

Maxi statt Mikro

Fahrbericht | Nissans Kleinwagen legt an Größe und Funktionalität zu. Die Optik stimmt hier auch, nur die Motoren sind etwas zu brav für die City.



Foto: Rocco Swamusch/Autoflotte

Schnittig | Die Zeit der Kulleraugen sind endgültig beim Micra vorbei. Eher scharf als knuffig ist er nun



Foto: Rocco Swamusch/Autoflotte

Hereinspaziert | Die oben platzierten Türgriffe sind optisch toll und im Einsatz kein Hindernis

Daten und Preise | Nissan Micra

1.0 Benziner ab 10.916 Euro
R3/998 cm³ | 54 kW/73 PS | 95 Nm/3.500 U/min
5-Gang | 15,1 s | 161 km/h | 4,6 S | 107 g/km

0.9 IG-T ab 10.916 Euro
R3/898 cm³ | 66 kW/90 PS | 140 Nm/2.250 U/min
5-Gang | 12,1 s | 175 km/h | 4,8 S | 107 g/km

1.5 dCi ab 13.605 Euro
R4/1.461 cm³ | 66 kW/90 PS | 220 Nm/2.000 U/min
5-Gang | 11,9 s | 179 km/h | 3,7 D | 97 g/km

3.999 x 1.734 x 1.455 mm | 300 – 1.004 Liter
Wartung: 1 Jahr/20.000 km (B), 30.000 km (D)
Effizienzklasse: B | B | A+
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 14 | 16 | 19
Garantie: 3 Jahre (100.000 km)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Nissan

Die Qualität stimmt | Das Interieur ist nicht nur sehr gut zu bedienen, sondern auch top verarbeitet

— Eine halbe Klasse steigt der Micra auf. Mit knapp vier Metern Länge (3,99 m) kommen 16 Zentimeter dazu, so dass der Japaner etwas die Produkt-Lücke schließt, die der 4,10 Meter lange Note hinterlässt. Für die Flotte spielte der Kleinwagen-Van nur eine Nebenrolle, aber immerhin gut 1.000 Neuzulassungen wurden 2016 gezählt. Umso größer sind die Hoffnungen auf den nun gewachsenen Micra, der auch optisch eine Ansage ist.

Markant sind die Hintertüren des nun reinen Fünftürers, deren Griffe unter der Dachkante liegen – ein Konzept, das bereits beim Bruder Juke funktioniert und das auch den neuen Toyota C-HR adelt. Denn so erzeugt der Kleinwagen eine coupéhafte Linie, die vom Dachspoiler fortgeführt wird. Einfach flott der Kleinen.

Wenig Drehmoment | Das Interieur folgt dem aktuellen Trend zu reduzierten Bedienelementen, was überzeugend umgesetzt ist und mit zahlreichen Ablagen garniert wird. Weniger Begeisterung erwecken die beiden 90-PS-Motoren. Gerade der 1,5-Liter-Selbstzünder wirkt trotz seiner 220 Newtonmeter Drehmoment wenig spritzig und brummt zudem hörbar. Hier ist der 0,9-Liter-Dreizylinder-Ottomotor harmonischer abgestimmt, auch wenn ihm die Agilität unterhalb von 3.000 Umdrehungen abgeht. Beide wollen mit der Fünfganghandschaltung also in Schwung gehalten werden. Noch in diesem Monat soll ein 1,0-Liter-Saugermotor (73 PS) das Trio komplettieren. Überzeugend ist indes der Normverbrauch, der mit optionalem Start-Stopp-System im Diesel bei 85 g/km landet.

Genug Platz | Ein interessantes Konzept verfolgt der angebotene Spurhalte-Assistent. Statt den Wagen mit aktiven Lenkbewegungen in die Spur zu bringen, bremst er die äußeren Räder leicht ein, so dass der Micra selbst den kleinen Schwung zurück in die Fahrbahnmitte hibekommt. Trotz der Hilfe könnten die Bremsen (vorn Scheibe, hinten Trommel) etwas kräftiger zupacken.

Packen kann der Flottenkunde zwischen 300 und 1.004 Liter in den Kofferraum und zudem jede Menge Features auf seine Shoppingliste. Dafür bietet Nissan ein Niveau-Quintett, dessen zweithöchste Ausstattung N-Connecta im Grunde alles für den Flotteneinsatz bietet. Vom Lederlenkrad und Klimautomatik über 7-Zoll-Display samt Navisystem, Bluetooth bis zum Regensensor. So summiert sich der Benziner auf 15.622 Euro und der Diesel auf 17.302 Euro. Auch hier wird deutlich, dass sich der Micra nun eine halbe Klasse höher positioniert. |rs