschte Temperatur kann fein eingestellt werden, allerdings nur für den Fahrer und Beifahrer zusammen. Die Luftmengenverteilung ist nur grob einstellbar. Vorn spricht die Heizung schnell an und erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperatur.

- Die maximale Heizleistung ist vorn nicht besonders gut, hinten deutlich schlechter. Es dauert zu lange, bis hinten eine Wohlfühltemperatur von 22°C erreicht wird.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

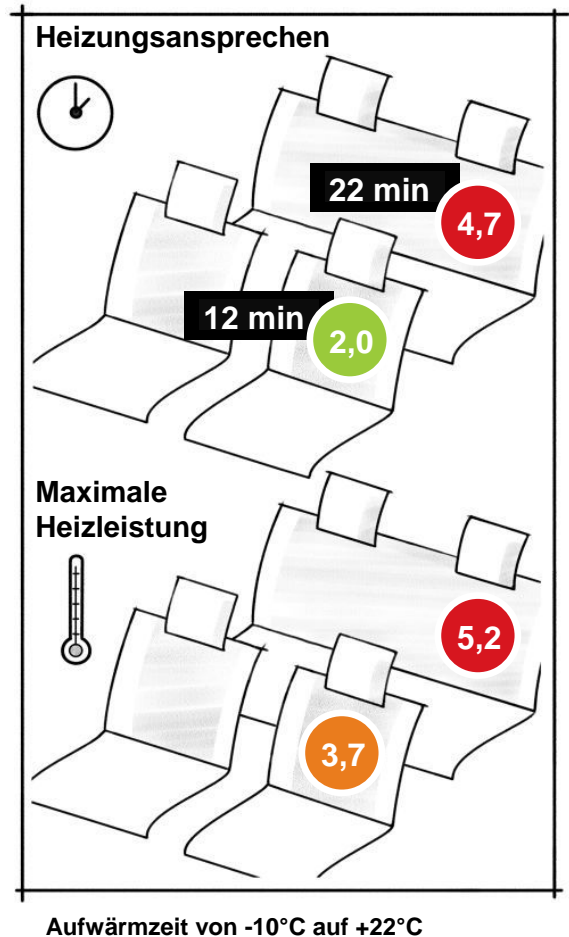
Die Fahrleistungen des 80 PS starken Benziners mit stufenlosem Automatikgetriebe (CVT) liegen im durchschnittlichen Bereich. Von 60 auf 100 km/h vergehen beim Kick-Down 9,2 Sekunden. Darüber fehlt dem 1,2 l Dreizylinder dann doch etwas die Kraft. Überhalb von 130 km/h geht es bis zur angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 161 km/h nur noch schleppend voran.

3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinder-Benziners geht in Ordnung. Es dringen zwar deutliche Vibrationen bis in den Innenraum (speziell bei hohen Drehzahlen). Insgesamt sind diese aber nicht zu aufdringlich.

3,0 Schaltung

Das stufenlose Automatikgetriebe passt die Übersetzung völlig frei von spürbaren Schaltvorgängen den Fahrbedingungen an. Genügsame Fahrweise führt zu recht niedrigen Drehzahlen. Betätigt man allerdings nur leicht das Gaspedal, schnellt die Motordrehzahl sofort nach oben. Unter Vollast dreht der Motor bis kurz vor den Drehzahlbegrenzer und bleibt dort so lange, bis man das Gaspedal wieder leicht loslässt. Das klingt angestrengt und ist laut. Die Bedienung des Schalthebels ist gut, den Rückwärtsgang kann man leicht einlegen.



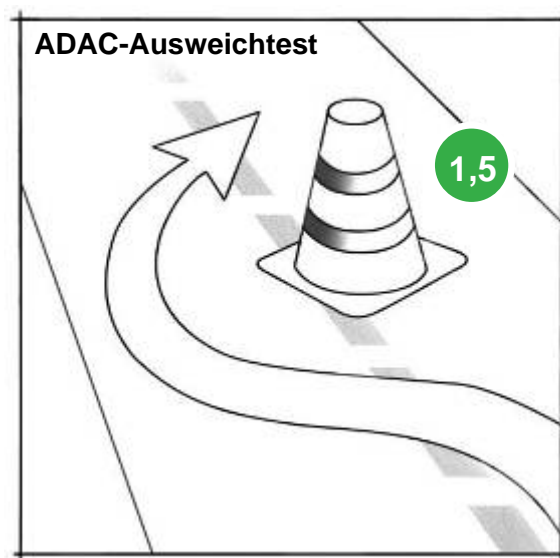
1,1 Getriebeabstufung

⊕ Das CVT-Getriebe arbeitet stufenlos und hält die Drehzahlen bei jeder Geschwindigkeit so niedrig wie möglich. Möchte man beschleunigen, wird die Drehzahl entsprechend angehoben. Dank eines zusätzlichen Planetengetriebes wird eine deutlich höhere Spreizung erreicht als bei den bisherigen CVT-Getrieben von Nissan. Dadurch können die Drehzahlen auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten niedrig gehalten werden.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Micra ist sehr gut. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug unkritisch und pendelt nur leicht nach. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrillen und Seitenwind beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Kleinwagen sehr gute Ergebnisse einfahren. Er lenkt spontan ein, neigt beim Gegenlenken zu leichtem Untersteuern und wird dann durch effektive ESP-Eingriffe abgebremst, wodurch er unkritisch in die Ausfahrgasse manövriert werden kann. Keine Spur von Schleudern oder Kippen. Die Traktionskontrolle arbeitet insgesamt effektiv, greift aber auf rutschiger Fahrbahn etwas zu spät ein.



1,7 Kurvenverhalten

⊕ Bei sehr schnell durchfahrenen Kurven neigt der Micra zum Untersteuern. Der Grenzbereich liegt hoch und kündigt sich früh an. Zusätzlich greift bei Bedarf das serienmäßige ESP ein. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden und in Verbindung mit ESP sicher beherrschbar.

Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Lenkung*

Der Wendekreis fällt mit 10,1 m erfreulich gering aus. Dank dem geringen Kraftaufwand beim Rangieren und der direkten Lenkübersetzung ist das Fahrzeug gut für die Großstadt geeignet und sorgt für stressfreies Rangieren. Bei höheren Geschwindigkeiten kann die Lenkung aber nicht mehr ganz überzeugen. Sie spricht verzögert an, zudem ist sie um die Mittellage etwas indirekt. Das Lenkgefühl und die Zielgenauigkeiten sind allenfalls akzeptabel.

3,6 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 41 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone B250 81H der Größe 175/60R15). Das ist allenfalls ein akzeptabler Wert. Immerhin zeigt sich die Bremse frei von Fading, selbst nach mehrmaligen Bremsungen lässt die Bremsleistung nicht nach. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

2,6

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Nissan Micra ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,5

Passive Sicherheit - Insassen

Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen mit maximal 1,75 m Körpergröße. Die Kopfstützen befinden sich nahe am Kopf, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,60 m. Aber auch hier befinden sie sich nah genug am Kopf.

- + Der Nissan Micra besitzt Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Micra gute 84% der Punkte und damit vier von fünf möglichen Sterne. Leichte Schwächen zeigt er beim Frontalcrash und Pfahlaufprall. Einen Anschnallerinnerer gibt es nur für den Fahrer. Dank der stabilen Bügeltürgriffe können nach einem Unfall verklemmte Türen einfacher geöffnet werden.

2,3

Kindersicherheit

- + Die Kindersicherheit ist gut. Bei den ADAC-Crashtests erreicht der Micra dafür 79% der Punkte. Auf den hinteren Außensitzen lassen sich Kindersitze fest und lagestabil befestigen. Zudem gibt es Isofix mit Ankerhaken. Lediglich die losen Gurtschlösser erschweren das Anschnallen der Kindersitze etwas. Die Beifahrerairbags sind zwar abschaltbar, rückwärts gerichtete Kindersitze dürfen aber laut Betriebsanleitung trotzdem nicht transportiert werden. Vorwärts gerichtete Kindersitze lassen sich problemlos montieren.
- Der hintere Mittelsitz ist aufgrund der ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkte und der ungünstigen Sitzform nicht für Kindersitze geeignet.

2,7

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Micra 58% der Punkte. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die Vorderkante sowie die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet.

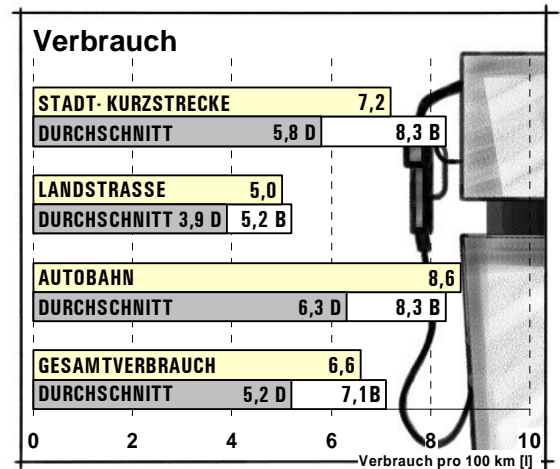
2,8 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch des Nissan Micra 1.2 CVT liegt für diese Fahrzeugklasse recht hoch. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 148 g/km erreicht der Micra 20 Punkte im Kapitel CO₂ des EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,6 l/100 km. Während der Stadtverbrauch trotz fehlender Start-Stopp-Automatik recht niedrig ausfällt (7,2 l/100 km), steigt der Verbrauch auf der Autobahn deutlich an (8,6 l/100 km). Außerorts sind es 4,6 l/100 km.

1,6 Schadstoffe

+ Keine der Schadstoffgruppen zeigte besondere Auffälligkeiten. Lediglich im Autobahnzyklus steigen die CO-Werte etwas stärker an, das kostet den Micra wertvolle Punkte in der Schadstoffwertung. 44 von 50 Punkten werden erreicht. Insgesamt verpasst der Micra mit 64 Punkten klar den vierten Stern im EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,1 Betriebskosten*

– Aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs an Super-Kraftstoff liegen die Betriebskosten für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr hoch.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Der 1.2-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Langlebige Wartungs- und Verschleißteile helfen, die Servicekosten niedrig zu halten. Auch eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

– Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte.

3,3 Wertstabilität*

Die neue Generation des Nissan Micra sollte einen recht stabilen Restwertverlauf besitzen. Es fehlen leider Spritspartechniken wie eine Start-Stopp-Automatik, die sich positiv auswirken würden.

2,3 Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Nissan Micra 1,2 mit CVT-Getriebe ist nur in der Ausstattungsvariante Acenta erhältlich. Der Grundpreis beträgt 14.440 Euro. Die Ausstattung ist üppig, alles Wichtige ist serienmäßig an Bord. Unverständlich: Beim Micra mit CVT-Getriebe ist nur die Wahl von Einzeloptionen oder allen Optionen möglich; die Kombination von nur zwei Optionen geht nicht.

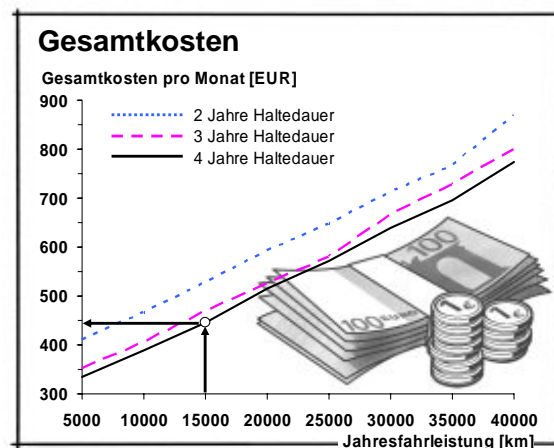
2,8 Fixkosten*

Die Versicherungseinstufungen liegen durchweg im noch akzeptablen Bereich.

⊕ Für den kleinen Benziner werden lediglich 34 Euro KFZ-Steuer pro Jahr fällig.

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten liegt das Fahrzeug im guten Mittelfeld. Vor allem die recht hohen Betriebskosten verhindern eine gute Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 446 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1198 ccm
Leistung	59 kW (80 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	110 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/60R15
Reifengröße (Testwagen)	175/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1 m
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	9,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 5,0/ 8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	125g/km / 148g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3780/1675/1525 mm
Leergewicht/Zuladung	1015 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	215 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	620 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (nur Tekna)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (CVT)	1.200 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	500 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	500 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	148 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	71 Euro
Monatlicher Wertverlust	180 Euro
Monatliche Gesamtkosten	446 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/18
Grundpreis	14.440 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	1,7
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,8
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	3,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Innenraum	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	2,6	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,5	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	3,5	Umwelt/EcoTest	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	4,0
Komfort	3,0	Schadstoffe	1,6
Federung	2,5		
Sitze	3,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,1
Innengeräusch	3,4	Betriebskosten*	5,1
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	2,7	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	2,8	Kosten für Anschaffung*	2,3
Laufkultur	3,2	Fixkosten*	2,8
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	1,1		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen