- Elektro-Motor
- 34.900 €
- 110 kW/150 PS
- 322 km
- 18,5 kWh pro 100 km



Nissan Micra (52 kWh) Evolve

Fünftürige Schrägheckklimousine der Kleinwagenklasse

Der neue Nissan Micra ist technisch weitgehend mit dem Renault 5 E-Tech Electric identisch. Optisch geht Nissan jedoch einen eigenen Weg: Während der R5 gezielt mit Retro-Elementen spielt, präsentiert sich der Micra moderner und sachlicher. Mit seinen rundlichen Leuchten an Front und Heck und den kräftig ausgestellten Radhäusern wirkt er eigenständig, ohne die Vergangenheit zu zitieren. Im Test tritt der Micra in der höchsten Ausstattungslinie Evolve mit der 52 kWh großen Batterie und dem 110 kW/150 PS starken Elektromotor an. Damit ist der knapp 1,5 t schwere Kleinwagen flott unterwegs. Der Elektromotor sorgt sowohl innerorts als auch auf der Landstraße für kräftigen Vortrieb. Die Reichweite liegt im Test bei rund 320 km – insbesondere auf der Autobahn steigt der Verbrauch jedoch kräftig an. Dank seiner kompakten Abmessungen und des kleinen Wendekreises ist der Micra bemerkenswert handlich. Auch auf kurvigen Strecken überzeugt er mit agilen Fahreigenschaften, schwenkt im ADAC Ausweichtest allerdings unerwartet stark mit dem Heck aus. Das straff abgestimmte Fahrwerk reicht Unebenheiten vor allem innerorts deutlich an die Insassen weiter und lässt den Aufbau auf schlechten Straßen merklich in Bewegung geraten. Positiv fällt hingegen das Geräuschniveau auf, das nicht nur für Kleinwagenverhältnisse angenehm niedrig ist – selbst auf der Autobahn. Vorn finden die Insassen ausreichend Platz und eine gute Sitzposition vor. Im Fond geht es dagegen selbst für Kleinwagenverhältnisse beengt zu, zudem fehlen separate Luftausströmer. Auch die Sicht nach hinten überzeugt nicht: Breite C-Säulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken den Blick deutlich ein. Ebenfalls unpraktisch: Es gibt keine separate Verstaumöglichkeit für das Ladekabel, wodurch es im ohnehin kleinen Kofferraum Platz wegnimmt. Die Evolve-Ausstattung fällt erfreulich umfangreich aus. Unter anderem sind Wärmepumpe, Navigationssystem, zahlreiche Assistenzsysteme, Sitz- und Lenkradheizung sowie ein hochwertiges Soundsystem serienmäßig an Bord. Mit einem Grundpreis von 34.900 Euro wird der Kunde wie beim R5 kräftig zur Kasse gebeten – auch das haben die zweieiigen Zwillinge gemeinsam.

✓ **klein und wendig, gute Bedienbarkeit, flotte Fahrleistungen, handliche Fahreigenschaften, umfangreiche Serienausstattung**

✗ **beengter Fond ohne separate Luftausströmer, schlechte Sicht nach hinten, keine separate Verstaumöglichkeit für Ladekabel, mäßiger Federungskomfort**

ADAC Urteil

2,5	Autotest
2,2	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,4	Familie
3,1	Stadtverkehr
2,7	Senioren
3,0	Langstrecke
3,8	Transport
1,9	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Cupra Raval, Fiat Grande Panda Elektro, Mini Cooper Electric, Renault R5 E-Tech, VW ID. Polo

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

3,3 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,6 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

3,1 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,2 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,4 Fahreigenschaften 08

Fahrstabilität 08
Lenkung 09
Bremse 09

2,3 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,0 Umwelt 10

Verbrauch 10
Umwelteinfluss 11

2,2 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Eigenschaften des Elektroantriebs 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

3,3 Karosserie

3,0 Verarbeitung

Der Nissan Micra ist wie der Renault R5, mit dem er vom selben Band im französischen Douai läuft, insgesamt ordentlich verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Anbauteile sind passgenau eingefügt und die Türen fallen satt ins Schloss. Die eigenständig gestalteten Anbauteile des Nissan sind sauber eingepasst. Lediglich der Motorraum wirkt mit seinen vielen Leitungen, den teils dürftig verkleideten Kabeln und der fehlenden Abdeckung unaufgeräumt. Im Kofferraum trüben die fehlende Verkleidung der Heckklappe im oberen Bereich und der nicht sonderlich stabil wirkende Ladeboden den Qualitätseindruck. Der Unterboden ist dagegen vollständig und weitgehend glattflächig verkleidet.

Der solide verarbeitete Innenraum wird durch den blauen Kunstlederbezug an Türen, Armaturenbrett und den Sitzen mit orangefarbenen Nähten, den im Gegensatz zum R5 rahmenlosen Innenspiegel sowie eine schicke Ambientebeleuchtung aufgewertet. Trotz dieser Akzente kommt abseits der textilen und gepolsterten Flächen überwiegend harter, kratzempfindlicher Kunststoff zum Einsatz. Die Materialanmutung ist für einen Kleinwagen ordentlich, erreicht aber nicht das Niveau, das der hohe Fahrzeugpreis erwarten lässt. Negativ fallen hierbei vor allem der billig wirkende Dachhimmel sowie die störenden Grate an den Sonnenblenden und dem Handschuhfach auf. Für die Fronthaube gibt es, wie in dieser Fahrzeugklasse üblich, keine Gasdruckfedern. Stattdessen muss man umständlich einen Haltestab einfädeln.

3,5 Alltagstauglichkeit

Die 52-kWh-Batterie des Nissan Micra Evolve kann serienmäßig sowohl mit Wechselstrom (AC, Typ 2) als auch mit Gleichstrom (DC, CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ-2-Kabel für das AC-Laden mit bis zu 11 kW gehört zum Serienumfang, ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist lediglich als Zubehör erhältlich. Leider lässt sich das Ladekabel weder unter der Fronthaube noch in einem separaten Fach unter dem Ladeboden unterbringen. Es muss daher im Kofferraum verstaut werden, wo es Platz beansprucht und bei voller Beladung unter Umständen schlecht erreichbar ist. An einer Haushaltssteckdose dauert eine vollständige Ladung mit 10 A und 2,3 kW rund 26 Stunden und ergibt daher allenfalls als Notlösung Sinn. An einer geeigneten Wallbox kann der Micra dreiphasig mit bis zu 11 kW laden; für eine Vollladung sind somit etwa 5,5 h einzuplanen. Deutlich schneller geht es an einer Gleichstrom-Ladesäule: Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert im Test unter idealen Bedingungen 30 Minuten. Beim Testwagen erreicht die Ladeleistung in der Spitze 103 kW und im Mittel 77 kW. Nach 10 Minuten hat der Japaner Strom für weitere 101 km geladen. Bei niedrigen Temperaturen sorgt die serienmäßige Batteriekonditionierung dafür, dass sich die Ladezeit nicht unnötig verlängert. Dafür muss eine Schnellladestation als Ziel im Navigationssystem ausgewählt werden; eine manuelle Aktivierung der Akkuheizung ist aktuell nicht vorhanden. Die im Micra Evolve serienmäßige Google-Navigation ermöglicht zudem eine automatische Laderoutenplanung und erleichtert damit längere Fahrten.

