



Nissan Micra DIG-T 117 N-SPORT

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (86 kW / 117 PS)

„Mehr Auswahl, mehr Micra“ - so beschreibt Nissan in seinem Presstext die Einführung zweier neuen Dreizylinder-Motoren sowie eines neuen Sondermodells.

Das getestete Sondermodell N-Sport besticht vor allem durch seine Optik. Der ohnehin dynamisch gezeichneten Karosserie sollen Nebelscheinwerfer, Carbon-Spiegelklappen und abgedunkelte Fondscheiben zusätzliche Sportlichkeit verleihen. Im Innenraum verwöhnen Alcantara-Sitze und -Dekoreinlagen dem Auge, das Sportlenkrad und der dunkle Dachhimmel sorgen für sportliches Flair. Ausstattungstechnisch kann der N-Sport aber nicht wirklich überzeugen. Zwar rollt er mit Notbremssystem, Rückfahrkamera samt Parksensoren sowie einem schlüssellosen Zugangssystem vom Band, lässt sich darüber hinaus aber kaum aufrüsten. So können weder die optional erhältlichen LED-Scheinwerfer noch das Safety Paket samt Fußgängererkennung für das Notbremssystem sowie einem Spurhalteassistenten und einer Verkehrszeichenerkennung geordert werden. Auch der Totwinkelassistent ist für den N-Sport nicht erhältlich - eine merkwürdige Ausstattungspolitik.

Der neue direkteinspritzende Turbobenziner mit 117 PS und einem maximalen Drehmoment von 180 Nm ist an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Positiv: Der Motor bietet in den unteren Gängen gute Elastizitäts- und beim Ausdrehen angemessene Beschleunigungswerte. Negativ: Ansprechen und Leistungsentfaltung sind unterhalb von rund 2.000 1/min eher träge und beim Durcheilen des Drehzahlbandes treten immer wieder kleine Drehmomentlöcher bzw. Ruckler auf. Zudem lässt sich der Motor schlecht dosieren, da gefühlt nach 50 Prozent des Gaspedalwegs bereits das Maximum an Leistung erreicht ist.

Mit einem Grundpreis von 20.250 Euro ist das Sondermodell wahrlich kein Schnäppchen. Zumal man bei Betrachtung der Ausstattungsliste feststellen wird, dass der Micra Tekna die absolute Empfehlung ist. Der ist zwar im Vergleich zum N-Sport um 900 Euro teurer, hat aber bis auf die LED-Scheinwerfer und den Totwinkelassistenten alle technischen Features serienmäßig verbaut. Alles andere ist zumindest optional noch erhältlich - somit trifft „Mehr Auswahl, mehr Micra“ wohl eher auf den Tekna zu. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Mazda 2, MINI, Opel Corsa, Peugeot 208, Renault Clio, SEAT Ibiza.

⊕ günstiger Unterhalt, gute Lenkung, serienmäßiger Notbremsassistent

⊖ viele Ausstattungsdetails nicht erhältlich, schlechte Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 1,6

Zielgruppencheck

Familie 3,4

Stadtverkehr 2,8

60+ Senioren 3,0

Langstrecke 3,4

Transport 3,6

Fahrspaß 2,9

Preis/Leistung 2,2

EcoTest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der Micra ist im Innenraum wie auch außen vernünftig verarbeitet, an manchem Spaltmaß oder dem billig wirkenden Kofferraumboden merkt man aber, dass in dieser Fahrzeugklasse gespart wird. Das Design gefällt aber, gerade das Interieur wirkt frisch und modern und beispielsweise das Lenkrad würde auch in manch teurerem Auto eine gute Figur machen. Bei der getesteten Variante sind zudem die Sitze und teilweise das Armaturenbrett mit Alcantara bezogen, was einen wertigen Eindruck hinterlässt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der Fünftürer bietet zwar für bis zu fünf Personen Platz, die maximale Zuladung des Testwagens fällt mit 405 kg dafür aber knapp aus - zumindest, wenn man mit Gepäck verreisen möchte. Während die Stützlast der Anhängerkupplung mit 75 kg angegeben ist, beträgt die Dachlast lediglich 40 kg. Die Anhängelast darf bei gebremsten Hängern 1.200 kg, bei ungebremsten jedoch nur 555 kg betragen.

Mit dem 41 l fassenden Kraftstofftank kommt man mit dem Micra auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,2 l/100 km rund 660 km weit.

⊕ Gerade in der Stadt gefallen der mit knapp über zehn Metern kleine Wendekreis und die kompakten Außenmaße - der Micra ist auch mit Spiegeln keine zwei Meter breit.

3,5 Licht und Sicht

Die Enden des Micra lassen sich gut abschätzen beziehungsweise einsehen. Darüber hinaus helfen beim N-Sport ab Werk Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera beim Rangieren. Der Around View Monitor, der eine 360° Rundumsicht aus der Vogelperspektive ermöglicht, wird allerdings nur für



Die sehr breiten Dachsäulen und das schmale, hoch angesetzte Heckfenster schränken die Sicht nach hinten stark ein.

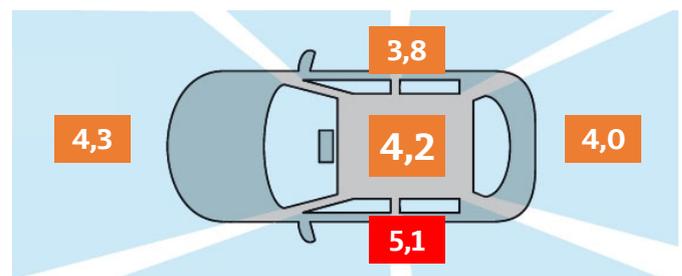
Sonst spürt man bei den Materialien den Sparzwang am deutlichsten - alle unteren Bereiche der Verkleidungen sind aus hartem Kunststoff. Zudem fehlen Türrahmenverkleidungen und der Dachhimmel fühlt sich sehr billig an. Am Unterboden gibt es reichlich Optimierungspotential: Bis auf den Motorraum ist das Auto unten weitgehend unverkleidet, auch Korrosionsschutz wurde sparsam aufgetragen. Die Motorhaube wird mittels Haltestab offen gehalten.

⊖ Der Tankdeckel muss per Hebel im Innenraum entriegelt werden, bevor man ihn öffnen kann, danach muss noch der Tankverschluss aufgedreht werden. Da gibt es bessere Lösungen auf dem Markt. Auch einen Mechanismus im Tankstutzen, der eine Fehlbetankung verhindern soll, gibt es nicht. Man kann zwar eine Diesel-Zapfpistole nicht sehr weit einführen, betanken mit dem falschen Kraftstoff wäre aber dennoch möglich.

Für den Fall einer Reifenpanne ist der Micra serienmäßig nur mit einem Reparaturset ausgestattet. Immerhin lassen sich Radmutternschlüssel sowie Wagenheber und Reserverad über das Zubehör erwerben.

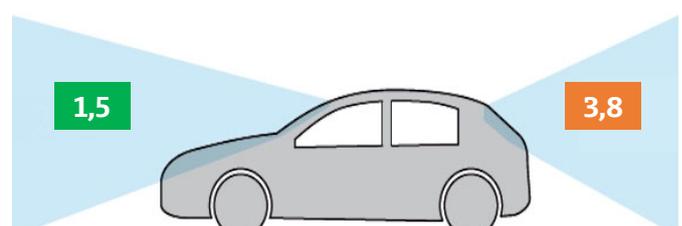
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



die Ausstattung Tekna und somit nicht für den Testwagen angeboten.

Gleiches gilt für die LED-Scheinwerfer, auch diese sind nur für den Micra Tekna erhältlich. Das serienmäßige Halogenlicht kann keine Glanzpunkte setzen. Die Fahrbahn wird damit zwar zufriedenstellend ausgeleuchtet, an das Niveau der LED-Scheinwerfer kommt es aber nicht heran. Zudem muss die Leuchtweitenregulierung manuell vorgenommen werden. Grundsätzlich bietet Nissan auch für das Halogenlicht einen Fernlichtassistenten an, doch dieser bleibt ausschließlich der getesteten Ausstattungsvariante vorenthalten.

⊕ Dank der recht kurzen Motorhaube kann man niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug gut wahrnehmen.

2,7 Ein-/Ausstieg

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Micra mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet.

Der Ein- und Ausstieg gelingt beim Micra zufriedenstellend. Zwar stört der nicht zu massiv gestaltete und niedrig positionierte Schweller nur wenig, allerdings befinden sich die Sitzflächen ebenfalls nur 41 cm über der Fahrbahn. Darüber hinaus sollten große Fahrer auf ihren Kopf achten, da die niedrige und geschwungene Dachlinie den Platz einschränkt. Hinten fällt vor allem der schmale Zustieg im Fußbereich auf, oft bleibt man mit dem Schuh am Vordersitz oder an der Rückbank hängen.

3,5 Kofferraum-Volumen

Wer Kleinwagen fährt, erwartet keinen großen Kofferraum. Der Micra bietet ein klassenübliches Volumen von 265 l bei aufgestellter Rückbank und bis zur Hutablage. Bis zum Dach passen 340 l oder fünf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst der Nissan bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 580 l und bis unter das Dach 950 l.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht aufziehen, schwingt aber weder von allein auf noch ist sie elektrisch gesteuert. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis gut 1,85 m aufrecht stehen. Die Ladeöffnung fällt für einen Kleinwagen angemessen aus, das Ladeabteil selbst ist gut nutzbar. Die Ladekante befindet sich 71 cm über der Fahrbahn und damit in zufriedenstellender Höhe. Da der Kofferraumboden sich allerdings 20 cm unterhalb der Kante befindet, fällt das Ausladen schwerer Gepäckstücke nicht leicht.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine große Stufe, die das Verschieben des Ladeguts verhindert. Im

⊖ Automatisch abblendende Spiegel sind nicht erhältlich, beheizbare Außenspiegel dagegen schon, sie kosten allerdings Aufpreis. Einen zusätzlichen asphärischen Bereich haben sie jedoch nicht.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Micra wegen der breiten Dachpfosten hinten mäßig ab - die Sicht nach draußen ist stark eingeschränkt. Gerade niedrige Hindernisse hinter dem Auto werden durch den hohen Heckabschluss nur schlecht wahrgenommen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht gegeben, wodurch eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen etwas erleichtern könnten, hat sich Nissan weitgehend gespart und nur einen über der Beifahrertür verbaut. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 265 l Volumen liegt der Kofferraum des Micra auf klassenüblichem Niveau.

Dunkeln reicht die eine, noch dazu schwache Lampe im Kofferraum nicht aus.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Ablagen gibt es im Kofferraum keine - man kann aber zumindest unter dem Kofferraumboden einiges an Kleinkram verstauen.

⊕ Das Umlegen der Rücksitzlehnen geht einfach von der Hand, dank des kurzen Kofferraums kann man auch von hinten die Entriegelungsknöpfe bedienen.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz das bei Bremsmanövern oder gar Unfällen die Insassen schützen würde, ist nicht verfügbar. Auch fehlen Verzurrösen im Kofferraum. Beim Wiederaufstellen der Rücksitzbank muss man aufpassen, die Gurte nicht einzuklemmen, da sie sonst beschädigt werden können. Halter für die Schlosszungen in den Dachsäulen helfen dabei, die Gurte außer Klemmfahrt zu halten.

3,1 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Der Micra bietet im Allgemeinen eine gute Ergonomie, weist im Detail aber dennoch Schwächen auf. So fällt beispielsweise die Längseinstellung des Lenkrads nicht sehr weit aus und um das Gaspedal ist nicht viel Platz. Zudem sind die Fahrzeugeinstellungen über das Menü im Kombiinstrument durch langwierige Tastendrückerei am Lenkrad vorzunehmen und nicht im Menü des großen Mittendisplays. Das und der relativ große Funktionsumfang sorgen für einen gewissen Gewöhnungsaufwand.

Lobende Worte findet das Kombiinstrument selbst, da es gut im Sichtfeld des Fahrers liegt und sowohl tags wie nachts einwandfrei ablesbar ist. Die klassischen analogen Instrumente sind klar gezeichnet und werden durch ein farbiges Display in der Mitte ergänzt. In letzterem präsentiert der Bordcomputer seine Daten. Der sieben Zoll große Hauptbildschirm ist als Touchscreen ausgeführt und gut erreichbar. Er dürfte allerdings etwas höher liegen. Darunter und somit wirklich niedrig positioniert befindet sich das Klimaanlagebedienteil. Dieses ist zumindest verständlich aufgebaut und einfach zu bedienen. Mit Ausnahme der Luftdüsen und Deckenschalter sind alle Tasten beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Bei der Innenraumbeleuchtung war Nissan allerdings

knausrig. Es fehlen sowohl Lampen an den Schminkspiegeln als auch im Fond.

Positiv fallen im Alltag der Tempomat, der Lichtsensor sowie die vier elektrischen Fensterheber auf, wenn es auch nur für das Fahrerfenster eine Ab-/Aufwärtsautomatik gibt.



Trotz gefälligen Designs ist die Materialanmutung im Innenraum nicht sehr hochwertig. Die Verarbeitungsqualität geht in der Kleinwagenklasse in Ordnung, die Bedienung ist bis auf wenige Ausnahmen funktionell.

2,7 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattungslinie N-Sport ist Micra ab Werk mit Radio samt DAB-Empfang ausgestattet. Darüber hinaus können Audio-Dateien per Bluetooth, USB oder 3,5 mm-Klinkenanschluss wiedergeben werden. Zudem lassen sich Smartphones via Apple CarPlay bzw. Android Auto mit dem Fahrzeug koppeln. Ein besonderes Ausstattungsdetail ist die optionale Bose-

Soundanlage. Diese setzt neben höherwertigen Lautsprechern und einer digitalen Endstufe auf Lautsprecher in der Fahrerkopfstütze, die den Raumklang verbessern sollen. Ein Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen ist ebenfalls optional erhältlich.

2,6 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m nach hinten schieben. Die Innenraumbreite ist entsprechend eines Kleinwagens nicht sehr üppig bemessen.

Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, wird durch die hohe Seitenlinie und den dunklen Dachhimmel etwas gemindert.

4,5 Raumangebot hinten

⊖ Hinten schränken die massiven Dachsäulen und die aufsteigende Fensterlinie sowie das abfallende Dach das Raumgefühl stark ein. Das Innenraumangebot wurde deutlich für die vorderen Passagiere optimiert, denn hinten findet man ab 1,70 m Körpergröße keine Möglichkeit mehr, die Beine unterzubringen - wie immer ist beim ADAC Autotest der vordere Sitz dabei auf eine Person mit 1,85 m Größe eingestellt. Zumindest hat man dann noch etwas Luft über dem Scheitel.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Mit Ablagen geizt der Micra. Es gibt nur zwei Becherhalter, kleine Türfächer und eine kleine gummierte Ablage vor dem Schalthebel. Nur der N-Sport ist zudem serienmäßig mit einer Mittelarmlehne samt kleinem Staufach ausgestattet. Hinten findet man aber dann tatsächlich keine Ablagen, lediglich eine Lehnentasche am Beifahrersitz.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

In Verbindung mit der Testmotorisierung ist der Micra um 10 mm tiefergelegt. Beim Fahrwerk mit MacPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten bietet der Nissan typische Hausmannskost.

Es ist passend zum sportlichen Auftritt der Karosserie recht straff abgestimmt, vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten dringen feine Unebenheiten, Gullideckel und Querfugen

merklich durch. Bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten neigt der Micra bei entsprechender Anregung zum Stuckern, spricht insgesamt aber nicht mehr ganz so steifbeinig auf Unebenheiten an. Insgesamt lässt sich mit dem Fahrwerk durchaus leben, wenn man nicht den Fahrkomfort eines Mittelklassefahrzeugs erwartet.

3,4 Sitze

Beim N-Sport sind Alcantara-Teilledersitze serienmäßig verbaut. Während sich der Fahrersitz zumindest in der Höhe einstellen lässt, muss der Beifahrer sogar darauf verzichten. Die Vordersitze bieten zwar einen angenehmen Sitzkomfort, der Seitenhalt dürfte aber besser ausfallen. Vor allem größere Fahrer wünschen sich etwas mehr Schulterunterstützung. Die Sitzposition geht im Testwagen in Ordnung, was auch an der für den N-Sport serienmäßigen Mittelarmlehne liegt.

⊖ Die Rücksitze bieten keinen großen Komfort. Rückbank und -lehne sind nur wenig konturiert, daher fällt auch der Seitenhalt nur mäßig aus. Die Sitzposition hinten ist unter anderem aufgrund des ungünstigen Kniewinkels nicht besonders angenehm.

3,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,4 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Eine hauptverantwortliche Geräuschquelle kann aber nicht benannt werden, da die Fahrgeräusche im Allgemeinen hoch sind. Je nach Geschwindigkeit sind mal mehr Abroll-

oder Windgeräusche und mal der Motor etwas dominanter. Auch hörbar ist über den gesamten Drehzahlbereich ein Summen, wie man es früher von der Lichtmaschine kannte.

3,4 Klimatisierung

Die Ausstattung N-Sport umfasst eine Klimaautomatik samt Pollenfilter. Auch sind die Scheiben ab der B-Säule getönt. Die Sitzheizung ist für die vorderen Sitze optional. Besonderheiten wie eine Intensitätseinstellung für den Automatikmodus der Klimaautomatik bietet Nissan im Micra nicht an.

⊖ Die Lüftungsdüsen zeugen vom Sparswang: So haben die hinten Sitzenden keinerlei Belüftung und vorn ist die Stärke des Luftstroms nicht unabhängig von der Strömungsrichtung einstellbar.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Im getesteten Micra leistet der Einliter-Dreizylinder-Benzinmotor dank Turboaufladung maximal 117 PS und bringt es auf ein Drehmoment von 180 Nm. Für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Während der Motor in den unteren Gängen noch für einen guten Durchzug sorgt, zeigt sich der sechste Gang bezüglich der Fahrleistungen zu lang übersetzt. Zur Verdeutlichung: im 2./3. Gang beschleunigt der Japaner in 6,5 s von Tempo 60 auf 100. Im vierten Gang benötigt er für den

gleichen Geschwindigkeitsbereich 8,6 s und im fünften 11,4 s. Im größten Gang braucht der Micra aber über 25 s, das ist ein riesen Sprung. Dieser Messwert zeigt, wie schwach der Durchzug aus ganz niedrigen Drehzahlen ist. So gestaltet sich auch aufgrund der Anfahrschwäche das Einfädeln in den fließenden Verkehr etwas schwieriger. Den Bereich knapp über 1.000 Umdrehungen kann man nur zum Dahinrollen nutzen.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Dreizylinders ist zufriedenstellend. Die Vibrationen hat Nissan aber nicht gänzlich im Griff, der Motor überträgt sowohl im Stillstand als auch beim Beschleunigen unter hoher Last Vibrationen in den Innenraum. Dröhnen verknüpft sich das Aggregat zwar weitgehend, er neigt aber im unteren Drehzahlbereich unter Last zum Brummen und hohe Drehzahlen sorgen für ein Summen im Innenraum. Was darüber hinaus stört, ist die schlechte Dosierbarkeit des Motors. Man hat das Gefühl, dass bereits nach halbem Pedalweg der

Motor bereits die gesamte zur Verfügung stehende Leistung abgibt - ein weiteres Durchdrücken des Gaspedals macht keinen Unterschied mehr. Daher ist es schwieriger, die Geschwindigkeit konstant zu halten. Darüber hinaus zeigt sich bei Lastwechseln ordentliches Spiel im Antriebsstrang. Allgemein passiert unterhalb 2.000 Umdrehungen pro Minute nicht viel. Kämpft sich der Motor dann durch das Drehzahlband, treten immer wieder kleine Ruckler durch kurzzeitigen Leistungsabfall auf.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe bietet angemessene Schaltwege, die Gänge lassen sich ordentlich wechseln. Nur beim schnellen Schalten kann es mal hakeln. Selbst das Einlegen des Rückwärtsganges ist bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug möglich, ohne dass es im Getriebe kracht. Die Kupplung macht ihre Sache gut, das Anfahren stellt den

Fahrer vor keinerlei Herausforderung. Kuppelt man allerdings unsanft, kommt es zu Schaltschlägen.

Die Gesamtübersetzung hat Nissan zugunsten des Kraftstoffverbrauchs vergleichsweise lang ausgelegt, der Motor dreht im sechsten Gang bei Tempo 130 mit knapp 2.800 1/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Nissan hat nach dem schlechten Abschneiden des ersten Test-Micra der aktuellen Generation im ADAC Ausweichtest das Modell modifiziert. Nun sind alle Micra mit der Chassis Control Technologie (CCT) ausgestattet, die ein situationsabhängiges Abbremsen einzelner Räder während der Kurvenfahrt ermöglicht. Im Ausweichtest zeigt sich, dass die Maßnahme Früchte

trägt, da sich der Micra nicht mehr so kritisch verhält. Seine Tendenz zum Übersteuern ist zwar geblieben, das Stabilitätsprogramm setzt aber früher und vehementer ein, um das Fahrzeug abzubremsen bzw. wieder zu stabilisieren. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, drückt das Heck zwar nach, im Bedarfsfall greift das ESP aber auch in diesem Fall rechtzeitig ein.

⊕ Punkten kann der Japaner trotz des Kleinwagentypisch kurzen Radstandes mit gutem Geradeauslauf und den hohen Kurvengeschwindigkeiten, die sich mit der Testbereifung erzielen lassen. Darüber hinaus fallen die Aufbaubewegungen gering aus.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, das Anlenken geschieht mit harmonischem Kraftverlauf und beide Achsen bauen angemessen Seitenführung auf. Damit lässt sich der Micra auch über kurvige Landstraßen zielgenau bewegen. Auch wenn sich die Mittellage gut erfüllen lässt, ist das Lenkgefühl etwas teigig.

Beim Rangieren sind weder viel Kraft- noch Kurbelaufwand nötig. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig.

2,9 Bremse

Mit einem Bremsweg von 36,2 m aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt der Micra im Mittelfeld - Verbesserungspotential ist also vorhanden. Das Bremspedal erlaubt eine ordentliche Dosierung, der Druckpunkt könnte aber klarer zu erfüllen sein.

2,7 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Nissan bietet zwar grundsätzlich ein gutes Angebot an aktiver Sicherheitsausstattung für den Micra an, allerdings nicht für alle Ausstattungen. So sind für den Testwagen lediglich das Notbremssystem sowie ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer verfügbar. Immerhin sind diese Systeme serienmäßig an Bord.

⊖ Dass das Notbremssystem mit Personenerkennung, der Totwinkel- und Spurhalteassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung nicht für alle Micra verfügbar sind, ist nicht nachvollziehbar.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest kann die Insassensicherheit überzeugen, der Micra erreicht 91 Prozent der Punkte (Stand 05/2017). Neben Front- und Seitenairbags vorne bringt er auch von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,65 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Halter und sind so unter Umständen schlecht zu finden. Zurrösen zur Ladungssicherung bietet der Micra nicht.

2,9 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erzielt der Micra für die Kindersicherheit ordentliche 79 Prozent der Punkte.

Die äußeren Fondsitze sind durch Isofix samt i-Size-Kennzeichnung eigentlich gut für solche Kindersitze geeignet. Möchte man allerdings den Gurt dafür nutzen oder sehr hohe Kindersitze montieren, können der recht kurze Gurt oder das niedrige Dach einschränken. Auch bei der Nutzung eines Kindersitzes mit Stützfuß ist eine Probemontage unerlässlich, da dann der Einstellbereich des vorderen Sitzes stark eingeschränkt wird.

⊕ Der mit Isofix, i-Size und langem Gurt aufwartende Beifahrersitz ist auch durch die serienmäßige Möglichkeit zur Deaktivierung des Beifahrerairbags per Schalter im Handschuhfach ohne Einschränkung für Kindersitze geeignet.

⊖ Der mittlere Fondsitz eignet sich nicht für Kindersitze. Isofix-Haken sind nicht vorhanden, darüber hinaus ist der Gurt kurz und seine Anlenkpunkte ohnehin zu nah beieinander.

2,7 Fußgängerschutz

79 Prozent der Punkte erreicht der Micra beim Fußgängerschutz im ADAC Crashtest. Die Motorhaube ist gut entschärft im Sinne eines möglichst gedämpften Aufpralls, der Windschutzscheibenrahmen birgt aber noch ein erhöhtes Gefährdungspotential.

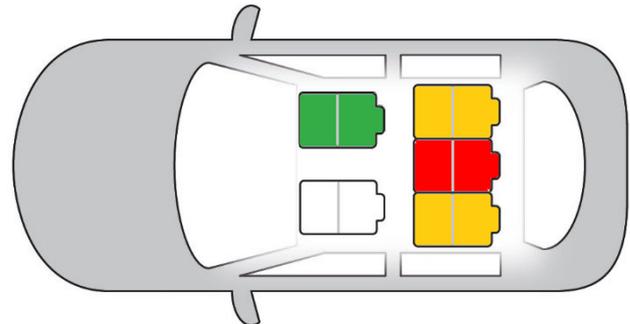
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des Micra DIG-T 117 liegt im ADAC Eco-test bei insgesamt 6,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 171 g pro km, die 26 von 60 Punkten einbringt. Getestet wird dabei mit einer Zuladung von 200 kg. Innerorts verbraucht der Nissan 6,4 l und außerorts 5,5 l/100 km. Auf der Autobahn schnellert der Verbrauch nach oben, hier fließen 7,3 l Super alle 100 km durch die Einspritzdüsen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Das Notbremssystem mit Personenerkennung ist für die getestete Variante leider nicht erhältlich.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest schneidet der Micra DIG-T, der die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllt und mit einem Partikelfilter (OPF) ausgestattet ist, sehr gut ab. Sämtliche Schadstoffe liegen auf einem erfreulich niedrigen Niveau. Somit erhält der Japaner 47 von 50 Zählern. Bei der

zusätzlichen Straßenmessung kann der Micra seine sehr niedrigen Schadstoffwerte bestätigen.

Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch kommt der Kleinwagen damit auf 73 Punkte, wofür er vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest erhält.

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Einstiegspreis von 20.250 Euro ist der Micra N-Sport wahrlich kein Schnäppchen, zumal die Ausstattung nicht besonders großzügig ausfällt. Der N-Sport setzt weniger auf Komfort- bzw. Sicherheitsausstattung, sondern mehr auf Optik. Er hebt sich mit Alcantara, Sportlenkrad oder auch Carbon-Spiegelklappen von seinen Brüdern ab. Die Personenerkennung für das Notbremssystem oder auch der Spurhalteassistent und die Verkehrszeichenerkennung sind

erst gar nicht erhältlich. Eine unverständliche Ausstattungspolitik.

Die laufenden Kosten sind dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und recht günstiger Einstufungen bei der Versicherung überschaubar. Die Fahrzeug-Garantie limitiert Nissan auf drei Jahre oder 100.000 km. Die Steuer liegt bei 96 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	IG-T 100 Visia	DIG-T 117 Acenta
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	86 (117)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2750	180/1750
0-100 km/h [s]	10,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	103	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/17	13/19/17
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	12.990	18.450

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	86 kW/117 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	180 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,9/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	133/114 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,12 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	205/45 R 17
Länge/Breite/Höhe	3.999/1.743/1.439 mm
Leergewicht/Zuladung	1.170/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300/1.004 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	555/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/40 kg
Tankinhalt	41 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Flins-sur-Seine

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,6/11,4/25,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 84V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	10,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,5/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	71,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.935 mm
Leergewicht/Zuladung	1.125/405 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/580/950 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	219 Euro
Monatliche Gesamtkosten	516 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹⁾	96 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/17		
Basispreis Micra DIG-T 117 N-SPORT	20.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.200 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.780 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹⁾ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (vorn nur über Zubehör)	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	650 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	650 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur Zubehör)	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,5	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,9
Innenraum	3,1	Sicherheit	2,7
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	4,5	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	3,4	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	3,3	Schadstoffe	1,3
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,8		
Klimatisierung	3,4		

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand