



Nissan Micra 0.9 IG-T Start&Stopp N-CONNECTA

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Der Micra des Jahrgangs 2017 ist die fünfte Generation des seit 35 Jahren in Deutschland verkauften Kleinwagens - und Nissan prescht designtechnisch nach vorn. Wenige Kleinwagen sind so dynamisch gezeichnet, auch im Innenraum wirkt der Micra frisch. Bei den verwendeten Materialien muss man aber Abstriche machen, im Kleinwagensegment erwartet man aber auch keine Oberklasse-Lederflächen. Ledersitze gibt es aber im Micra optional. Auch technisch wirkt der Nissan fit: Die Lenkung ist gelungen und wird beim N-Connecta per schickem Lederlenkrad dirigiert. Ein Spurhalteassistent sowie ein autonomes Notbremsystem mit Fußgängererkennung sind gegen Aufpreis erhältlich. Weniger gut gefällt der Motor, der bereits aus dem Smart bekannt ist. Der Dreizylinder vibriert deutlich, vor allem aber stört die ausgeprägte Anfahrtschwäche in Verbindung mit der unharmonischen Kraftentfaltung. Beim Verbrauch setzt der Saugrohreinspritzer auch keine Maßstäbe: Sechs Liter Superbenzin braucht der Kleinwagen pro 100 km im EcoTest. Bei den Emissionen fällt dagegen der erhöhte Partikelaustritt auf. Für diese Motorvariante, die als N-Connecta mindestens 18.790 Euro kostet, kann also keine Empfehlung abgegeben werden - der Rest des Micra ist aber durchaus ein interessantes Angebot. Zumindest, sobald Nissan das kritische Fahrverhalten bei schreckhaften Ausweichsituationen abgestellt hat, wie es beim ADAC Ausweichtest auftritt. Dies soll leider erst bis Juni 2018 geschehen sein. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i20, Skoda Fabia, Opel Corsa, Peugeot 208, VW Polo.

- + günstiger Unterhalt, gute Lenkung, serienmäßiger Notbremsassistent
- sehr kritisches Verhalten beim Ausweichtest, unkultivierter Motor, erhöhter Partikelaustritt, kein wirksamer Fehlbetankungsschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 3,4 |
| | Stadtverkehr | 2,7 |
| | Senioren | 3,0 |
| | Langstrecke | 3,5 |
| | Transport | 3,6 |
| | Fahrspaß | 3,5 |
| | Preis/Leistung | 2,1 |

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 werden muss. Design ist er aber gefällig, gerade das Interieur wirkt frisch und modern, das Lenkrad würde auch in manch teurerem Auto eine gute Figur machen.

3,2 Alltagstauglichkeit

Mit dem 41 l fassenden Spritfass kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs 680 km weit. Die Anhängelast ist mit 1.200 kg (gebremst) für einen Kleinwagen ordentlich, die Stützlast beträgt 75 kg.

⊕ 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. Für alle Fälle liegen im Kofferraum Werkzeug und Wagenheber bereit, das ist heutzutage keine Selbstverständlichkeit mehr. Leider findet man in der

3,6 Licht und Sicht

Die Enden des Micra lassen sich gut abschätzen beziehungsweise einsehen. Als Hilfen sind aber noch einige Zusatzsysteme erhältlich, wenn auch nicht serienmäßig: Einparkhilfe hinten und bis zu vier Kameras außen am Fahrzeug sorgen für ein Extra an Übersicht. Ebenfalls optional ist eine Fernlichtautomatik. Die serienmäßigen Halogenscheinwerfer des Testwagens zeigen, warum die Entwicklung nicht stehen geblieben ist: Modernere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind hier einfach besser. Letztere sind optional erhältlich.



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

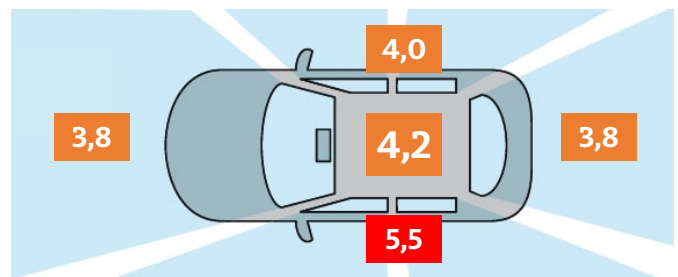
Bei den Materialien spürt man den Sparzwang dann am deutlichsten - bis auf die obere Hälfte des Armaturenbretts und die Armablagen ist alles aus hartem Kunststoff. Der Unterboden macht auch keine gute Figur: Bis auf den Motorraum ist das Auto unten rum unverkleidet, auch Korrosionsschutz wurde sparsam aufgetragen.

Ausstattungsliste kein Reserve- oder Notrad, lediglich ein Pannenset ist an Bord.

⊖ 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 der Fehlbetankungsschutz ist mangelhaft: Zwar kann man einen Diesel-Füllstutzen nicht sehr weit einführen, betanken kann man das Auto trotzdem mit dem falschen Kraftstoff.

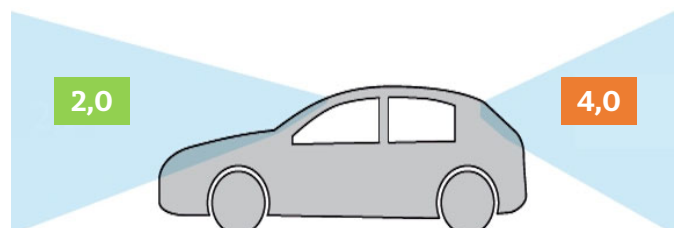
Rundumsicht

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.



⊖ Automatisch abblendende Spiegel sind nicht erhältlich, anders als beheizbare Außenspiegel, die aber Aufpreis kosten. Einen zusätzlichen asphärischen Bereich haben sie aber nicht.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Micra

wegen der insbesondere hinten breiten Dachpfosten mäßig ab - die Sicht nach draußen ist stark eingeschränkt. Gerade niedrige Hindernisse hinter dem Auto werden durch den hohen Heckabschluss schlecht wahrgenommen: Ein guter Grund für die optionale Kamera.

2,7 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg ist zwar bei einem Kleinwagen naturgemäß nicht so komfortabel wie bei einem größeren Fahrzeug. Man braucht aber keinen Schuhlöffel um hineinzukommen, da Nissan die Türen verhältnismäßig breit gehalten und die Sitze nicht allzu niedrig montiert hat. Lediglich auf ihren Kopf müssen größere Menschen verstärkt 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.

⊖ Einen Haltegriff am Dachhimmel hat nur der Beifahrer zur Verfügung.

Das im Micra N-Connecta serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das System lässt sich nicht deaktivieren.

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 Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst der Nissan bis zu 950 l.



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

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die hohe Ladekante macht den Kofferraum gerade für schwere Gepäckstücke nur mit Mühe nutzbar. Man muss sowohl beim Ein- als auch beim Ausladen eine hohe Stufe überwinden. Ansonsten zeigt sich der Kofferraum und seine Klappe von üblichem Format.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehne um, entsteht eine große Stufe. Im Dunkeln reicht die eine, noch dazu schwache Lampe im Kofferraum nicht aus.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Ablagen gibt es im Kofferraum keine - zumindest kann man 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 Kofferraumtrenngitter würde bei dachhoher Beladung die Insassen bei Bremsmanövern oder gar Unfällen schützen. Es ist aber keines erhältlich. Man muss beim Wiederaufstellen der Rücksitzbank aufpassen, die Gurte nicht einzuklemmen, da sie sonst beschädigt werden können. Halter für die Schlosszungen in den Dachsäulen helfen dabei, die Gurte außer Gefahr zu halten.

3,0 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Der Micra stellt niemanden vor eine schwierige Aufgabe, der schon einmal ein modernes Auto bewegt hat. Schwächen hat er eher im Detail: Beispielsweise reicht die Längseinstellung des Lenkrads nicht sehr weit, um das Gaspedal ist nicht viel Platz für größere Schuhe und nur der fahrerseitige Fensterheber hat eine Auf-/ Ab-Automatik. Hinten muss gekurbelt werden.

Grundsätzlich aber ist die Bedienung gut gelöst: Klar beschriftete Tasten, die bis auf wenige Ausnahmen beleuchtet sind, deutlich designte Anzeigen im Kombiinstrument und auch die im Vergleich mit anderen modernen Autos überschaubare Einstellungsvielfalt helfen dem Fahrer. Eine Verbesserung wäre noch die Änderung der Fahrzeugeinstellungen im Menü des großen Mittendisplays anstelle der langwierigen Tastendrückerei am Lenkrad, um durch das Menü im Kombiinstrument zu navigieren.

2,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattungslinie N-Connecta ist der Micra in Sachen Multimedia recht vollständig ausgestattet. Audio-Dateteilen kann man per CD, Bluetooth, USB oder 3,5 mm-Klinkeanschluss wiedergeben. Auch digitales Radio ist an Bord. Das Navigationssystem ist ebenfalls Serie, inklusive drei Jahren Kartenupdate.

Ein besonderes Ausstattungsdetail ist die optionale Bose-

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Auch Hünen kriegen ihre Körper auf den Vordersitzen sortiert: Die Beinfreiheit reicht auf dem Fahrersitz für 1,95 m große Personen, die Kopfhöhe noch für ein paar Zentimeter mehr. Subjektiv hilft vor allem der helle Dachhimmel, die eher niedrige Dachlinie auszugleichen und für ein vernünftiges Raumgefühl zu sorgen.

4,4 Raumangebot hinten

⊖ Hinten schränken die massiven Dachsäulen und die aufsteigende Fensterlinie sowie das abfallende Dach das Raumgefühl 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 Länge eingestellt.



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.

Soundanlage. Diese setzt neben höherwertigen Lautsprechern und einer digitalen Endstufe auf Lautsprecher in der Fahrerkerkopfstütze, die den Raumklang verbessern.

⊖ Apple CarPlay ist nur für die (niedrigere) Ausstattungslinie Acenta verfügbar, Android Auto gar nicht.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Mit Ablagen geizt der Micra. Zwei Becherhalter, kleine Türfächer und eine offene Ablage im Mitteltunnel müssen vorn ausreichen. Zumindest gibt es für Handy eine

gummierte und beleuchtete Ablage vor dem Schaltknäuf. Hinten findet man aber dann tatsächlich keine Ablagen, nur eine Lehentasche am Beifahrersitz.

3,5 KOMFORT

3,3 Federung

Das Fahrwerk mit MacPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten liefert typische Hausmannskost der Kleinwagenklasse. Es ist passend zum sportlichen Auftritt der Karosserie recht straff abgestimmt, was man auf Gullideckeln und anderen Verwerfungen in der Stadt merkt. Auf Landstraße und Autobahn zeigt sich

das Fahrwerk dann recht stuckrig und kann auch größere Wellen nicht gut parieren.

Insgesamt aber lässt sich mit dem Fahrwerk durchaus leben, wenn man nicht den Fahrkomfort eines Mittelklassefahrzeugs erwartet.

3,5 Sitze

Die Vordersitze sind recht gut gelungen und bieten vernünftigen Sitzkomfort, wenn sich auch größere Fahrer etwas mehr Schulterunterstützung wünschen. Allzu viel Seitenhalt in schnell gefahrenen Kurven darf man von den eher auf Bequemlichkeit ausgelegten Sitzkonturen aber nicht erwarten. Eine Höhenverstellung hat der Fahrersitz in allen Micra serienmäßig, für den Beifahrer gibt es aber keine.

Eine Mittelarmlehne geht den Passagieren vorn wie hinten auch ab.

⊖ Die Rücksitze bieten keinen großen Komfort, die Rückbank und -lehne sind nur wenig konturiert.

3,8 Innengeräusch

Der Motor ist im Micra gut vernehmbar, dazu gesellen sich deutliche Fahrgeräusche von den Reifen. Dies führt bei

130 km/h zu einem Geräuschpegel von 70,6 dB(A) - ein hoher Wert.

3,5 Klimatisierung

Die Ausstattung N-Connecta umfasst eine Klimaautomatik samt Umluftautomatik und Pollenfilter. Auch sind die Scheiben ab der B-Säule getönt. Sitzheizung ist für die vorderen Sitze optional.

Besonderheiten wie eine Intensitätseinstellung für den Automatikmodus oder eine Sitzbelüftung bietet Nissan im Micra nicht an.

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

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Mit seinen 90 PS und 140 Nm reißt der Dreizylinder mit nicht ganz einem Liter Hubraum keine Bäume aus - für den Alltag ohne sportliche Ambitionen reicht es aber. Laut Hersteller ist man aus dem Stand in 12,1 s auf 100 km/h, bei 175 km/h endet dann der Vortrieb.

Die ADAC Elastizitätsmessungen zeigen, dass der Motor ausreichend Durchzug hat- für Überholmanöver sollte man aber zurückschalten. Spontan aus niedrigen Drehzahlen zu beschleunigen klappt nämlich nicht, wie die gemessenen 2,9 s von 15 auf 30 km/h im zweiten Gang zeigen.

4,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊖ Hier enttäuscht der Motor. Die Vibrationen hat Nissan nicht im Griff, auch brummt und dröhnt der Motor laut. Was während der Fahrt aber am meisten stört: Die schlechte Dosierbarkeit. Gasbefehle werden verzögert umgesetzt, da sich der Ladedruck des Turboladers behäbig aufbaut.

Zudem passiert unter 2.000 Umdrehungen nicht viel im Motorraum, hier hat der Motor keine Kraft. An die so

entstehende Anfahrschwäche muss man sich erst einmal gewöhnen, auch danach nervt dieses Verhalten aber. Kämpft sich der Motor dann durch das Drehzahlband, treten immer wieder kleine Drehmomentlöcher auf, im höchsten Gang kann man in so einem Loch bei knapp über 4.000 sogar hängen bleiben - dann beschleunigt der Wagen nicht weiter. Erst die nächste Bergabfahrt hilft dem Motor aus der Leistungsdehle.

3,1 Schaltung/Getriebe

Das Schaltgetriebe ist nicht weiter auffällig, die Gänge lassen sich mit passenden Schaltwegen ordentlich wechseln. Nur beim schnellen Schalten kann es mal hakeln. Die Kupplung macht ihre Sache gut, lediglich die Anfahrschwäche des Motors pfuscht ihr ins Handwerk. Die Dosierbarkeit überzeugt aber.

Typisch Kleinwagen ist der Micra eher kurz übersetzt: Im

fünften Gang bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle bereits 3.500 mal pro Minute.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert, deshalb muss man vor dem Einlegen erst bis zum Stillstand abbremsen, sonst kracht es laut im Getriebe.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Die Stabilität des kleinen Japaners gefällt, trotz des Kleinwagentypisch recht kurzen Radstandes zeigt er einen guten Geradeauslauf. Das nicht zu ausgeprägte Wanken in Kurven und das auch bei Lastwechseln unkritische Kurvenverhalten überzeugen. Dabei lassen sich für einen Kleinwagen recht hohe Kurvengeschwindigkeiten erzielen, zumindest mit der großen und breiten 17 Zoll-Bereifung des Testwagens.

⊖ Für Aufsehen sorgt das Verhalten im ADAC Ausweichtest. Hier drängt das Heck schon beim ersten Lenkmanöver stark nach außen. Beim anschließenden Versuch, wieder in die ursprüngliche Fahrgasse zurück zu lenken, reißt die Haftung an der Hinterachse schlagartig ab, darüber hinaus beginnt das Heck zu springen. Das ESP regelt hier deutlich zu spät und kann dann nichts mehr

retten: Nur ein versierter und konzentrierter Fahrer kann das Auto noch abfangen. Dieses Verhalten tritt während der Fahrversuche reproduzierbar und unabhängig vom Fahrer auf. Anschließend zeigen sich sogar Schäden an einer der vorderen Felgen - durch das ausbrechende und springende Heck wird dieses Rad so sehr belastet, dass die Reifenflanke einknickt.

Bei geringen Lenkwinkeln und weniger zackigem Anlenken ist das Verhalten unkritisch. Wenn man aber wie im ADAC Ausweichtest eine Schrecksituation simuliert, kommt es zur oben beschriebenen Fahrzeugreaktion. Nissan wurde umgehend informiert. Nach eingehenden Untersuchungen verspricht der Hersteller, bis "spätestens Juni 2018" eine wirksame Abhilfemaßnahme in der Serie einzuführen.

2,4 Lenkung

Kurz gesagt: Die Lenkung gefällt. Das Anlenken geschieht mit harmonischem Kraftverlauf am Lenkrad, die Mitte kann man gut erfühlen. Was den Eindruck etwas trübt, ist

das etwas entkoppelte Gefühl, so als ob im Lenkgetriebe etwas zu hohe Reibung herrscht.

Der Nissan braucht sich insgesamt aber nicht verstecken, auch launige Kurvenfahrten sind möglich.

3,0 Bremse

Mit einem Bremsweg von 36,3 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 erföhlen sein.

2,7 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Kleinwagenumfeld fällt die serienmäßige Ausstattung mit einem bis zur Höchstgeschwindigkeit aktiven Notbremssystem positiv auf. Bei den ADAC Crashtests konnte das System bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h Unfälle komplett selbstständig vermeiden, bei höherem Tempo warnt das System den Fahrer und kann selbstständig zumindest noch die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren.

Beim N-Connecta sind Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig, eine Verkehrszeichenerkennung, ein Totwinkel- und ein Spurhalteassistent sind optional.



Totwinkelassistent

Kann mangels weiter reichenden Sensoren nur vor unmittelbar neben dem Micra fahrenden Autos warnen.



Spurassistent

Der Spurhalteassistent sorgt per gezieltem Bremseneingriff für einen Impuls weg von der Spurmarkierung.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crahtest kann die Insassensicherheit überzeugen, der Micra erreicht 91 Prozent der Punkte (Stand 05/2017). Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,65 m große Personen wirkungsvoll.

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

Erst in der Topausstattung Tekna hat der Micra auch hinten in der Mitte eine Kopfstütze. Auch gegen Aufpreis bekommt man in den unteren Ausstattung diese wichtige Ausstattung nicht - heutzutage sollte dies eigentlich serienmäßiger Standard sein.

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 | Option |
| | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren | nicht erhältlich |
| | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
| | Tempomat | Serie |
| | Abstandsregeltempomat | nicht erhältlich |
| | Autobahn-/Stauassistent | nicht erhältlich |
| | Verkehrszeichenerkennung | Option |
| | Spurassistent | Option |
| | Totwinkelassistent | Option |
| | 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 |

2,9 Kindersicherheit

Beim 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 nicht sehr hohe Dach einschränken. Auch bei der Nutzung eines Kindersitzes mit Stützfuß ist eine Probemontage unerlässlich, da dann die Verstellfreiheit des vorderen Sitzes stark eingeschränkt wird.

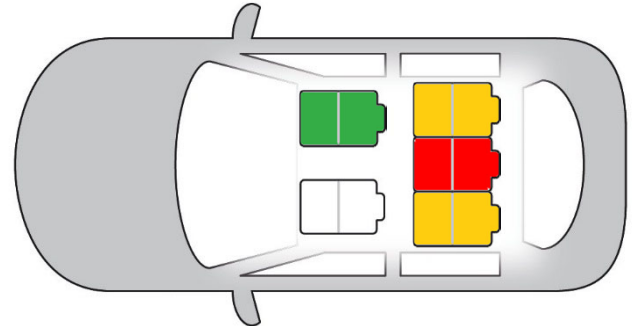
⊕ Der mit Isofix, i-Size und langem Gurt aufwartende Beifahrersitz ist auch durch die serienmäßige Möglichkeit zur Deaktivierung des Beifahrerairbags per Schalter im Handschuhfach ohne Einschränkung für Kindersitze geeignet.

⊖ 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.

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)

2,5 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 erhöhtes Gefährdungspotential.

⊕ Gegen Aufpreis erkennt das Notbremsssystem auch Personen und kann so schwerwiegende Unfälle verhindern oder zumindest abschwächen. Ein gerade im Kleinwagensegment lobens- und empfehlenswertes Ausstattungsdetail.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Sechs Liter Superbenzin auf 100 km, das ist heutzutage für einen Kleinwagen kein besonders niedriger Verbrauch. Genauso hoch ist aber der im ADAC EcoTest ermittelte Durchschnittskonsum. Die dazugehörige CO₂-Bilanz liegt bei 164 g/km, dafür erhält der Kleinwagen 29 von 60 Punkten.

2,6 Schadstoffe

Der erhöhte Partikelaustritt des Dreizylinders verhindert eine bessere Bewertung in diesem Kapitel. Insbesondere überrascht das Ergebnis, weil der Motor nicht über eine Direkteinspritzung verfügt, die meist erst für solch erhöhte Partikelemissionen sorgt. Ansonsten zeigt er kaum Schwächen und erhält so 34 von 50 Punkten. Insgesamt erreicht er 63 Punkte im EcoTest und damit drei Sterne.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,1 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße | 5,2 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 7,1 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 6,0 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Einstiegspreis von 18.790 Euro für die zweithöchste von fünf Ausstattungslinien ist der Micra 0,9 IG-T N-Connecta kein Billigheimer, bringt aber beispielsweise schon Navigationssystem, Tempomat und ein

schlüsselloses Zugangssystem mit. Die Versicherungsklassen fallen günstig aus, wie auch die Steuer von 26 Euro jährlich nicht teuer kommt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.0 | 0.9 IG-T | 1.5 dCi |
|-------------------------------------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/998 | 3/898 | 4/1461 |
| Leistung [kW (PS)] | 54 (73) | 66 (90) | 66 (90) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 95/3500 | 140/2250 | 220/2000 |
| 0-100 km/h [s] | 15,1 | 12,1 | 11,9 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 161 | 175 | 179 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 4,6 S | 4,8 S | 3,7 D |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 107 | 107 | 97 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/18/16 | 14/19/16 | 14/19/16 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 44 | 42 | 146 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 405 | 416 | 422 |
| Preis [Euro] | 12.990 | 15.790 | 16.190 |

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 Turbobenziner, Multipoint-Einspritzung | |
| Hubraum | 898 ccm |
| Leistung | 66 kW/90 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | 140 Nm bei 2.250 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,1 s |
| Verbrauch pro 100 km | 4,4 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 99 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,12 m²/0,3 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 195/55 R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 3.999/1.734/1.455 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.053/477 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 300/1.004 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 525/1.200 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/- kg |
| Tankinhalt | 41 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre |
| Produktion | Frankreich, Guyancourt |

ADAC Messwerte

| | |
|----------------------------------------|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang) | 7,5 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang) | 10,6/16,9/- s |
| Drehzahl bei 130 km/h | 3.500 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 205/45 R17 84V |
| Reifenmarke Testwagen | Brigdestone Turanza T005 |
| Wendekreis links/rechts | 10,3/10,5 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,0 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,1/5,2/7,1 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 139 g/km (WTW* 164 g/km) |
| Reichweite | 680 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 70,6 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.950 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.100/430 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 265/580/950 l |

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

| | | | |
|--------------------------------------------------|----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 95 Euro | Werkstattkosten | 59 Euro |
| Fixkosten | 88 Euro | Wertverlust | 198 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 440 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 26 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 14/19/16 | | |
| Basispreis Micra 0.9 IG-T Start&Stopp N-CONNECTA | 18.790 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 09.05.2017 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 21.690 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.445 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | Beim Ausweichtest wurde ein sehr spät regelndes ESP festgestellt. Der Hersteller will Abhilfe schaffen. |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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 | -/550 Euro/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent (im Paket) | 500 Euro |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/- |
| Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket) | -/150 Euro° |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket) | 150 Euro°/1.000 Euro° |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung (im Paket) | 500 Euro |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

| | |
|---------------------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (im Paket) | 500 Euro/Serie |
| Spurassistent (im Paket) | 500 Euro |
| Spurwechselassistent | - |

INNEN

| | |
|------------------------------------------|-------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie/- |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten (im Paket) | 250 Euro°/- |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/- |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|-------------------------------------------------|-----------|
| Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Arbeitskosten) | 286 Euro |
| Metalliclackierung | 510 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,2

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

Stand: Juli 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.