Auf Basis des Testverbrauchs von 18,5 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste) ermöglicht ein vollgeladener Akku eine Reichweite von rund 320 km. Im Alltag hängt die tatsächlich erzielbare Reichweite wie üblich stark von Temperatur, Tempo, Topografie und Fahrweise ab. Innerorts oder bei zurückhaltender Fahrweise außerorts sind auch annähernd 400 km möglich. Bei zügigen Autobahnfahrten und niedrigen Temperaturen kann die Reichweite dagegen auf etwa 200 km sinken.

Mit einer Außenlänge von 3,97 m – 5 cm mehr als der R5 – und einer Breite inklusive der Außenspiegel von 2,03 m eignet sich der Micra bestens für den Stadtverkehr. Zudem fällt der Wendekreis mit lediglich 10,2 m erfreulich klein aus. Die mögliche Zuladung des Testwagens beträgt 460 kg und reicht damit locker für vier Personen samt Reisegepäck.

✓ Als einer der wenigen elektrischen Kleinwagen kann der Nissan Micra mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet werden – zumindest über das Zubehörprogramm. Die zulässige Anhängelast fällt mit 500 kg zwar gering aus, reicht aber für einen kleinen Anhänger aus. Auch die Montage eines Fahrradträgers ist möglich, die Stützlast beträgt immerhin 63 kg.

Über einen entsprechenden Adapter unterstützt der Micra zudem Vehicle-to-Load (V2L). Damit lassen sich externe elektrische Geräte über die Antriebsbatterie mit Strom versorgen; die maximale Abgabeleistung beträgt 3,7 kW. Nissan bietet den dafür erforderlichen Adapter als Zubehör an. Darüber hinaus ist die technische Grundlage für bidirektionales Laden vorhanden. Künftig soll der Micra in Verbindung mit einer kompatiblen Wallbox auch Vehicle-to-Home beziehungsweise Vehicle-to-Grid unterstützen und damit Energie aus der Fahrzeugbatterie in das Haus- oder Stromnetz zurückspeisen können.

✗ Dachlasten sind für den Nissan Micra nicht zugelassen. Ein Reifenpannenset gehört zur Serienausstattung, für ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad fehlt dagegen der erforderliche Stauraum. Auch selbstversiegelnde oder andere pannensichere Reifen sind ab Werk nicht erhältlich.

3,2 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden des Nissan Micra lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aufgrund der kompakten und recht kantigen Karosserie aber gut abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis dennoch schlecht aus. Hauptgrund ist die stark eingeschränkte Sicht durch die kleine Heckscheibe. Hinzu kommen die hohen, weder versenk- noch umklappbaren Fondkopfstützen und die breiten C-Säulen, die den Blick nach hinten und schräg hinten deutlich beeinträchtigen. Ohne die Rückfahrkamera käme das Rückwärtsfahren daher beinahe einem Blindflug gleich. Beim Micra Evolve gehört sie ebenso wie zwölf Parksensoren an Front, Heck und Fahrzeugseiten zur

© ADAC e.V.

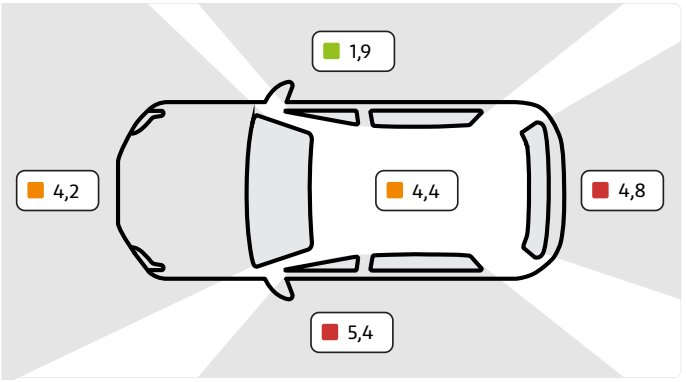
Serienausstattung. Einen Parkassistenten gibt es gegen 500 Euro Aufpreis, eine 360-Grad-Kamera ist hingegen nicht zu haben. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der elektroautotypisch leicht erhöhten Sitzposition gut. Die Außenspiegel sind ausreichend groß und ermöglichen einen ordentlichen Blick nach hinten. Allerdings besitzt keiner der beiden Spiegel einen asphärischen Bereich, der das Sichtfeld schräg nach hinten erweitern würde. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist beim Evolve serienmäßig, für die Außenspiegel ist diese sehr nützliche Funktion nicht erhältlich.

Beim Rangieren unterstützen die bereits erwähnte Rückfahrkamera und die insgesamt zwölf Parksensoren. Für 500 Euro ist zusätzlich der ProPilot Assist Park erhältlich, der Parkmanöver weitgehend selbstständig ausführt. Ein 360-Grad-Kamerasystem bietet Nissan für den Micra nicht an, was angesichts der überschaubaren Außenabmessungen jedoch zu verschmerzen ist.

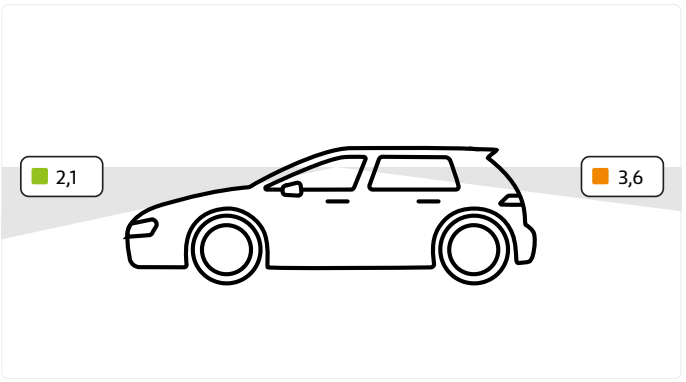
LED-Scheinwerfer und ein statischer Fernlichtassistent gehören bei sämtlichen Micra-Ausführungen zur Serienausstattung. Darüber hinaus bleibt die Lichtausstattung jedoch überschaubar: Ein Abbiege- oder Kurvenlicht ist ebenso wenig erhältlich wie eine Scheinwerferreinigungsanlage oder eine automatische Leuchtweitenregulierung. Gerade Letztere wäre sinnvoll, um bei beladenem Fahrzeug eine Blendung des Gegenverkehrs zu vermeiden. Immerhin lässt sich die Leuchtweite über ein separates Bedienelement anpassen und muss nicht umständlich über das Fahrzeugmenü eingestellt werden. Die Fahrbahnausleuchtung des Reflektorsystems kann nur bedingt überzeugen. Das Abblendlicht fällt mit einem wenig homogenen und recht schmalen Lichtkegel sowie reichlich Streulicht oberhalb der Hell-Dunkel-Grenze auf. Letzteres kann nicht nur zu Blendung anderer Verkehrsteilnehmer führen, sondern ist auch für den Fahrer bei Niederschlag in der Dunkelheit sehr störend.



Die äußeren Fondkopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten erheblich.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt recht bequem, auch wenn die Schweller etwas schmaler ausfallen dürften. Bei vollständig abgesenktem Sitz befindet sich die Sitzfläche 48 cm über der Fahrbahn. Die Türen öffnen weit und geben für einen Kleinwagen ausreichend große Türausschnitte frei. Auch an Steigungen werden sie zuverlässig offengehalten – vorn in drei, hinten in zwei Positionen. Vorn erschwert das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett den Einstieg etwas, während im Fond vor allem der knappe Fußraum negativ auffällt. Praktisch ist der ebene Fußboden ohne störenden Mitteltunnel im Fond, den die Elektroplattform ermöglicht.

✕ Während der Micra vorn praktische Bügeltürgriffe besitzt, kommen hinten unpraktische Klappgriffe zum Einsatz. Diese sind zwar elegant in die Seitenscheibe integriert, womit der Kleinwagen auf den ersten Blick glatt als Dreitürer durchgehen könnte, für kleine Kinder sind sie jedoch nur schwer zu erreichen und zu greifen. Bereits in der Basisausführung ist der Micra mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Das Fahrzeug entriegelt automatisch, sobald man sich mit der Keycard nähert, und verriegelt beim Entfernen wieder selbstständig. Sensorflächen an den Türgriffen, über die sich das Auto gezielt per Berührung ver- oder entriegeln lässt, gibt es allerdings nicht. Das ist unpraktisch, da die automatische Verriegelung im Alltag nicht in jeder Situation erwünscht ist. Hinzu kommt, dass das System nur unzureichend gegen Missbrauch geschützt ist: Mithilfe eines Funkverlängerers lässt sich das Fahrzeug unbefugt öffnen und starten. Der im Schlüssel integrierte Bewegungssensor, der das

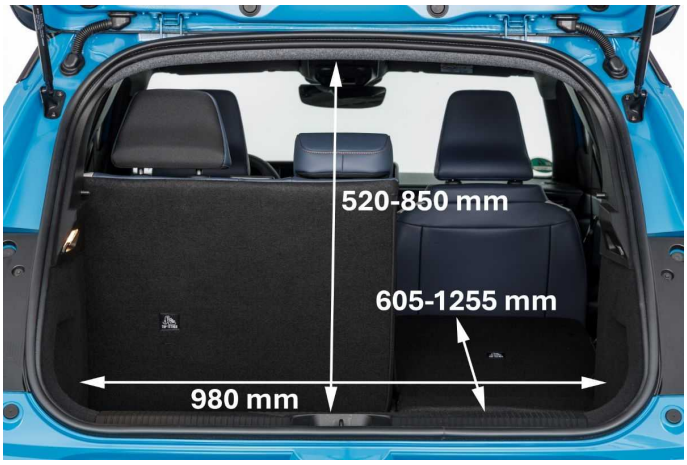
© ADAC e.V.

Funksignal bei längerer Inaktivität unterbricht, bietet daher nur begrenzten Schutz. Weiterführende Informationen finden sich unter www.adac.de/keyless.

Am Dachhimmel fehlen zudem Haltegriffe, die insbesondere beim Ein- und Aussteigen hilfreich wären.

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des Nissan Micra fällt für einen Kleinwagen überraschend geräumig aus und bewegt sich auf dem Niveau des rund zehn Zentimeter längeren Opel Corsa Electric. Unter der Gepäckraumabdeckung lassen sich 255 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt das Gepäckabteil bis unters Dach, steigt das Volumen auf 285 l. Alternativ finden bis zu fünf Getränkekisten Platz. Bei umgeklappter Rücksitzlehne stehen bis zur Fensterunterkante – aus Sicherheitsgründen die empfehlenswerte Beladungshöhe – 580 l zur Verfügung. Nutzt man den gesamten Stauraum hinter den Vordersitzen bis unters Dach aus, lassen sich maximal 905 l unterbringen. Zusätzlichen Stauraum unter dem Ladeboden bietet der Micra nicht.

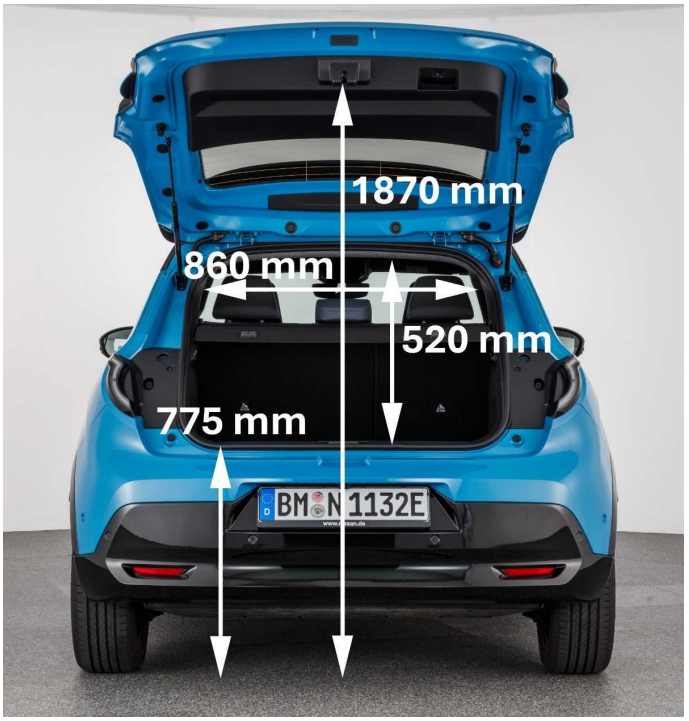


Das Kofferraumvolumen geht für einen Kleinwagen durchaus in Ordnung – 255 bis maximal 905 l gehen hinein.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich von Hand leicht öffnen und schließen – eine elektrische Betätigung gibt es wie bei den meisten Kleinwagen nicht. Die Klappe schwingt mit 1,87 m ausreichend weit nach oben. Die Ladekante liegt mit 78 cm allerdings recht hoch über der Fahrbahn. Beim Ausladen muss zudem eine 23 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante überwunden werden.

✕ Die Ausleuchtung des Gepäckabteils fällt mit lediglich einer schwachen Halogenleuchte dürftig aus. Auch die Nutzbarkeit ist eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne eine deutliche Stufe zwischen den unterschiedlichen Bodenniveaus entsteht. Eine 12-V-Steckdose ist im Kofferraum nicht vorhanden.



Der großen Öffnung stehen die hohe Ladekante sowie die große Stufe zur Ladefläche gegenüber.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Durchladeeinrichtung für lange Gegenstände ist jedoch nicht vorhanden. Das Umlegen und Aufstellen der Lehnen geht mühelos von der Hand.

✕ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die seitlichen Sicherheitsgurte eingeklemmt werden. Ablagefächer für kleinere Gegenstände sind im Kofferraum nicht vorhanden, zusätzlicher Stauraum unter dem Ladeboden fehlt ebenfalls. Das Typ-2-Ladekabel muss man daher im Gepäckabteil verstauen, wo es Ladevolumen beansprucht und bei voller Beladung unter Umständen nur schwer zugänglich ist.

2,6 Innenraum

2,0 Bedienung

✓ Dominiert wird das Cockpit von den beiden Bildschirmen für das Kombiinstrument und das berührungsempfindliche Zentraldisplay. Letzteres beherbergt die meisten Fahrzeugfunktionen und überzeugt mit schnellen Reaktionen sowie einer guten Erreichbarkeit, da es leicht zum Fahrer geneigt ist. Der Umfang des Fahrzeugmenüs bleibt erfreulich überschaubar, auch die Struktur erschließt sich nach kurzer Eingewöhnung weitgehend von selbst. Allerdings fallen einige Touchflächen vergleichsweise klein aus, was insbesondere auf schlechten Fahrbahnen gelegentlich zu Fehlbedienungen führen kann. Zudem vermisst man Drehregler zum Zoomen, Scrollen und Einstellen der Lautstärke. Für Letztere müssen zwei unpraktische und schwer erkennbare Tasten am oberen Rand des Displays herhalten. Wenig intuitiv ist auch die zwischen den

© ADAC e.V.

beiden Bildschirmen platzierte Taste zum Herstellen und Beenden der Fahrbereitschaft – zumal es bei vielen aktuellen Elektroautos genügt, dafür das Bremspedal zu betätigen. Am unteren Rand des Touchscreens sind die wichtigsten Klimafunktionen dauerhaft eingeblendet. Zusätzlich verfügt der Micra über eine separate Klimabedieneinheit mit konventionellen Tasten, was ausdrücklich Lob verdient und die Bedienfreundlichkeit deutlich erhöht. Auch der Warnblinker ist unterhalb dieser Leiste als klassische Taste ausgeführt und lässt sich selbst in einer hektischen Situation sicher bedienen. Erfreulich konventionell geht Nissan auch bei der Einstellung der Außenspiegel und des Lenkrads vor. Das Multifunktionslenkrad lässt sich trotz seiner Touch-Optik dank der haptischen Rückmeldung problemlos bedienen und verzichtet auf fehleranfällige Wischgesten.

Die Assistenzsysteme können nach den persönlichen Vorlieben konfiguriert werden. Die gespeicherten Einstellungen lassen sich anschließend über die entsprechende Taste in der Schalterleiste links vom Lenkrad schnell aufrufen. Auch die gut erreichbaren USB-Anschlüsse sowie die offen ausgeführte induktive Ladeschale für das Smartphone erweisen sich im Alltag als praktisch.

✕ Mit drei Lenkstockhebeln auf der rechten Seite ist die Bedienung schlicht überfrachtet. Selbst nach einer gewissen Eingewöhnungszeit kann es insbesondere bei hastiger Betätigung zu Verwechslungen zwischen dem Getriebewähl- und dem Scheibenwischerhebel kommen. Darunter befindet sich der markentypische Bediensatellit für die Audiofunktionen. Da er außerhalb des direkten Sichtfelds liegt, muss man sich zunächst mit seiner Bedienlogik vertraut machen.



Der Micra punktet mit einer intuitiven und guten Bedienbarkeit. Die vielen haptischen Bedienelemente erleichtern die Handhabung im Alltag – gerade die separate Klimaleiste ist hier ein Segen. Ungünstig sind hingegen die Hebel rechts hinter dem Lenkrad.

2,0 Multimedia

✓ Das serienmäßige Infotainmentsystem des Nissan Micra in der Ausstattungsvariante Evolve umfasst unter anderem ein Radio mit digitalem Radioempfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming, eine induktive Ladeschale, zwei USB-C-Anschlüsse vorn sowie die kabellose Smartphone-Integration über Apple CarPlay und Android Auto. Die Sprachsteuerung erfolgt über den Google Assistant. Das System reagiert schnell, versteht natürliche Sprache und ermöglicht die Bedienung verschiedener Fahrzeugfunktionen, etwa der Klimatisierung sowie des Infotainmentsystems. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps und bietet eine speziell auf Elektrofahrzeuge zugeschnittene Laderoutenplanung. In der Ausführung Evolve sorgt ein Harman/Kardon-Soundsystem mit 8 Lautsprechern und Subwoofer für ein in dieser Klasse bemerkenswert gutes Klangerlebnis. Zur Personalisierung lassen sich vollwertige, passwortgeschützte Nutzerprofile anlegen, die mit dem jeweiligen Google-Konto verknüpft werden können. Private Daten wie gespeicherte Navigationsziele können gelöscht werden; zudem stehen differenzierte Einstellungen zum Schutz der Privatsphäre zur

© ADAC e.V.

Verfügung. Darüber hinaus lässt sich der Micra mit der Nissan-App verbinden und kann Fahrzeugdaten an das Smartphone des Nutzers übertragen. Over-the-Air-Updates halten die Fahrzeugsoftware auf dem aktuellen Stand.

2,3 Raumangebot vorn

✓ Der Fahrersitz lässt sich weit zurückschieben und bietet selbst Personen mit einer Körpergröße von über 1,95 m ausreichend Beinfreiheit – ein sehr guter Wert für einen Kleinwagen. Die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus und reicht rechnerisch sogar für Insassen bis etwa 2,05 m Körpergröße. Das subjektive Raumgefühl wird allerdings durch den dunklen Dachhimmel und die hohe Seitenlinie etwas eingeschränkt. Bei Dunkelheit lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung den Innenraum freundlicher und geringfügig großzügiger wirken.

4,1 Raumangebot hinten

✗ Selbst für einen Kleinwagen fällt das Platzangebot im Fond des Nissan Micra Evolve knapp aus, insbesondere die Beinfreiheit. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter nur noch Mitfahrer bis etwa 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Füße aufgrund des hohen Fahrzeugbodens – darunter befindet sich die Antriebsbatterie – kaum unter die Vordersitze schieben lassen. Dank des vergleichsweise geraden Dachverlaufs reicht die Kopffreiheit hinten immerhin für Personen bis rund 1,85 m. Das Raumgefühl wirkt dennoch beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen zusätzlich verstärkt wird. Für zwei Erwachsene ist die Innenraumbreite ausreichend, mit drei Personen wird es auf der Rückbank jedoch sehr eng.



Das Platzangebot im Fond enttäuscht, Erwachsenen ist ein längerer Aufenthalt kaum zuzumuten.

4,1 Innenraum-Variabilität

✗ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich, wie in dieser Fahrzeugklasse üblich, auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen.

Vorn wie hinten fällt das Ablagenangebot überschaubar aus. Negativ fallen vor allem die Türfächer auf, die in der ersten Reihe klein geraten sind und im Fond vollständig fehlen. Immerhin gibt es vorn zwei Becherhalter sowie ein kleines Handschuhfach, das allerdings unbeleuchtet ist. In der Mittelkonsole befinden sich ein gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone samt induktiver Lademöglichkeit sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Für die Fondinsassen hält der Nissan Micra Evolve lediglich zwei geschlossene Lehnentaschen bereit. Türfächer, Becher- oder Kleiderhalter sucht man dort vergebens.

3,1 Komfort

3,4 Federung

Für einen Kleinwagen wartet der Nissan Micra Evolve mit einer ungewöhnlich aufwendigen Fahrwerkskonstruktion auf, die er von seinem Technikspender Renault R5 ebenso wie die Fahrwerksabstimmung übernommen hat. Vorn kommen die klassenüblichen McPherson-Federbeine zum Einsatz, an der Hinterachse ist anstelle einer einfachen Verbundlenkerachse jedoch eine aufwendigere Mehrlenkerkonstruktion verbaut. Der Federungskomfort fällt aufgrund der straffen Abstimmung dennoch nur durchschnittlich aus. Vor allem innerorts gerät der Aufbau auf schlechten Straßen deutlich in Bewegung; die großen 18-Zoll-Räder tragen ebenfalls nicht zu einem besseren Abrollkomfort bei. Außerorts bessert sich der Komforteindruck zwar etwas, allerdings folgt der Micra Unebenheiten recht ausgeprägt und nimmt tiefere Bodenwellen aufgrund der straffen Fahrwerksauslegung nur mäßig auf. Auch auf der Autobahn kommt der Aufbau lediglich auf weitgehend ebener Fahrbahn zur Ruhe. Hier wirkt sich der Kleinwagen-typisch kurze Radstand nachteilig aus und sorgt für ausgeprägtere Bewegungen um die Querachse. Geschwindigkeitshügel quittiert der Micra mit kräftigen Vertikalbewegungen; dabei zeigt das Fahrwerk mit seinen vergleichsweise kurzen Federwegen ein begrenztes Schluckvermögen. Insgesamt lässt sich mit dem gebotenen Federungskomfort dennoch gut leben, zumal die straffe Abstimmung zum fahraktiven Charakter des Micra passt.

3,3 Sitze

Die Vordersitze lassen sich in der Höhe verstellen und in Längsrichtung verschieben, zudem ist die Lehnenneigung stufenweise einstellbar. Der Fahrersitz besitzt zudem eine elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Vordersitze sind angenehm gepolstert und bieten einen ordentlichen Komfort. Dank der kräftig ausgeformten Seitenwangen fällt auch der Seitenhalt gut aus, womit der Micra seinem sportlich orientierten Charakter gerecht wird. Die Sitzposition kann allerdings nicht vollständig überzeugen. Verantwortlich dafür sind vor allem die weit nach vorn ragenden Kopfstützen, die bei steil eingestellter Rückenlehne zu einer unbequemen Kopfhaltung führen können. Die Kopfstützen lassen sich zwar in der Höhe, nicht jedoch in Längsrichtung verstellen. Positiv fallen die stabile Mittelarmlehne und die gepolsterte

© ADAC e.V.

Armauflage in der Türverkleidung auf. Eine Höhenverstellung der Sicherheitsgurte fehlt allerdings.

✕ Die Rückbank ist ordentlich konturiert und bietet grundsätzlich einen angemessenen Sitzkomfort. Allerdings fehlen sowohl eine Mittelarmlehne als auch gepolsterte Armauflagen in den Türen. Bei Erwachsenen fällt der Kniewinkel aufgrund der niedrigen Sitzposition sehr spitz aus, sodass die Sitzfläche die Oberschenkel kaum unterstützt. Dadurch ist die Sitzposition auf längeren Strecken wenig bequem.

2,2 Innengeräusch

✓ Der Innenraum ist angenehm ruhig – und das gilt nicht nur im Vergleich zu anderen Kleinwagen. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h haben wir einen Innengeräuschpegel von lediglich 65,9 dB(A) gemessen. So kommt der Nissan Micra auf ein Geräuschniveau, das selbst manchen deutlich teureren Fahrzeugen gut anstünde. Der Elektroantrieb tritt abgesehen von einem dezenten Surren unter hoher Last akustisch kaum in Erscheinung, auch die Abroll- und Windgeräusche sind auffallend gering.

2,8 Klimatisierung

Der Nissan Micra ist bereits in der Basisausführung mit einer Wärmepumpe sowie einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Regelintensität sich in drei Stufen anpassen lässt. Ebenfalls serienmäßig ist die Standklimatisierung, über die sich der Innenraum sowohl im Fahrzeugmenü als auch per Smartphone-App vorkonditionieren lässt. Das serienmäßige Winterpaket umfasst eine Sitzheizung für die Vordersitze sowie eine Lenkradheizung. Getönte Scheiben ab der B-Säule gehören in der Evolve-Ausführung ebenfalls zur Serienausstattung.

✕ Alle Lüftungsdüsen müssen ohne Drehrädchen auskommen, d. h. Luftmenge und Strömungsrichtung lassen sich nicht unabhängig voneinander einstellen. Die Fondinsassen sind nicht nur aufgrund des beengten Platzangebots Mitfahrer zweiter Klasse, ihnen werden zudem separate Luftausströmer vorenthalten – sogar die unter den Vordersitzen.

1,2 Antrieb

1,8 Fahrleistungen

✓ Der für einen Kleinwagen mit knapp 1,5 t recht schwere Stromer punktet dank seines 110 kW/150 PS starken Elektromotors dennoch mit sportlichen Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment beträgt 245 Nm. Somit geht es durchaus flott voran: Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Micra in zügigen 4,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,2 s. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt Nissan 8,0 s an. Der Vortrieb wird bereits bei 150 km/h elektronisch begrenzt.

1,0 Laufkultur

✓ Hinsichtlich Laufkultur und Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der Nissan Micra Evolve einen sehr guten Antriebskomfort bietet. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht wahrnehmbar. Ein dezentes Surren ist lediglich bei hoher Last zu vernehmen, dürfte aber viele nicht weiter stören. Beim Anfahren hält sich der Motor zum Schutz der Bauteile zunächst etwas zurück, anschließend zieht der Micra jedoch kräftig durch und gibt seine Leistung nachdrücklich ab.

0,8 Getriebe

✓ Der Elektromotor ist mit einem Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass keine Schaltvorgänge erforderlich sind – beim Schaltkomfort erreicht der Nissan Micra daher die Bestnote. Auch Anfahren und Rangieren gelingen, wie bei Elektroautos üblich, tadellos. Der Micra bietet dem Fahrer die Wahl zwischen vier Rekuperationsstärken, die der Fahrer über die Schaltwippen am Lenkrad einstellen kann. Darunter befindet sich auch eine One-Pedal-Drive-Funktion, bei der der Stromer bis in den Stillstand verzögert. Inzwischen bietet der Renault R5 denselben Funktionsumfang, nachdem er zu Beginn lediglich zwei Einstellmöglichkeiten besaß.

Eine serienmäßige Autohold-Funktion hält das Fahrzeug nach dem Anhalten selbstständig fest und verhindert unter anderem das Zurückrollen an Steigungen. Ein Sonderlob gibt es für die separate Taste, die ein schnelles Ein- und Ausschalten ermöglicht.

2,4 Fahreigenschaften

2,5 Fahrstabilität

Die Traktion des Fronttrieblers gerät schnell an ihre Grenzen, wenn die Leistung des kräftigen Elektroantriebs vollständig abgerufen wird. Dabei zeigt sich erneut, dass der Heckantrieb bei leistungsstarken Elektroautos konzeptionelle Vorteile bietet, da sich die angetriebenen Räder beim Beschleunigen stärker belasten und die Antriebskraft dadurch besser auf die Straße übertragen können.

✓ Mit dem quirligen Nissan Micra lässt sich auf kurvigen Landstraßen viel Fahrspaß erleben – hier ist der kompakte Stromer voll in seinem Element. Er wirkt ausgesprochen agil, wozu das trotz der rollwiderstandsoptimierten Bereifung vergleichsweise hohe Gripniveau der 18-Zoll-Räder maßgeblich beiträgt. Der Micra schiebt erst spät über die Vorderachse und

© ADAC e.V.

folgt den Lenkbefehlen präzise. Nimmt man in der Kurve das Fahrpedal zurück, drängt das Heck allerdings deutlich nach außen. Ein ähnliches Verhalten zeigt der Micra im ADAC Ausweichtest: Bereits beim abrupten Einlenken baut das Fahrzeug eine ausgeprägte Gierbewegung um die Hochachse auf. Beim Zurücklenken muss das einsetzende Übersteuern durch gezieltes Gegenlenken abgefangen werden. Hier fällt die Abstimmung etwas zu sportlich aus, da das ESP vergleichsweise spät eingreift und das Heck erst dann wieder stabilisiert. Wird der Ausweichtest mit geringerem Lenkwinkel und möglichst fahrdynamisch durchfahren, verhält sich der Micra dagegen weitgehend neutral und ermöglicht bemerkenswert hohe Durchfahrgeschwindigkeiten. Der Geradeauslauf gibt wenig Anlass zur Kritik. Auch bei höherem Tempo hält der Nissan zuverlässig die Spur.

2,5 Lenkung

✓ Die Lenkung des Nissan Micra hinterlässt insgesamt einen ordentlichen Eindruck. Die Mittellage ist klar definiert, und auch an der Präzision gibt es wenig auszusetzen – der Kleinwagen lässt sich zielgenau dirigieren. Verbesserungswürdig ist allerdings die nur mäßige Rückmeldung, da sich die leichtgängige Lenkung recht synthetisch und entkoppelt anfühlt. Die Lenkung bietet drei verschiedene Modi (niedrig, mittel, hoch), die sich allerdings lediglich hinsichtlich des erforderlichen Handmoments unterscheiden.

2,2 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der mit Leichtlaufreifen ausgestattete Nissan Micra nach 33,9 m zum Stehen – ein gutes Ergebnis. Die Bremsanlage mit Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse sorgt auch bei wiederholter hoher Belastung für konstant gute Verzögerungswerte.

Die Dosierbarkeit der Bremse fällt insgesamt durchschnittlich aus. Zwar gelingt der Übergang von der elektrischen Rekuperation zur mechanischen Bremswirkung weitgehend harmonisch, der Druckpunkt dürfte jedoch klarer definiert sein.

2,3 Sicherheit

1,7 Aktive Sicherheit

✓ Der Nissan Micra bietet bereits ab Werk eine für einen Kleinwagen bemerkenswert umfangreiche Sicherheitsausstattung. Schon die Basisausführung verfügt unter anderem über einen autonomen Notbremsassistenten, einen intelligenten Geschwindigkeitsassistenten mit Bremsfunktion, einen Spurhalteassistenten samt Spurverlassenswarnung sowie ein Fahrerüberwachungssystem. Ab der Ausstattungslinie Advance kommen ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent mit Stop-&-Go-Funktion, ein aktiver Spurhalteassistent mit korrigierendem Bremseingriff, ein Totwinkelwarner mit aktiver Lenkkorrektur sowie ein autonomer Notbremsassistent mit Querverkehrserkennung hinten hinzu. Der getestete Micra Evolve ist darüber hinaus serienmäßig mit dem ProPILOT Assistenten samt Navi-Link ausgestattet. Dieser kombiniert die Abstands- und Geschwindigkeitsregelung mit einer aktiven Spurführung. Zudem kann das System die Geschwindigkeit an erkannte Tempolimits sowie an Kurven, Autobahnausfahrten und Kreisverkehre anpassen. Im dichten Verkehr unterstützt ein Stauassistent mit Stop-&-Go-Funktion. Ein Reifendruckkontrollsystem gehört ebenfalls zur Serienausstattung, allerdings wird der Reifendruck nicht direkt über Sensoren in den Rädern, sondern lediglich indirekt über die Raddrehzahlen überwacht.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Tempomat
- Spurwechselautomatik

© ADAC e.V.

Ausweichassistent

Insassenschutzsystem proaktiv

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,8 Passive Sicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Nissan Micra beim Insassenschutz 80 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erzielt der Kleinwagen vier von fünf Sternen (Test: 11/2025). Die Bewertung übernimmt der Micra vom technisch eng verwandten Renault 5 E-Tech Electric, auf dessen Plattform er basiert. Dass der Nissan den fünften Stern verpasst, dürfte unter anderem an der vergleichsweise knapp bemessenen Airbag-Ausstattung liegen. Serienmäßig sind Frontairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorn sowie durchgehende Vorhangairbags für die vorderen und hinteren Sitzplätze an Bord. Knieairbags, ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen oder zusätzliche Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich.

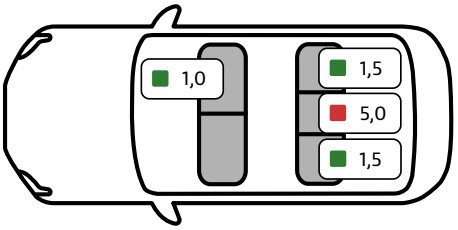
Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,95 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz. Hinten reicht ihre Höhe nur für Insassen bis knapp 1,75 m; wegen des geringen Abstands zum Dachhimmel fällt der Schutz dennoch akzeptabel aus. Auf den vorderen und äußeren hinteren Sitzplätzen erinnert der Micra akustisch an das Anlegen der Sicherheitsgurte.

Darüber hinaus verfügt der Nissan serienmäßig über die gesetzlich vorgeschriebene eCall-Funktion. Sie stellt bei einem schweren Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle her. Der Notruf kann zudem manuell über die SOS-Taste ausgelöst werden.

✗ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und bei beladenem Gepäckraum daher nur eingeschränkt zugänglich. Ein Gepäcktrennnetz ist nicht erhältlich. Zudem fehlen im Kofferraum Verzurrösen, mit denen sich die Ladung zuverlässig sichern ließe.

2,3 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Nissan Micra im Kapitel Kindersicherheit 80 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf dem Beifahrersitz sowie auf den äußeren Fondsitzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Neben der Befestigung mit dem Sicherheitsgurt stehen auch Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Auch hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren; Gurtgeometrie und Anlenkepunkte geben ebenfalls keinen Anlass zur Kritik. Wird auf einem äußeren Fondsitz eine große Babyschale mit Basisstation und Stützfuß verwendet, lassen sich die Vordersitze allerdings nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Vor dem Kauf empfiehlt sich daher eine Sitz- und Montageprobe mit dem gewünschten Kindersitz. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Drehschalter an der rechten Seite des Armaturenbretts deaktivieren. Dann lassen sich auf dem Beifahrersitz auch Babyschalen entgegen der Fahrtrichtung montieren.



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

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Der Nissan Micra bietet einen zufriedenstellenden Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer. Hauptkritikpunkt im Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen. Abgesehen davon ist die Fahrzeugfront weitgehend entschärft, sodass der Micra in dieser Kategorie 77 Prozent der möglichen Punkte erreicht. Serienmäßig verfügt der Micra in allen Ausstattungsvarianten über einen Notbremsassistenten, der neben Fußgängern auch Rad- und Motorradfahrer erkennt und bei Kollisionsgefahr selbstständig eingreifen kann.

2,0 Umwelt

2,1 Verbrauch

✓ Bei der Verbrauchsmessung benötigt der Nissan Micra Evolve 18,5 kWh/100 km, einschließlich der Ladeverluste bei dreiphasiger AC-Ladung mit 16 A. Für einen elektrischen Kleinwagen ist das ein ordentlicher, allerdings kein herausragend niedriger Wert. Besonders effiziente Elektroautos können den Verbrauch trotz größerer Abmessungen teilweise deutlich unterbieten. Um die netto 52 kWh große Batterie einmal vollständig aufzuladen, werden einschließlich der Ladeverluste rund 59 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb aus Stadt-, Landstraßen- und Autobahnfahrten zugrunde, ergibt sich eine Reichweite von rund 320 km. Damit bleibt der Micra deutlich unter der WLTP-Herstellerangabe von 416 km, bietet für einen Kleinwagen aber dennoch eine alltagstaugliche Reichweite.

Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die serienmäßige Wärmepumpe tragen dazu bei, den Energiebedarf insbesondere bei niedrigen Außentemperaturen zu begrenzen.

© ADAC e.V.

1,5 Umwelteinfluss

✓ Der Nissan Micra zählt zu den kompakten Vertretern seiner Fahrzeugklasse und beansprucht insbesondere mit seiner Länge von weniger als 4 m vergleichsweise wenig Verkehrsfläche. Das Leergewicht von knapp 1,5 t fällt für einen Kleinwagen zwar hoch aus, bewegt sich für ein Elektroauto jedoch in einem üblichen Rahmen. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 65 dB(A) auf einem recht niedrigen Niveau.

2,2 Autokosten

2,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstieg in die Micra-Modellreihe beginnt bei 27.990 Euro. Dafür erhält man die Ausstattung Engage mit einer 40 kWh großen Batterie und einem 90 kW/122 PS starken Elektromotor. Die getestete Variante Nissan Micra Evolve ist ausschließlich mit der größeren 52-kWh-Batterie und dem 110 kW/150 PS starken Elektromotor erhältlich. Sie kostet mindestens 34.900 Euro und ist damit für einen Kleinwagen ausgesprochen teuer. Dafür bietet sie eine umfangreiche Komfort-, Multimedia- und Sicherheitsausstattung. Serienmäßig an Bord sind unter anderem eine Wärmepumpe, das Navigationssystem mit integrierten Google-Diensten, der ProPilot Assistent mit Navi-Link, ein Harman/Kardon-Soundsystem, Sitz- und Lenkradheizung sowie zahlreiche weitere Komfortdetails. Die laufenden Kosten dürften vergleichsweise überschaubar ausfallen. Elektroautos, die bis Ende 2030 erstmals zugelassen werden, bleiben bis Ende 2035 von der Kfz-Steuer befreit. Aufgrund der überschaubaren Zahl mechanischer Verschleißteile und des entfallenden Motorölwechsels ist auch mit moderaten Wartungsaufwendungen zu rechnen. Zur Inspektion muss der Micra alle 12 Monate bzw. 30.000 km.

Den größten Anteil an den monatlichen Kosten macht wie üblich der Wertverlust aus. Dieser lässt sich bei einem neuen Modell nur eingeschränkt prognostizieren. Nissan gewährt drei Jahre beziehungsweise bis zu 100.000 km Neuwagengarantie, fünf Jahre beziehungsweise bis zu 100.000 km Garantie auf die elektrischen Antriebskomponenten sowie acht Jahre beziehungsweise bis zu 160.000 km auf die Antriebsbatterie. Zusätzlich lässt sich der Schutz über Anschlussgarantien verlängern.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Micra (40 kWh) Engage	Micra (52 kWh) Advance
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	110 (150)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	78	78
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	225/-	245/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	150	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,2 kWh	14,7 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	40,0 (n)	52,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/17	15/21/17
Steuer pro Jahr [Euro]	56	56
Preis [Euro]	27.990	32.990

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	110 kW (150 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	78 kW
Maximales Drehmoment	245 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	55,2 kWh / 52,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	59,4 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 352 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km; , 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie
V2L / Typ2 auf Schuko,	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Schaltwippen
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Ja
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Ja
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

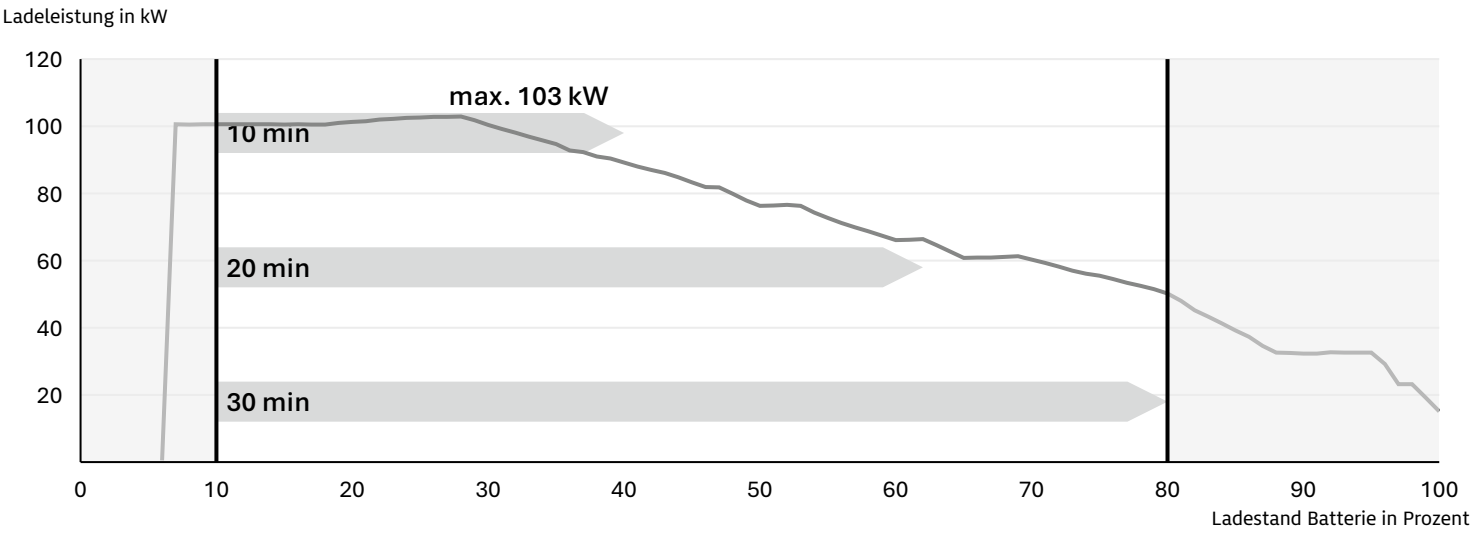
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Position der Ladeklappe	vorne links
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Taste Ladeklappe
Bidirektionales Laden	Ja
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Nein

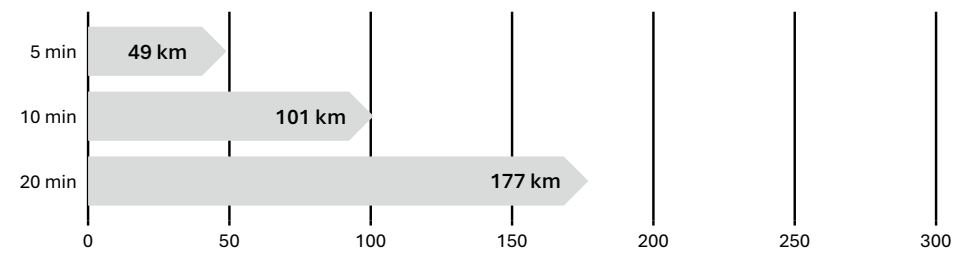
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Option	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	46 - 26 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	46 - 8 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	11 kW	14,5 - 5,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	30 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**77,2 kW**
Ladedauer	00:30
Nachgeladene Reichweite	240 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	7,9 kWh / 49 km / 25 %
10 min	16,4 kWh / 101 km / 40 %
20 min	28,7 kWh / 177 km / 62 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	245 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,7 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R18
Länge/Breite/Höhe	3.974/1.774/1.490 mm
Leergewicht/Zuladung	1.527/403 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	326/1.106 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/500 kg
Stützlast/Dachlast	63/- kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	-/52,0 kWh
Garantie	3 Jahre oder 100.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Frankreich, Douai

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße	195/55 R18 98H
Reifen	Continental Eco Contact 6Q
Wendekreis (li./re.)	10,2 / 10,2 m
Autotest-Verbrauch	18,5 kWh/100 km
Reichweite	322 km
Innengeräusch 130 km/h	65,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.470/460 kg
Kofferraum normal	255 l
geklappt/dachhoch	580/905 l

Kosten

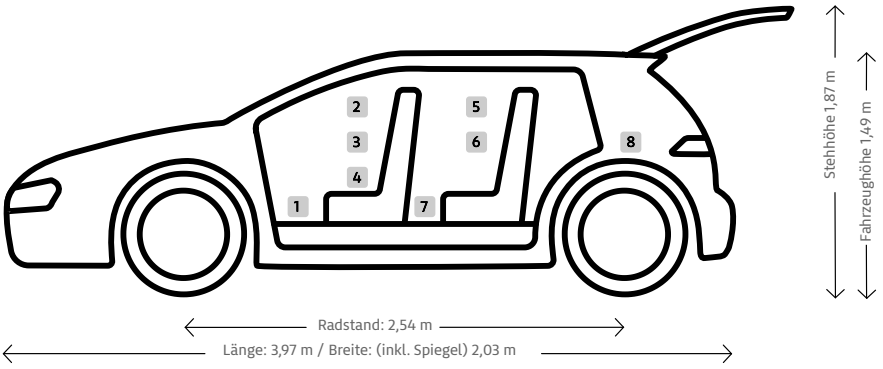
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	118 Euro
Fixkosten	139 Euro
Werkstattkosten	45 Euro
Wertverlust	416 Euro
Monatliche Gesamtkosten	718 Euro
Steuer pro Jahr	56 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/17
Basispreis getestete Variante	34.900 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 26.01.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.900 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.402 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	283C31265R_DOM.21.20.31.12S_prd.l

1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,03 m Person
3 Innenbreite vorn 137 cm
4 Sitzhöhe vorn 48 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,83 m Person
6 Innenbreite hinten 131 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,80 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 255 - 905 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	-Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	500 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie/-
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-
Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,5**
Autokosten	**2,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**3,3**
Verarbeitung	3,0
Alltagstauglichkeit	3,5
Licht und Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen	3,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,7
Kofferraum-Variabilität	3,4
Innenraum	**2,6**
Bedienung	2,0
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	2,3
Raumangebot hinten	4,1
Innenraum-Variabilität	4,1
Komfort	**3,1**
Federung	3,4
Sitze	3,3
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,8
Antrieb	**1,2**
Fahrleistungen	1,8
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,5
Lenkung	2,5
Bremse	2,2
Sicherheit	**2,3**
Aktive Sicherheit	1,7
Passive Sicherheit	2,8
Kindersicherheit	2,3
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	**2,0**
Verbrauch	2,1
Umwelteinfluss	1,5

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

Stand: 24.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.