



Nissan Micra 1.2 DIG-S tekna

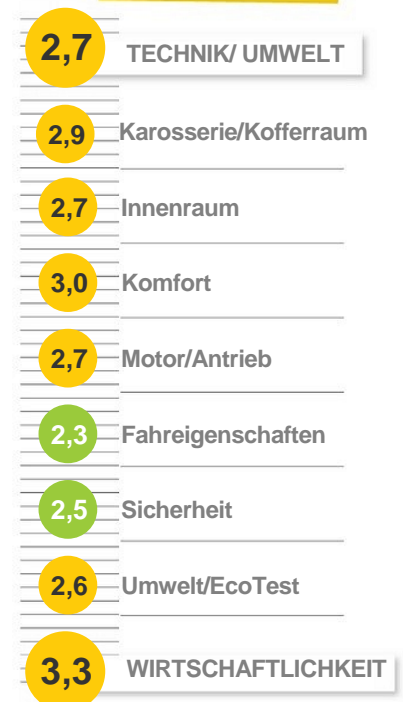
Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(72 kW / 98 PS)

Die neue Generation des Nissan Micra ist um rund sechs Zentimeter gewachsen und wird ausschließlich mit dreizylindrigen Benzinmotoren angeboten. Der im Testfahrzeug verbaute 1,2-l-DIG-S-Motor (Benzindirekteinspritzung mit mechanisch angetriebenem Kompressor) zeigt gute Fahrleistungen bei einem akzeptablen Verbrauch. Daran beteiligt sind die Start-Stopp-Automatik und eine Lichtmaschine, welche die Starterbatterie möglichst nur beim Bremsen und im Schubbetrieb lädt. Bei der Verarbeitung sind Nissan keine Quantensprünge gelungen. Der Innenraum wird von harten, billig wirkenden Kunststoffen dominiert. Der Längenzuwachs macht sich beim Platzangebot in der ersten Sitzreihe bemerkbar. Durch das Panorama-Glasdach und die großen Fensterscheiben kommt viel Licht in die Fahrgastzelle, was sich positiv auf das Raumempfinden auswirkt. Der Grundpreis des Testwagens liegt bei 17.040 Euro. Dies ist trotz einer umfangreichen Serienausstattung nicht wenig für einen Kleinwagen. **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, gute Fahrleistungen
- keine 12V-Steckdose im Innenraum, hinten wenig Platz, lauter Innenraum



ADAC-URTEIL



2,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Die Karosserie des Micra ist weitgehend sauber verarbeitet, auch wenn die Spaltmaße etwas variieren. Das Finish im Innenraum fällt befriedigend aus. Der Qualitätsstandard der verwendeten Materialien ist jedoch nicht besonders hoch. Das Interieur wird von harten Kunststoffen dominiert, die sich billig anfühlen. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzen abgedichtet, aber nicht vor Verkratzen geschützt. Auf dem Dach dürfen nur magere 50 kg Gepäck transportiert werden, zudem gibt es keine Reling. Die Türen sind durch lackierte und tief positionierte Schutzleisten nur schlecht vor kleinen Beschädigungen (z.B. Parkrempler oder unvorsichtig geöffneten Türen) geschützt. Serienmäßig ist der Micra mit einem Notrad ausgestattet.

⊕ Die maximale Zuladung beträgt für einen Kleinwagen gute 440 kg.

⊖ Der Unterboden ist zerklüftet, der Motorraum von unten kaum gegen Verschmutzung geschützt. Der Hebel für die Tankdeckel-Entriegelung liegt ungünstig im Innenraum und wird sehr leicht mit dem Hebel für die Motorhauben-Entriegelung verwechselt. Die angedeuteten Schutzleisten an den Stoßfängern sind lackiert und können nicht separat ersetzt werden.

3,0

Sicht

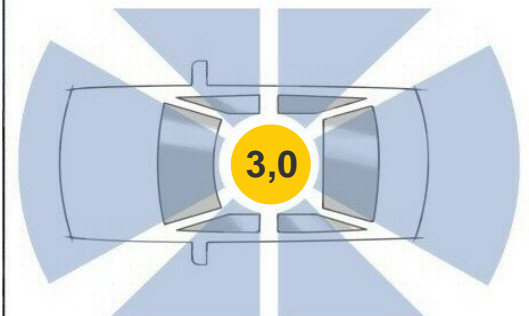
Die Rundumsichtmessung fällt dank der teilweise versenkbaren Kopfstützen hinten und der großen Fensterflächen akzeptabel aus. Lediglich die breiten hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten etwas stärker ein. Dies gilt auch für die Sicht durch den recht kleinen Innenspiegel. Den Micra gibt es lediglich mit Halogenscheinwerfern, die für eine befriedigende Ausleuchtung der Fahrbahn sorgen. Das Fernlicht könnte heller sein und die Reichweite des Lichtkegels ist nicht besonders gut. Die Wirkung der Scheibenwischer ist befriedigend.

⊕ Durch die kompakten Karosseriemaße lassen sich die Fahrzeugenden hinten sehr gut einsehen und vorn gut abschätzen. Die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist sehr gut, da die kurze Motorhaube leicht abfällt. Nach hinten wird der Bodenblick eingeschränkt. Hinten ist das Fahrzeug serienmäßig mit einer elektronischen Einparkhilfe ausgestattet. Zudem werden über zusätzliche Sensoren in der Frontstoßstange seitliche Parklücken vermessen und dem Fahrer die Eignung zum seitlichen Einparken angezeigt.

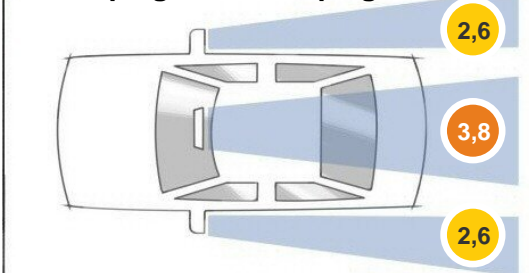


Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der großen Fensterflächen und versenkbaren Kopfstützen relativ gut.

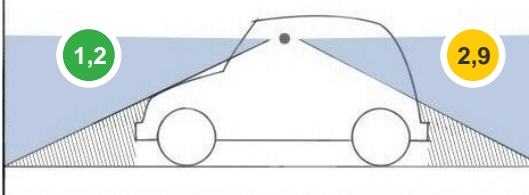
Rundumsicht



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.

In der Praxis bringt dies kaum Vorteile, da 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 Außenspiegel sind zwar groß, doch es fehlt ihnen ein asphärischer Bereich, der Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennbar machen würde. Für den Micra ist weder ein automatisch abblendender Innenspiegel verfügbar, noch findet man Tagfahr-, Kurven- oder Abbiegelicht in der Aufpreisliste.

2,2 Ein-/Ausstieg

Die Türen lassen sich über eine Funkfernbedienung (Tasten sind klein und leicht zu verwechseln) oder schlüssellos durch Tasten an den Türgriffen öffnen und schließen. Komfortfunktionen, wie z.B. automatisches Öffnen oder Schließen der Seitenscheiben mit der Fernbedienung, fehlen. Die Türaufhalter sind schwach ausgelegt. An Steigungen werden die Türen nur gerade so offen gehalten. 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 sehr bequem ein und aus. Die Schwellerhöhe liegt auf optimalem Niveau, zudem sind die Schweller angenehm schmal. Die Türöffnung ist großzügig gestaltet. Dank der fünf Türen steigt man auch hinten angesichts der Fahrzeuggröße komfortabel ein und aus. Ein Aussperren ist nicht möglich. 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 (gemessen bis zur Kofferraumabdeckung) zur Verfügung. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 560 l (gemessen bis Fensterunterkante). Durch die steile Heckpartie lässt sich der Kofferraum bis unters Dach beladen.



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

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladenkantenhöhe liegt mit 69 Zentimeter im guten bis akzeptablen Bereich.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach anheben und über eine gut erreichbare Griffmulde wieder schließen. Ladeöffnung und Kofferraumformat sind praktisch geformt. 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. Außerdem muss das Gepäck zum Ausladen über die 19 Zentimeter hohe innere Bordwand gehoben werden. 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 einfacher funktionieren. An den kleinen Schlaufen muss etwas mehr Kraft aufgebracht werden, um die Sitze umzuklappen. 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.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Der Micra ist kein Musterknabe, was die ergonomische Anordnung einzelner Bedienelemente angeht. Daher ist der Gewöhnungsaufwand bei wenigen Schaltern etwas intensiver. 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 bedien- und ablesbar. Die silbernen Tasten mit roter Beleuchtung bieten einen sehr schlechten Kontrast, tagsüber sind die Symbole bei eingeschaltetem Abblendlicht kaum noch zu entziffern. Die Frisch- oder Umluftfunktion kann jeweils über eigene Schalter angewählt werden. Diese sind direkt nebeneinander positioniert, so dass man die aktuelle Einstellung erschwert erkennt. 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 gegen Aufpreis nicht lieferbar). Hier gibt es nur Kurbeln, die aber zumindest mit geringem Kraftaufwand bedient werden können. Die Vordersitz-Einsteller sind nicht ideal zugänglich, die Lehnenneigung ist nur grob einstellbar. Ablagen findet man vorn genügend, hinten gibt es nur Lehnentaschen. Zusätzlich kann man einen Teil der Beifahrersitzfläche ausklappen und flache Gegenstände darunter verstauen. Das zweigeteilte Handschuhfach ist unpraktisch, da der obere Teil nicht tief und der untere Teil sehr flach ist. Zudem sind beide Teile unbeleuchtet. Insgesamt fällt die Innenraumbeleuchtung spärlich aus. Vorn gibt es eine zentrale Lampe mit zwei Leseleuchten, hinten findet man keine Beleuchtung.

⊕ Das Navigationssystem lässt sich optimal und intuitiv bedienen. Es ist in einer guten Höhe angeordnet und verfügt neben Tasten auch über einen Touchscreen. Das Radio lässt sich zudem über Lenkradtasten einstellen. Die Bedieneinheit für die Geschwindigkeitsregelanlage (inkl. Geschwindigkeitsbegrenzer) ist ebenfalls im Lenkrad integriert und logisch aufgebaut. Die eingestellte Geschwindigkeit wird im Display angezeigt, dies ist in dieser Klasse nicht selbstverständlich. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Im Bordcomputer werden alle wichtigen Betriebszustände (wie Restreichweite, Durchschnitts- oder Momentanverbrauch) angezeigt. Die Knöpfe zum Durchschalten des Menüs sind aber ungünstig angeordnet.

⊖ Bei der getesteten Ausstattungsvariante gibt es keine 12-V-Steckdose im Innenraum. Absolut unverständlich, da so keine mobilen Geräte im Fahrzeug mit Strom versorgt werden können.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Innenraums genügen nur bescheidenen Ansprüchen.

Zudem fehlt sowohl eine Kontrollleuchte für das Fahrlicht als auch eine Motortemperaturanzeige. Die digitale Kraftstoffanzeige ist nur grob abgestuft. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum noch erreichbar. Hinten hängen die Gurtschlösser an losen Schlaufen, so dass sich die Gurte nicht besonders einfach anlegen lassen. Der Mittelgurt muss umständlich eingefädelt werden.

2,5 Raumangebot vorne*

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

⊕ Die Innenbreite ist für einen Kleinwagen gut. Auch die großen Fenster tragen zu einem angenehmen subjektiven Raumgefühl bei.

3,5 Raumangebot hinten*

Die 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 Insassen bis 1,75 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist 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. Lange Bodenwellen stellen den Micra nicht vor Probleme. Die Karosserie schwingt praktisch nicht nach. Kleine Fahrbahnerhebungen oder grobe Schlaglöcher werden jedoch deutlicher bis zu den Insassen durchgereicht. Auch Querfugen dringen besonders über die Hinterachse durch. Die Seitenneigung hält sich auch 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 fällt die Lehne im oberen Bereich recht schmal und insgesamt für große Personen nicht hoch genug aus. Die Sitzfläche ist zwar noch zufriedenstellend konturiert, doch insgesamt zu kurz; der Seitenhalt bei schnell durchfahrenen Kurven gerade noch zufriedenstellend. Insgesamt liegt der Sitzkomfort vorn nicht auf besonders hohem Niveau, dadurch ist der Langstreckenkomfort eingeschränkt.

⊖ Der Beifahrer muss ohne Sitzhöhenstellung auskommen. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Die hinteren Sitze bieten nur einen akzeptablen Komfort. Die Lehnen reichen zwar hoch genug, doch sind sie kaum konturiert und bieten keinen Seitenhalt. Die Sitzflächen gewähren 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. Besonders aufdringlich sind jedoch die Motorgeräusche im Innenraum wahrnehmbar.

3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Das Heizansprechen ist vorn wie hinten akzeptabel. Die Wohlfühltemperatur von 22°C wird vorn allerdings etwas schneller erreicht.

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Wunschtemperatur kann nur für Fahrer und Beifahrer zusammen eingestellt werden. Die Luftverteilung ist nur entsprechend den vorgegebenen Stufen wählbar.
- Die maximale Heizleistung ist vorn wie hinten schlecht, so dass die maximale Temperatur im Innenraum nicht besonders hoch liegt.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

- + Der 98 PS starke Benzinmotor erlaubt ein zügiges Vorankommen. Den simulierten Überholvorgang (von 60 auf 100 km/h) beendet der Micra bereits nach knapp sieben Sekunden.

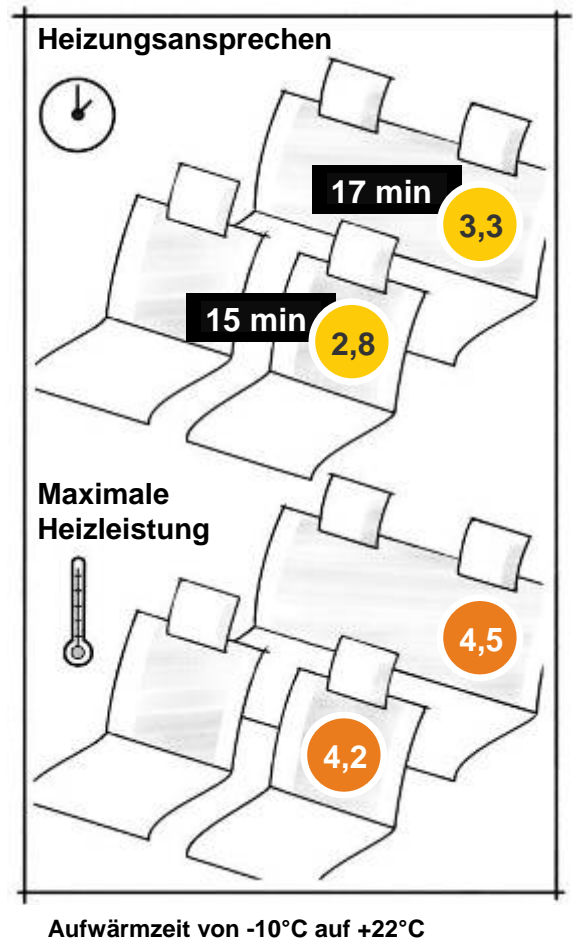
3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinder-Benziners geht in Ordnung. Es dringen aber ein deutliches Motordröhnen und Kompressorgeräusche bis in den Innenraum durch (speziell unter Last und bei hohen Drehzahlen). Bei langen Fahrten wird dies als störend und aufdringlich empfunden.

3,4 Schaltung

Das Fünfgang-Getriebe ist nicht besonders präzise geführt. Die Gänge haken beim Einlegen spürbar, so dass sich hohe Schaltgeschwindigkeiten kaum realisieren lassen. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs bekommt man kaum Rückmeldung vom Getriebe, was zu gelegentlichem Krachen beim Anfahren führen kann.

- Eine Schaltempfehlung würde helfen, Kraftstoff zu sparen.



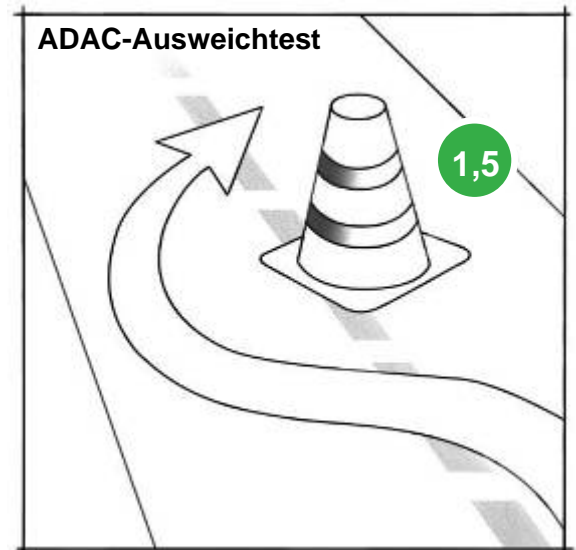
2,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt zur Leistungscharakteristik des Motors. In den ersten vier Gängen ist ein zügiges Vorankommen ohne Weiteres möglich. Der fünfte Gang ist länger ausgelegt, dadurch ist das Drehzahlniveau bei Überlandgeschwindigkeiten relativ niedrig.

2,3 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.



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.

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 ausgeprägt und in Verbindung mit ESP sicher beherrschbar.

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. Insgesamt wirkt die Lenkung synthetisch und gibt dem Fahrer kaum Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit fällt allenfalls akzeptabel aus.

2,8 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 39 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone B250; 175/60R15 81H). Dies ist ein befriedigender Wert, allerdings könnte der Verzögerungsweg geringer sein. Immerhin zeigt sich die Bremse frei von Fading, selbst nach mehrmaligen Verzögerungen lässt die Bremsleistung nicht nach. Das Ansprechen und die Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.

2,5

SICHERHEIT

2,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Nissan Micra ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigter Kupplung starten lässt.
- 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, hinten nur für Personen bis 1,60 m. Falls der Fahrer nicht angeschnallt ist, gibt es eine Warnung.

- + Der Nissan Micra besitzt Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Der horizontale Abstand zwischen Kopf und Stütze ist vorn wie hinten gering, wodurch die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Die stabilen Türgriffe ermöglichen nach einem eventuellen Unfall das Aufbringen von hohen Zugkräften, um die Türen zu öffnen. Beim ADAC-Crashtest erreicht der Micra gute 84% der Punkte beim Insassenschutz und damit vier von fünf möglichen Sternen.

2,1

Kindersicherheit

- + Die Kindersicherheit ist gut. Bei den ADAC-Crashtests erhält 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 verwendet werden. Vorwärts gerichtete Kindersitze lassen sich problemlos montieren.
- Der hintere Mittelsitz ist aufgrund der ungünstig angeordneten Gurtanlenkpunkte und der Sitzwulst 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.

2,6

UMWELT/ECOTEST

3,3

Verbrauch/CO2*

Der ADAC-Testverbrauch des Nissan Micra 1.2 DIG-S ist mit 6,0 Litern auf 100 km befriedigend. Besonders auffällig ist, dass sich der Verbrauch bei einer Abweichung vom Zulassungszyklus (NEFZ) deutlich erhöht. Dies zeigt sich verstärkt, wenn die Klimaanlage zugeschaltet und/oder das Fahrzeug, unter Last auf der Autobahn bewegt wird. Innerorts benötigt der kleine Nissan dank Start-Stopp-System 5,8 l/100 km.

Außerorts wurden 4,7 l/100 km und auf der Autobahn sehr hohe 8,1 l/100 km gemessen. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 130 g/km. Das reicht für 27 Punkte beim ADAC EcoTest, im Kapitel CO₂.

1,9 Schadstoffe

+ Im Kapitel Schadstoffausstoß erreicht der Micra mit 41 Punkten ein gutes Ergebnis. Auffällig sind jedoch die erhöhten CO₂-Werte bei der Autobahnfahrt. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Micra 68 Punkte und verfehlt den vierten Stern im EcoTest nur knapp.

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,3 Betriebskosten*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Kraftstoffkosten. Da der Micra kein Spritsparkünstler ist, liegen die Betriebskosten für ein Fahrzeug dieser Klasse recht hoch.

3,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Nach eigenen Angaben kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Auch eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

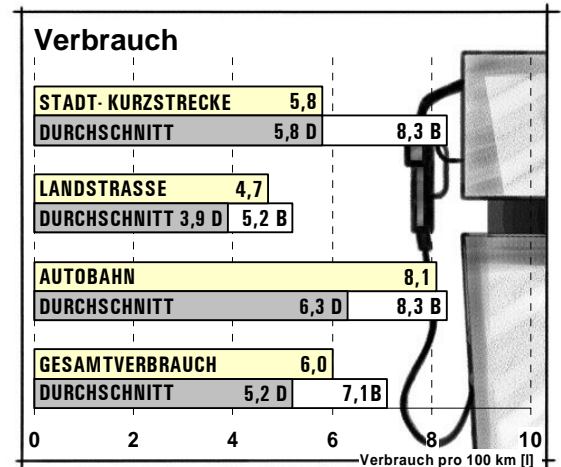
- Die jährliche Wartung beschert auch Wenig- und Normalfahrern häufigere Werkstattaufenthalte.

3,3 Wertstabilität*

Trotz des neuen Modells wird dem Micra nur eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert. Dies ist unter anderem auf fehlende Innovationen zurückzuführen.

3,2 Kosten für Anschaffung*

In Verbindung mit der Ausstattungsvariante TEKNA und dem 1,2-l-Motor mit Kompressoraufladung müssen mindestens 17.040 Euro für den Micra aufgewendet werden. Dies ergibt trotz der üppigen Serienausstattung nur ein befriedigendes Ergebnis für einen Kleinwagen.



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

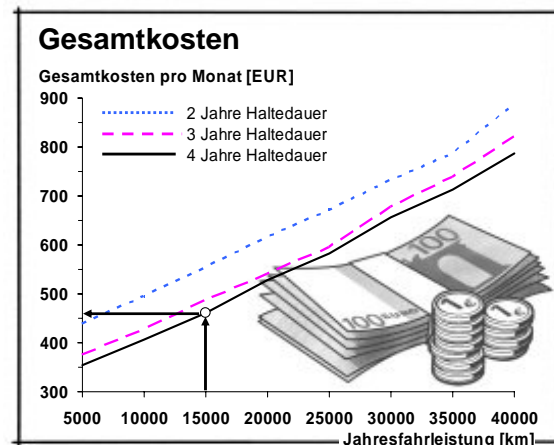
2,9 Fixkosten*

Die jährlichen Kosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Die Versicherungseinstufungen treiben die Unkosten jedoch deutlich nach oben. Besonders die Vollkasko-Einstufung ist ungünstig.

⊕ Erfreulich sind die geringen Kosten bei der Steuer (nur 24 Euro pro Jahr).

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten liegt der Micra in einem befriedigenden Bereich. Vor allem die recht hohen Betriebskosten verhindern eine gute Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 461 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2 DIG-S
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198
Leistung [kW(PS)]	59(80)	72(98)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	110/4000	142/4400
0-100 km/h[s]	13,7	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	6,0 S
CO2 [g/km]	115	95
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	16/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	24	24
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	429	418
Preis [Euro]	10.740	13.440

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1198 ccm
Leistung	72 kW (98 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	142 Nm
bei	4400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/60R15
Reifengröße (Testwagen)	175/60R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,1/10,05 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,7/ 8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / 130g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3780/1675/1525 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1870 mm
Leergewicht/Zuladung	1065 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	215 l/560 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	680 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Start-Stop-System	Serie
Automatikgetriebe (CVT)	1.200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
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 (Nissan Connect)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Nissan Connect)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (Intelligent Key)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro ^o
Panorama-Glasedach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	206 Euro
Monatliche Gesamtkosten	461 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/18
Grundpreis	17.040 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.



Nissan Micra 1.2 DIG-S tekna

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest