



## Nissan Micra 1.2 tekna

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (59 kW / 80 PS)

**N**ach rund drei Jahren Bauzeit verpasste Nissan dem Micra ein Facelift - und spricht sogar von einem ganz neuen Modell, was aber angesichts der überschaubaren optischen Retuschen eher optimistisch scheint. Die Front wurde an das aktuelle Markengesicht angepasst, was den in Indien gebauten Kleinwagen moderner auftreten lässt. Der Innenraum wurde zwar aufgewertet, kann aber dennoch in puncto Materialqualität und Verarbeitung kaum überzeugen. Das Platzangebot des serienmäßig mit fünf Türen ausgestatteten Fahrzeugs geht dagegen in Ordnung. Dank Panorama-Glasdach und großen Fensterscheiben stellt sich ein angenehmes Raumempfinden ein. Beim Antrieb kann zwischen zwei Dreizylinder-Benzinmotoren gewählt werden. Der Basismotor mit 80 PS zeigt sich zwar recht sparsam (Testverbrauch: 5,3 l/100 km), läuft aber unkultiviert und wirkt vor allem bei schaltfauler Fahrweise schlapp. Dennoch sollte der kleine Benziner vor allem für Kurzstrecken die bessere Wahl sein. Für lange Strecken scheint der Micra ohnehin nicht gemacht zu sein. Es fehlt dem Kleinwagen schlicht an Komfort: Die Sitze sind auf Dauer unbequem, der Innenraum ist laut, und auch das Fahrwerk kann keine besonderen Glanzpunkte setzen. Mit den kompakten Abmessungen und der übersichtlichen Karosserie fühlt man sich in der Stadt weitaus besser aufgehoben. Auch wenn die Serienausstattung des Micra tekna aller Ehren wert ist - sie beinhaltet u.a. Navigationssystem, Panorama-Glasdach und Klimaautomatik - mit einem Grundpreis von 16.500 Euro ist der Kleinwagen kein Schnäppchen.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

- +** bequemer Ein- und Ausstieg, serienmäßig fünf Türen, kompakte Abmessungen, gute Serienausstattung
- unbequeme Sitze, lauter Innenraum, schwache Heizung, durchzugsschwacher Motor, kein Start-Stopp-System



### ADAC-URTEIL

**2,9** AUTOTEST

**2,9** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,1** Familie

**1,7** Stadtverkehr

**2,7** Senioren

**3,0** Langstrecke

**3,7** Transport

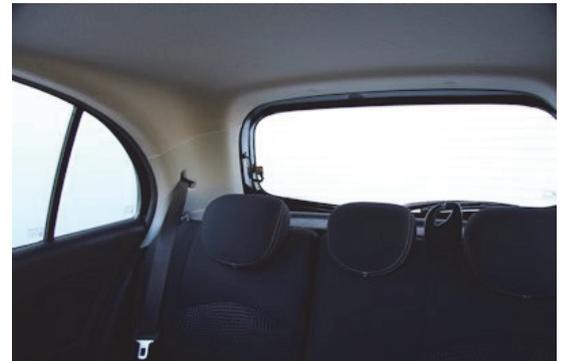
**3,6** Fahrspaß

**2,9** Preis/Leistung

Das Facelift des Micra fällt vor allem an der neu gestalteten Frontpartie auf. Neue Stoßfänger und ein dominanter Kühlergrill mit Chromapplikationen lassen den Kleinwagen frischer und dynamischer wirken. Auf die Verarbeitungsqualität haben die optischen Retuschen aber keinen Einfluss. Die Karosserie zeigt sich nach wie vor nur zufriedenstellend verarbeitet und man findet einige Nachlässigkeiten. So ist die Tankklappe scharfkantig, viele nicht im direkten Sichtfeld befindlichen Teile sind lediglich grundiert (z.B. Innenseite der Motorhaube) und die Blechfalze an Türen und Klappen sind unsauber versiegelt. Der Kofferraum ist zwar vollständig verkleidet, doch auch hier stören teils billig wirkende und schlecht verarbeitete Anbauteile.

So besteht der Kofferraumboden aus billigstem Pressholz, der Filzbezug ist schlecht verklebt und löst sich beim Testwagen sogar schon ab. Der Einsatz in der Ersatzradmulde, in der das Bordwerkzeug verstaut ist, besteht aus einfachem Styropor. Der Innenraum wurde zum Facelift ebenfalls aufgefrischt. Applikationen in Klavierlackoptik (bei Ausstattung tekna) und silberfarbene Einfassungen werten das Cockpit auf. An der nur mäßigen Material- und Verarbeitungsqualität hat sich aber trotz der neu gestalteten Oberflächen nichts geändert. Das Interieur wird von harten Kunststoffen dominiert, die sich billig anfühlen und unsauber gefertigt sind (teilweise gibt es scharfe Kunststoffkanten). Selbst bei ein Fahrzeug im Kleinwagensegment würden man sich etwas mehr Detailliebe wünschen. Die Türschweller sind gut gegen Verschmutzung abgedichtet, es fehlen aber Schwellerschutzleisten.

⊖ 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. Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz. Die Motorhaube wird nur durch einen Haltestab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre besser. Die Stoßfänger sind durchgehend lackiert und kratzempfindlich. An den Türen gibt es keine Schutzleisten die den Lack vor kleinen Beschädigungen (z.B. durch Parkrempler oder unvorsichtig geöffnete Türen) schützen würden.



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

Der Nissan Micra bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte, der sich nur für kurze Strecken eignet. Vor allem aufgrund der nur mäßigen Transportmöglichkeiten ist die Alltagstauglichkeit nur zufriedenstellend.

⊕ Mit dem 41 l großen Kraftstofftank lassen sich mit einer Tankfüllung rund 770 km zurücklegen. Dank der kompakten Abmessungen fällt die Stadttauglichkeit des nur 3,83 m langen Micra gut aus. Der Nissan ist serienmäßig mit einem Notrad ausgestattet, dass im Falle einer Reifenpanne für eine gewisse Mobilität sorgt. Bordwerkzeug und ein Wagenheber findet man unter der Kofferraumabdeckung.

⊖ Die zulässige Zuladung beträgt nur magere 415 kg. Anhängelasten sind nicht erlaubt. Auf dem Dach dürfen nur magere 50 kg Gepäck transportiert werden, zudem gibt es keine Reling.

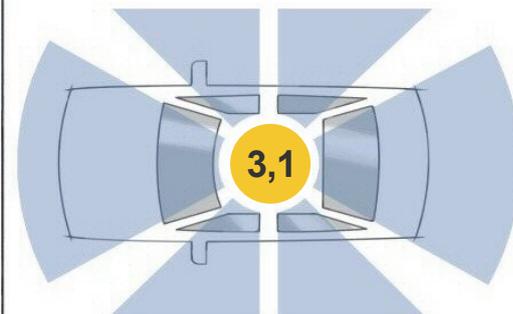
## 3,0 Sicht

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. Für den Micra gibt es lediglich Halogenscheinwerfer mit nicht mehr ganz aktueller H4-Technik. Die Fahrbahnausleuchtung fällt dadurch allenfalls zufriedenstellend aus. Vor allem die Reichweite des schwachen Fernlichts ist nicht ideal. Die Scheibenwischer funktionieren zufriedenstellend, bei höheren Geschwindigkeiten neigen die Wischer zum Rubbeln.

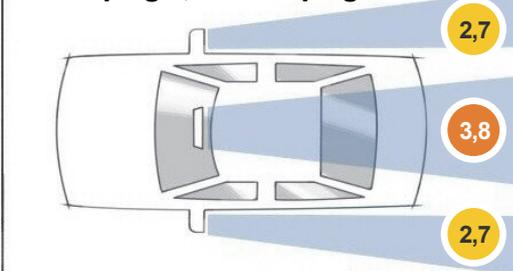
**+** Durch die kompakten Karosseriemaße lassen sich die Fahrzeugenden hinten sehr gut einsehen und vorn gut abschätzen. Die Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug ist aufgrund der flachen und kurzen Motorhaube sehr gut. Nach hinten wird der Bodenblick nicht zu stark eingeschränkt. Hinten ist das Fahrzeug in der getesteten Ausstattung 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. 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 den toten Winkel verkleinern würde. Für den Micra ist weder ein automatisch abblendender Innenspiegel verfügbar, noch findet man Tagfahr-, Kurven- oder Abbiegelicht in der Aufpreisliste. Auch ein modernes Scheinwerfersystem (LED oder Xenon) gibt es nicht.

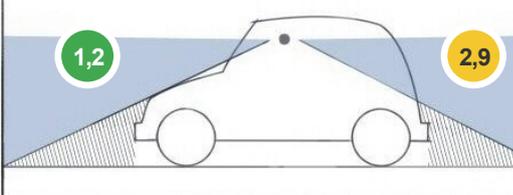
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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

## 2,5 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 aber. Dank des schlüssellosen Zugangs kann man sich nicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug merkt, wenn der Schlüssel noch im Innenraum liegt. Die Türaufhalter sind schwach ausgelegt. An Steigungen werden die Türen nur gerade so offen gehalten. Ein Windstoß reicht schon, dass sie wieder zufallen.

**+** Vorn steigt man sehr bequem ein und aus. Die Schwellerhöhe liegt auf optimalem Niveau, zudem sind die Schweller angenehm schmal. Die Türöffnungen sind 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.

– In der Ausstattung tekna ist der Micra serienmäßig mit einem Panoramadach ausgestattet. Dadurch gibt es keine Haltegriffe am Dachhimmel. Ohne Panoramadach würde man für alle außen sitzenden Insassen außer für den Fahrer einen Haltegriff vorfinden.

### 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraumvolumen fällt für einen Kleinwagen durchschnittlich aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung stehen 215 l zur Verfügung. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, finden 295 l Platz. Das reicht für fünf handelsübliche Getränkeboxen.

+ Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf brauchbare 560 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dachhoch passen maximal 940 l in den Kofferraum.



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

### 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ 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. Da die Ladekante nur rund 68 cm über der Fahrbahn liegt, muss schweres Gepäck nicht zu weit angehoben werden.

– Unter der geöffneten Heckklappe finden gerade einmal Personen mit knapp 1,80 m Körpergröße genügend Platz. Aufgrund des tiefen Gepäckbodens muss man das Gepäck zum Ausladen über eine 19 Zentimeter hohe Ladekante heben. Besonders gefährlich: Die seitlichen Kanten der Klappe sind nicht abgerundet. An den spitzen Ecken kann man sich leicht den Kopf stoßen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

### 3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen und auf Wunsch nach vorn aufstellen (ab Ausstattungslinie acenta). Dadurch findet man einen komplett ebenen Ladeboden vor. Der Klappmechanismus könnte einfacher funktionieren. Sehr umständlich ist, dass man zuerst den Mittelgurt aushängen muss. Um die Lehnen dann zu klappen, muss an den kleinen Schlaufen etwas mehr Kraft aufgebracht werden. 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.

---

## 3,1 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Da die Bedienelemente des Micra teilweise unergonomisch angeordnet sind, benötigt man für das Fahrzeug trotz der überschaubaren Funktionsvielfalt etwas mehr Eingewöhnungszeit, bis man sich zurecht findet. 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. Da die Tasten der Klimaautomatik seit dem Facelift zumindest in der getesteten Ausstattung in schwarzer Klavierlackoptik gehalten sind, ist die Ablesbarkeit nun etwas besser. Bisher waren es silberne Tasten mit roter Beleuchtung die tagsüber einen sehr schlechten Kontrast geboten haben. Die Frisch- oder Umluftfunktion kann jeweils über eigene Schalter ausgewählt werden. Diese sind direkt nebeneinander positioniert, so dass man die aktuelle Einstellung schwer 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. 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 zum Facelift überarbeitete Navigationssystem besitzt nun einen 5,8 Zoll Touchscreen (vorher 5,0"). Es lässt sich einfach und intuitiv bedienen und ist in guter Höhe angeordnet. Neben der Bedienung per Tasten und Touchscreen lässt sich das Radio auch 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. Im Bordcomputer werden alle wichtigen Betriebszustände (wie Restreichweite, Durchschnitts- oder Momentanverbrauch) angezeigt. Die Knöpfe zum Durchschalten des Menüs sind aber ungünstig angeordnet.

⊖ 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 hängen die Gurtschlösser an losen Schlaufen, so dass sich die Gurte nicht besonders einfach anlegen lassen. Der Mittelgurt muss umständlich eingefädelt werden.



**Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Innenraums genügen nur bescheidenen Ansprüchen.**

---

### 2,8 Raumangebot vorne\*

Vorn finden Personen bis zu einer Größe von 1,85 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre noch großzügiger bemessen. Die Innenbreite geht für einen Kleinwagen in Ordnung.

⊕ Dank der niedrigen Fensterlinie und der großen Seitenfenster ist das subjektive Raumgefühl angenehm.

---

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Die Innenbreite ist hinten akzeptabel, was zu einem befriedigenden Raumgefühl führt. Zwei Personen finden problemlos Platz, für drei Personen ist es aber sehr eng.

⊖ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten nur Insassen bis 1,75 m Körpergröße genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre auch hier deutlich großzügiger bemessen.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität fällt ausreichend aus. Die Lehnen der Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rücksitzlehne lässt sich geteilt umlegen.

---

## 3,2 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Das Fahrwerk des Nissan Micra ist zwar insgesamt recht ausgewogen abgestimmt, grobe Einzelhindernisse dringen aber trotzdem deutlicher zu den Insassen durch. Auch bei Querfugen spricht das Fahrwerk etwas unsensibel an. Bei feinen Fahrbahnunebenheiten oder auf rauem Belag neigt das Fahrzeug zu leichtem Stuckern. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht zu stark durchgeschüttelt, allerdings dröhnt es im Innenraum dann recht laut. Der Langsamfahrkomfort ist noch akzeptabel. Vertikalschwingungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind zufriedenstellend gedämpft und nicht zu stark ausgeprägt. Bei voller Beladung spricht der Micra auf feine Unebenheiten und auf rauen Fahrbahnbelägen etwas komfortabler an, ohne bei langen Wellen zu stark gestaucht zu werden.

---

### 3,3 Sitze

Der Fahrersitz ist zwar höhenstellbar, doch kann man lediglich die Sitzfläche einstellen. Die Rückenlehnen der Vordersitze bieten im Schulterbereich nur wenig Unterstützung, zudem fällt die Lehne im oberen Bereich schmal und insgesamt für große Personen nicht hoch genug aus. Die Sitzfläche ist zwar zufriedenstellend konturiert, doch insgesamt zu kurz, wodurch die Oberschenkel keine feste Auflage haben. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven könnte besser sein. Insgesamt liegt der Sitzkomfort vorn nicht auf besonders hohem Niveau, was den Langstreckenkomfort einschränkt.

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

3,7

## Innengeräusch

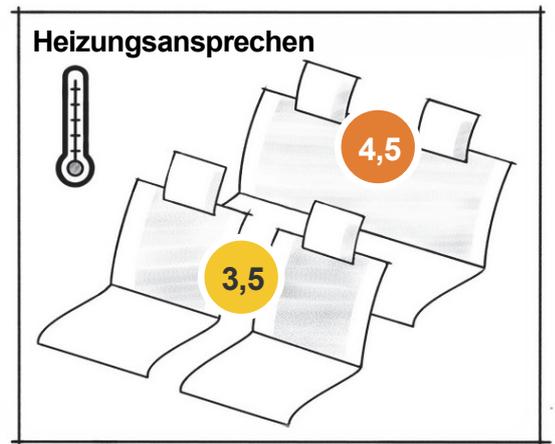
Im Innenraum ist der Micra 1.2 sehr laut. Bei 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von 72,3 dB(A) ermittelt. Die Geräuschkulisse wird dabei vor allem vom lauten Motor dominiert. Kein Wunder, dreht der kleine Benziner bei 130 km/h bereits mit rund 3.900 1/min. Ebenfalls nicht besonders leise sind die Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit nochmals deutlich zunehmen und dann das Geräuschbild dominieren. Fahrgeräusche sind nicht zu stark ausgeprägt vorhanden.

3,5

## Klimatisierung

Für den Micra gibt es in der Ausstattungsvariante tekna serienmäßig eine Klimaautomatik. Nur bei der Klimaautomatik ist ein Pollenfilter verbaut - diese gibt es aber nur in der Top-Ausstattung. Die Klimaautomatik funktioniert insgesamt gut und kühlt den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen. Der Automatikmodus arbeitet aber nicht ganz zugfrei. Fahrer- und Beifahrer können die Temperatur nur gemeinsam einstellen. Die Luftmengenverteilung kann nur in vorgegebenen Stufen eingestellt werden. Vorne spricht die Heizung bei kalten Außentemperaturen noch in akzeptabler Zeit an.

⊖ Hinten dauert es deutlich länger, bis es warm wird. Im Fußraum der Fond-Passagiere kommt so gut wie keine Wärme an.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,4

## MOTOR/ANTRIEB

3,4

## Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 80 PS starken Benziners können nur wenig überzeugen. Überholvorgänge lassen sich aber in noch akzeptabler Zeit absolvieren. Dreht man den Motor weit aus, wird der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 8,2 s absolviert. Bis 130 km/h kann man gut im Verkehr mitschwimmen, darüber geht es aber sehr zäh voran. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h wird nur mit viel Anlauf erreicht.

⊖ Schlecht schneidet der Dreizylinder-Saugmotor bei den Elastizitätsmessungen ab. Es fehlt an Durchzug, wodurch oft zurückgeschaltet und mit hohen Drehzahlen gefahren werden muss, um einigermaßen beschleunigen zu können. Im fünften Gang dauert es über 22 Sekunden, bis der Micra von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat.

3,3

## Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Dreizylinder Benzinmotors kann nur wenig überzeugen. Bei höheren Drehzahlen dringen deutliche Vibrationen in den Innenraum. Unter Last neigt der Motor zudem zum Dröhnen.

## 3,5 Schaltung

Das Fünfgang-Getriebe lässt sich zufriedenstellend schalten, auch wenn die Gänge nicht besonders präzise geführt sind. Die Gänge haken beim Einlegen spürbar, so dass sich hohe Schaltgeschwindigkeiten kaum realisieren lassen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Die Kupplung lässt sich zwar recht gut dosieren, beim Anfahren (speziell am Berg) wirkt der Motor aber kraftlos, wodurch man das Aggregat leicht abwürgen kann. Bei unsensibler Kupplungsbetätigung nerven Schaltschläge im Antriebsstrang.

⊕ Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer, in welchem Gang er möglichst spritsparend unterwegs ist. Die Schaltpunktanzeige ist allerdings sehr klein und dadurch unauffällig. Zudem werden teilweise unsinnige Schaltempfehlungen gegeben.

⊖ Beim Einlegen des Rückwärtsgangs kracht es laut im Getriebe, wenn man noch leicht nach vorn rollt. Es fehlt eine Sperre, die ein versehentliches Einlegen des Rückwärtsgangs während der Fahrt verhindern würde. Für den Micra 1.2 gibt es weder eine Berganfahrhilfe noch ein Start-Stopp-System, das im Stadtbetrieb für einen geringeren Kraftstoffverbrauch sorgen könnte.

## 3,5 Getriebeabstufung

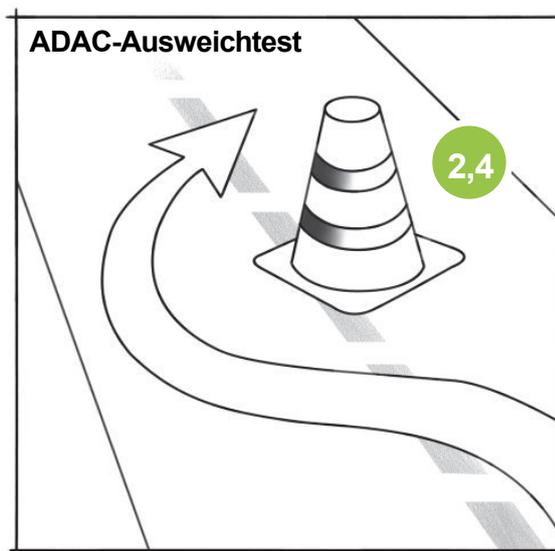
Die Abstufungen des Fünf-Gang-Getriebes sind insgesamt zufriedenstellend. Obwohl die Gesamtübersetzung schon sehr kurz ausfällt, sind aufgrund des durchzugsschwachen Motors aber viele Schaltvorgänge notwendig. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit sehr hohen Drehzahlen (3.900 1/min).

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Nissan Micra kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Bei einem Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug unkritisch und pendelt nur leicht nach. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrillen und Seitenwind beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen wird das Fahrzeug trotz des kurzen Radstandes nicht zu stark versetzt und bleibt auch dann sicher beherrschbar. Den ADAC Ausweichtest meistert der Kleinwagen weitgehend problemlos. Er lenkt spontan ein, neigt beim Gegenlenken aber zum Untersteuern, was durch effektive ESP-Eingriffe unterbunden wird. Dadurch wird zwar relativ wenig Geschwindigkeit abgebaut, doch lässt sich das Fahrzeug dank ESP unkritisch in die Ausfahrgasse zurücklenken. Die Traktionskontrolle arbeitet insgesamt effektiv, greift aber auf rutschiger Fahrbahn etwas spät ein. Im Grenzbereich neigt der Micra zum Untersteuern. Der Grenzbereich liegt relativ 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.

### ADAC-Ausweichtest



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.

---

## 3,1 Lenkung\*

Die Lenkung besitzt zwar eine gute Mittenzentrierung, spricht aber um die Mittellage leicht verzögert an. Nicht überzeugen kann die Lenkung bei höheren Lenkwinkeln. Der Fahrer erhält in langgezogenen Kurven kaum Rückmeldung und muss aufgrund der mäßigen Zielgenauigkeit oft leicht korrigieren. Insgesamt wirkt die Lenkung synthetisch und vermittelt dadurch kein besonders gutes Fahrgefühl. Die Lenkübersetzung könnte direkter sein. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind rund 3,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Im Stand könnten die Lenkkräfte etwas geringer sein. Der Wendekreis fällt mit 10,1 m für diese Fahrzeugklasse recht gering aus.

---

## 3,4 Bremse

Leitet man aus 100 km/h eine Vollbremsung ein, steht der Micra 1.2 erst nach 40,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone B250 der Größe 175/60 R15 81H). Für einen modernen Kleinwagen ist das kein rühmenswertes Ergebnis. Immerhin zeigt sich die Bremse frei von Fading, selbst nach mehrmaligen Verzögerungen lässt die Bremsleistung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich recht gut dosieren. Beim Bremsen in einer Kurve zeigt der Micra eine gute bis zufriedenstellende Spurstabilität.

---

## 2,7 SICHERHEIT

---

### 2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Nissan Micra ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet - damit erfüllt das Fahrzeug die Mindestanforderung an ein modernes Fahrzeug. Weitere Assistenzsysteme sind aber nicht erhältlich.

- ⊕ Einen Geschwindigkeitslimiter findet man in dieser Ausstattung serienmäßig an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigter Kupplung starten lässt.
- ⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen verbaut, die den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z.B. abgeschleppt wird und das Abbiegen anzeigen möchte.

---

### 2,9 Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der Nissan Micra ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht der Micra gute 84% der möglichen Punkte beim Insassenschutz und damit vier von fünf möglichen Sternen. Die stabilen Türgriffe ermöglichen nach einem Unfall das Aufbringen von hohen Zugkräften, um die Türen zu öffnen.
- ⊖ Nicht perfekt gestaltet sind die Kopfstützen, wodurch im Falle eines Heckaufpralls die Gefahr eines Schleudertraumas speziell bei großen Personen erhöht ist. Vorne wie hinten befinden sich die Kopfstützen zwar nahe am Kopf, doch lassen sie sich nicht weit genug herausziehen. Vorne reicht die Höhe nur für 1,75 m große Insassen, hinten bieten sie sogar nur Personen bis 1,60 m genügend Schutz. Lediglich für den Fahrerplatz gibt es eine Anschnallerinnerung. Sind die anderen Insassen nicht angeschnallt oder schnallen sich während der Fahrt ab, erhält der Fahrer keine Rückmeldung darüber.

Weder für das Warndreieck noch für den Verbandskasten gibt es fest definierte Halterungen im Fahrzeug, wodurch diese unter Umständen im Notfall nicht schnell genug erreicht werden können. Es fehlen Zurrösen, um schweres Gepäck im Kofferraum fixieren zu können.

## 2,3 Kindersicherheit

Auf den hinteren Außensitzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken problemlos befestigen, da die Isofix-Haken gut zugänglich sind. Die Rückbank ist dank der hinteren Türen gut zugänglich. Störend sind allerdings die losen Gurtschlösser, die das Anschnallen von Kindersitzen mit den Gurten erschweren. Die Gurte sind zwar lang, doch die Gurtanlenkpunkte an den äußeren Rücksitzen sind nicht ideal. Trotzdem lassen sich in der Summe Kindersitze auf den äußeren Rücksitzen auch mit den Fahrzeuggurten zufriedenstellend montieren. Aufpassen muss man nur bei sehr hohen Kindersitzen, da diese dann am Dachholm anstoßen können. Laut Betriebsanleitung sind auf den äußeren Rücksitzen alle Kindersitzklassen erlaubt - lediglich auf dem linken Außensitz gibt es eine Einschränkung, da links kein Kindersitz der Gruppe I befestigt werden darf. Dies gilt aber nur für Modelle ab der mittleren Ausstattung acenta, die mit nach vorn klappbaren Rücksitzen ausgestattet sind. Auch der Beifahrersitz würde sich gut zum Befestigen von Kindersitzen eignen, da die Beifahrerairbags mittels Schlüsselschalter abschaltbar und die Gurtranlenkpunkte optimal sind. Dennoch dürfen laut Betriebsanleitung keine rückwärts gerichteten Kindersitze (Gruppe 0/0+) verbaut werden.

- + Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug bei der Kindersicherheit gut 79% der möglichen Punkte.
- Der hintere Mittelsitz ist aufgrund der ungünstigen Sitzform und der nicht ideal angeordneten Gurtranlenkpunkte kaum für Kindersitze geeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten im Micra aber ohnehin keinen Platz.

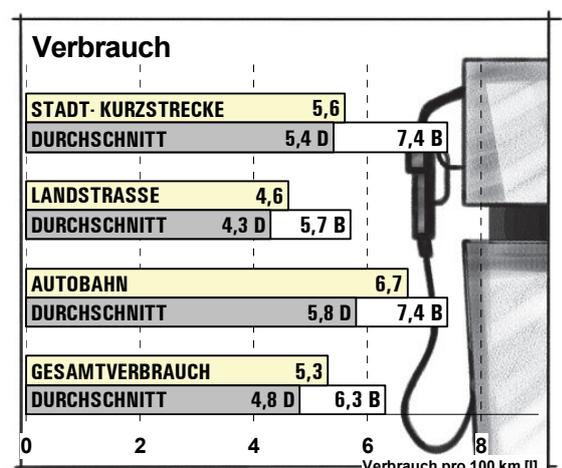
## 2,7 Fußgängerschutz

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.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Im CO<sub>2</sub>-Kapitel des ADAC EcoTest schneidet der Micra 1.2 zufriedenstellend ab. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 l/100 km ermittelt. Für die CO<sub>2</sub>-Bilanz von 144 g/km erhält das Fahrzeug 29 Punkte im EcoTest. Innerorts benötigt der kleine Nissan 5,6 l/100 km. Außerorts wurden 4,6 l/100 km und auf der Autobahn 6,7 l/100 km gemessen.



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

## 1,7 Schadstoffe

⊕ Beim Schadstoffausstoß erreicht der Micra 1.2 mit 43 Punkten ein gutes Ergebnis. Auffällig sind jedoch die leicht erhöhten CO-Werte unter Last. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Micra 72 Punkte und damit vier Sterne im ADAC EcoTest.

## 2,9 AUTOKOSTEN

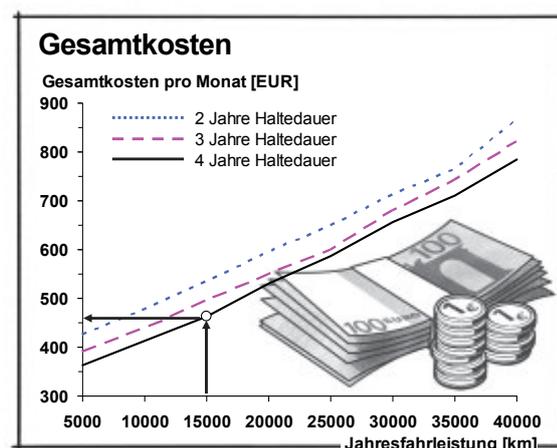
### 4,5 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Kraftstoffkosten, die beim Micra nicht besonders niedrig ausfallen.

### 2,3 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 462 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 4,0 Wertstabilität\*

⊖ Während des vierjährigen Berechnungszeitraums kann für den Nissan Micra 1.2 kein besonders stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

### 3,2 Kosten für Anschaffung\*

Der Micra 1.2 ist in der Basisausstattung zwar schon ab 11.400 Euro erhältlich, für die getestete Top-Ausstattung tekna müssen aber stolze 16.500 Euro berappt werden. Der Micra zeigt sich dann für einen Kleinwagen zwar sehr gut ausgestattet, trotzdem ist der Preis für das Gebotene relativ hoch angesetzt.

### 1,7 Fixkosten\*

⊕ Punkten kann das Fahrzeug bei den Fixkosten. Jährlich werden nur 64 Euro an KFZ-Steuer fällig. Dazu gesellen sich keine zu hohen Versicherungskosten (KH: 14; TK: 19; VK: 17).

Bei den monatlichen Gesamtkosten liegt der Micra im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Vor allem die recht hohen Betriebskosten und die nicht besonders gute Wertstabilität verhindern eine bessere Bewertung.

### 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	147/4400
0-100 km/h[s]	13,7	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 S	4,3 S
CO <sub>2</sub> [g/km]	115	99
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/19	14/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	64	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	427	440
Preis [Euro]	11.400	15.650

#### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## 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	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/60R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/60R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,1/10 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>8,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>40,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/4,6/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	115 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>144 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3825/1665/1520 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1870 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1010 kg/415 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>215 l/560 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	41 l
Reichweite	<b>770 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>127 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>44 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>83 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>208 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>462 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/19
Grundpreis	16.500 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für acenta)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	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	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,9**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen