

VELIKI TEST - NISSAN MICRA 1.2 (59 KW) ACENTA 5V

Kupola, kupolica

Michelangelo bi bil zadovoljen; renesančna oblikovalska pravila so spet v modi. In logično je, da se pojavljajo in udejanjajo tam, kjer se zbirajo ljudje. Ne, ne, ne v svetih objektih. V avtomobilih.



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ



Nissanova nova Micra ni prvi, niti ni drugi, niti ni tretji avtomobil, katerega zunanost močno označujejo polkrožne linije. Je pa zaenkrat med vsemi, ki jih vseeno še ni prav dosti, najmanjša in najmanj enako prikupna kot drugi.

Dokler nanjo zrete tako, da vidite vsaj del njenega boka, se vam vsiljuje misel »kupola na kupoli«, čisto malo pa spominja tudi na večno prikupnega Fiata 500. Tudi predstavili so Micro v Rimu, v topli Italiji, in podobnost s srčkanim starim Fiatom morda niti ni naključna. Malce zato, ker tako ali tako odkrito zahtevamo retro oblike, delno pa zato, ker so, kot pri Avto magazinu že pogosto ugotavljamo, avtomobili že preveč zrasli.

Več centimetrov zunaj (lahko) pomeni tudi več centimetrov znotraj, ampak - jih zares potrebujete? Micra, tale najnovejša, se je v primerjavi s predhodnico celo malce skrčila. Ne dosti, ravno toliko, da tako smemo zapisati. Tudi videti je nekaj manjša, ampak to le zaradi prav posrečenega videza.

Zunanja majhnost se zato čuti znotraj, a vsaj za normalno raščenega voznika in njegovega sopotnika ne bi smelo biti prostorskih težav. Micra je sicer zrasla na novi platformi, ki bo nekoč tudi Cliova, kar pomeni, da bi jo smeli tlačiti med tako velike avtomobile. Toda čemu? Menda bo na isti platformi nastal tudi novi Twingo in tale Micra je od sedanjega Twinga bolj odrasla. Filozofija, igra politike? Ja, če vas preveč zanese. Zato raje poenostavite: če je taka Micra vsaj za trenutek zbudila vašo pozornost, najprej preberite naše meritve notranjih razsežnosti, nato pa sedite vanjo in si odgovorite, ali vam je »konfekcijsko« dovolj velika.

Veliko besed? Morda so potrebne, da se Micre ne bi ognili že velikem loku le zato, ker ste nekje prebrali, da je manjša in majhna in vse to. Pustite se ji zapeljati in nam (in zaključkom naših opazovanj naključnih mimoidočih) verjemite, da je Micra do sedaj najprikupnejši »Japonček« na trgih stare celine.

Uau! V tem avtomobilskem razredu sicer ni (več) takšnih, ki bi se jim zaradi oblike izogibali, ampak z Micro je zavel svež veter, ki napenja isto jadro kot francoski C3. Vsi drugi se zato zdaj (bolj ali manj neupravičeno) zdijo dolgočasni. In, verjeli ali ne, večina raziskav nakupov osebnih vozil ugotavlja, da avtomobil prodaja njegova oblika. Vse drugo je postranskega pomena.

Če je res tako - je potem Micra »le« čedna? Ah, ne. Podobno (upam si sicer trditi, da za las manj) kot zunanost prevzame notranjost. No, ne pričakujte preveč, skozi šipo ali še raje skozi odprta vrata vanjo pokukajte brez miselne obremenitve. Potem boste ugotovili, da je sicer pri nas tako grajana sivina lahko tudi nedolgočasna, da ima svetla sivina tudi več odtenkov in da je svetlih lahko tudi več drugih barv kot le siva, in po tistem hitrem skeniranju čez vidno polje si boste vanjo zares zaželeli sesti. Tako, da vidite, ali vas crklja.

Iz oči v oči



Aaaaaah, pravi dirkalnik. Po videzu (oglejte si zadek in boke!), po zvoku motorja (kar po svoje pomeni tudi, da je preglasen), po občutku in legi na cesti. Z močnejšim, 1,4-litrskim motorjem, je lahko pravi bombnik.

Dušan Lukič



Vam je všeč? Če vam je, vas bo zagotovo navdušila tudi njena notranjost. Ta je prav igrivo simpatična. Aja, pa da ob tem ne pozabim na potovalni računalnik - opomni vas celo na pomembne datume.

Matevž Korošec

Pri Avto magazinu ves čas trdimo: šele avtomobil, v katerem se dobro počutite, pride v ožji krog za nakup. In velja seveda tudi za novo Micro, le da (spet) trdim, da je verjetnost, da se boste v njej počutili dobro, zelo velika. Pretežno zaradi okolja, ki je igrivo resno, pa zaradi materialov, ki so (končno?) po evropskem okusu, seveda pa tudi zaradi vsega preostalega, kar srečate v notranjosti.

Sedli boste na prijetno trde sedeže spodobnih mer in prijazne oblike; daljša pot na njih zato ne bi smela biti težavna. Volanski obroč je prijetno debel, res z dokaj debelima prečkama in res s komandami za radio za levi palec, a je v takšni kombinaciji (paket opreme) odet v usnje in dobro oprijemljiv. Le spuščajte ga ne preveč, saj vam bo lahko (odvisno od vaše velikosti) zakril pretežni del merilnikov. Tam proti desni, na osrednjem delu armaturne plošče, so trije sklopi. Na vrhu je neke vrste informacijski sistem z malce ponesrečenim prikazom in upravljanjem, ki terja nekaj privajanja. Takoj pod njim je radijski sprejemnik z gumbi v pastelnih odtenkih (ali pa so le preprosto beli?), med katerimi je nekaj res nerodnih za upravljanje. Še nižje je klimatski del, tisti, ki ima spet (večje in uporabnejše, predvsem pa na pogled simpatične) gumbje v enakem pastelnem odtenku, kot je radijski.

Prav pred sovoznikom je praktična ključica, ki se sicer skriva v armaturno ploščo, izvlečena pa služi držanju vrečk. Nerodna je le

njena lega - je natanko tam, kjer utegne biti sovoznikovo koleno, če ta sedi bolj naprej. No, tam je jasno tudi predal, ki je precej večji, kot bi sklepali glede na velikost Micre, pa še duhovito (in spet uporabno) je razdeljen v tri dele. Predal, resda velik, a veliko manj praktičen, je tudi pod sovoznikovim sedezem, do katerega pridete tako, da sedalni del dvignete. In to pomeni, da tam, ko želite brskati po njem, ne sme nihče sedeti.

Potem počasi zmanjka predalov, je pa še nekaj predalčkov, ki pa na žalost niso mehko obloženi. Voznik utegne malce potarnati še nad dvema stvarima: nad neosvetljenim sti-

Micra, tale najnovejša, se je v primerjavi s predhodnico celo malce skrčila. Ne dosti, ravno toliko, da tako smemo zapisati.

kalom pomika zunanjih ogledal in nad električnim pomikom šip brez avtomatike. Res je sicer tudi, da je v kokpitu Micre le ena lučka (ki je lahko tudi usmerjena bralna za voznika ali za sovoznika), ampak lepo vas prosim ...

Tam na zadnji klopi ni prostorskih čudežev, čeprav bo tudi zdrav odrasli potnik preživel popotovanje od Litije do Čateža in še dlje. Le za glavo dolginov ni prav posebej dobro poskrbljeno. Spet nekaj več veselja je v prtljažniku. Ta je v osnovi sicer majhen, še polička nad njim je čisto kratka, a je kot tak več kot le zadosten pri opravljanju osnovnih potreb; recimo sobotnih nakupov specialit. Ka-

kim daljšim potovanjem bo tudi kos, saj je naslonjalo (ne pa tudi sedalo) zadnje klopi tretjinsko zlozljivo, celotna klop pa za kake dva decimetra pomična v dolžino. S tem se tudi prtljažni litri kar opazno povečajo, le potnikov ne more biti več pet; klop je sicer lahko v osnovnem položaju, le za noge povsem zmanjka prostora, saj gre klop vse do sredinske konzole med prednjima sedežema.

Ko bodo dame, ki bi jim morala biti Micrica še posebej všeč, prišle do poglavja o mehaniki, ga bodo najbrž preskočile, a po krivici; mehanika je namreč tista, ki daje avtomobilu dušo. V primeru Micre to pomeni, da bo-

do tudi nežne roke (ki so, da ne bi spet poslušal o šovinizmu, lahko tudi moške ali fantovske) rade sedle za volanski obroč in v vožnji uživale. Micra ima namreč v tem razredu gotovo najboljši volanski mehanizem, ki sicer res ni dirkaško neposreden, je pa dovolj natančen in prijazen: pri počasni vožnji je volan mehak, pri hitrejši pa trši.

Drugi del mehanike je njen pogonski sklop. Najprej navduši menjalnik, kjer nikakor ne najdemo niti najmanjše zamere: gibi so dovolj kratki in natančni, ročica je v svojem položaju vselej čvrsto vpeta, pretikanja so lahko tudi hitra in vklop prestav je vedno



lahkoten. Vrhunska lekcija vsej konkurenci! No, res je pri zunanjih minus 15 v začetku trd, ampak takrat je trdo marsikaj mehanskega in še kaj drugega. Ja, tudi mali motorček se hitro ohladi, a se celotna mehanika tudi hitro ogreje (kar nekako pomeni, da začne tudi znotraj hitro greti)

CENE	SIT
Nissan Micra 1.2 (59 kW) Acenta 5v	
Dodatna oprema	
Kovinska barva	50.000
Vlečna kljuka	42.000
Strešno okno/električno	204.000
Lahka platišča	35.000

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	41.800
Prednji smernik	9.600
Prednja meglenka	32.200
Prednji odbijač	39.600
Prednja maska	13.300
Prednja šipa	52.300
Znak	6.300
Prednji blatnik	41.100
Zadnji odbijač	38.800
Zunanje ogledalo	30.900
Kolesni pokrov	12.300

in prične delovati, kot se spodobi. Motorček torej, za katerega nislo predvideli kazalčka temperature hladilne tekočine, je tudi svojevrsten biserček. Ima le 1,2 litra in, okej, res je Micra majhna, ampak taka kombinacija bo pokazala nekaj slabosti šele na avtomobilski cesti, ko bo Micra natrpana z ljudmi in ko boste preskušali njeno potrpežljivost v doolg klanec. Do takrat bo navora in moči vedno dovolj: v mestu je lahko poskočen, zunaj mesta odziven in na avtomobilski cesti zmogljiv ter hiter. Motor je tudi dolgo zelo tih (zaradi česar boste

pri avtocestnih omejitvah najprej zaslišali piš vetra) in tudi ob priganjanju dokaj varčen. Vsekakor pa velja, da je v tej karoseriji optimalen, kar z drugimi besedami pomeni, da se zanj spleča potruditi ob nakupu.

Mala Micra je tudi brez tega, da pod povečevalnikom ogledujemo njene zmogljivosti, prijetno vozen avtomobilček, seveda v prvi vrsti zaradi okretnosti in dobre vidljivosti naokrog. Potem se (ali pa že čisto v začetku) prikupi še z uboganjem brez dotika. Se pravi, da ne zahteva ključa. V svojih ključavnicah, namreč. Ključ mo-

rate imeti, a le neke pri sebi, potem pa gumbek na vratnih ključkah odklene voznikova ali vseh pet vrat, motor pa preprosto zaženete z vrtenjem gumba tam, kjer ste sicer navajeni vrteti ključ. Kako uporabna in prikupna! Saj, pravite, nič pretresljivo novega. Ja, že, ampak v tem razredu in za ta denar tega zaenkrat ne morete dobiti drugje kot pri Nisanu. Zdaj vem, da si marsikdo puli lase, ampak iste stvari so pač za nekoga dobre, za drugega pa slabe novice. Za malo kupolico so brez dvoma dobre.

Vinko Kernc

Model	Nissan Micra 1.2 Visia Plus	Citroën C3 1.4i SX	Renault Clio 1.2 16V Authentique	Toyota Yaris 1.3 VVT-i Luna
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1240	1360	1149	1299
največja moč (kW/KM pri 1/min)	59/80 pri 5200	55/75 pri 5500	55/75 pri 6000	63/86 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	110 pri 3600	120 pri 3400	105 pri 3500	124 pri 4400
dolžina × širina × višina (mm)	3715 × 1660 × 1540	3850 × 1667 × 1519	3812 × 1639 × 1417	3615 × 1660 × 1500
največja hitrost (km/h)	167	168	170	175
pospešek 0-100 km/h (s)	13,9	13,6	13,0	12,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,4/5,1/5,9	8,2/5,0/6,2	7,8/4,9/5,9	7,7/5,0/6,0
cena osnovnega modela (SIT)	2.340.000	2.215.000	2.212.000	2.517.000

avto magazin NISSAN MICRA 1.2 (59 kW) ACENTA

59 kW (80 KM) ● 12,3 s ● 175 km/h ● 8,7 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,1
0-80 km/h:	7,9
0-100 km/h:	12,3
0-120 km/h:	18,7
0-140 km/h:	29,1
1000 m z mesta:	34,5
	(146 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	14,8
80-120 km/h (V.):	19,4

Največja hitrost	175 km/h
(V. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,2
največje povprečje	9,9
skupno testno povprečje	8,7

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 58 57
90 km/h	68 65 64
130 km/h	72 71
Prosti tek	38

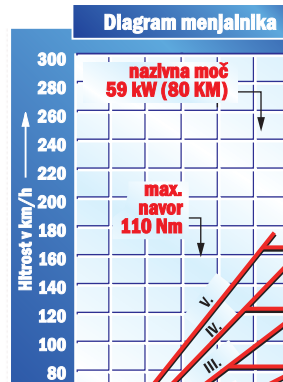
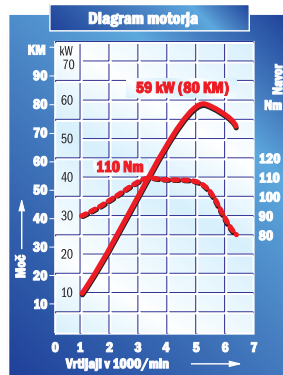
Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	28,1
50	47,3
70	67,5
90	85,2
100	95,7
130	124,1
150	140,4

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	79,5
od 100 km/h:	49,1

Okoliščine meritev
T = 3 °C
p = 1012 mbar
rel. vl. = 64 %
Stanje kilometrskega števca: 950 km
Gume: Dunlop SP WinterSport M3 M+S

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Sampsonite kovčki:
1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček 85,5 l

Napake med testom
- brez napak



CENE (Nissan Adria)
OSNOVNI MODEL: 2.490.000
TESTNO VOZILO: 2.490.000

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:
3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prepreženje
Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):
68.600 SIT
- brez napak
75.300 SIT

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 71,0 × 78,3 mm - gibna prostornina 1240 cm³ - kompresija 9,9 : 1 - največja moč 59 kW (80 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,6 m/s - specifična moč 47,6 kW/l (64,7 KM/l) - največji navor 110 Nm pri 3600/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 5,3 - motorno olje 3,0 - akumulator 12V, 50 Ah - alternator 65 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,727; II. 2,048; III. 1,393; IV. 1,029; V. 0,821; vzvratna 3,546 - prestava v diferencialu 4,067 - platišča 5,5J × 15 - gume 175/60 R 15 H, kotalni obseg 1,78 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,0 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,33 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuk med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3715 mm - širina 1660 mm - višina 1540 mm - medosna razdalja 2430 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1455 mm - najmanjša razdalja od tal 130 mm - rajdni krog 9,2 m **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1460 mm - širina (komolci) spredaj 1350 mm, zadaj 1330 mm - višina nad sedežem spredaj 980-1030 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 810-1040 mm, zadnja klop 870-640 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 251 l - posoda za gorivo 46 l

Mase:

prazno vozilo 1040 kg - dovoljena skupna masa 1475 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 980 kg, brez zavore 510 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

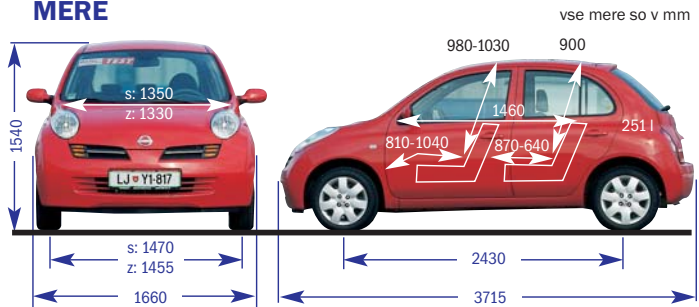
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 167 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,9 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,1/5,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Že to, da vozite čeden avtomobilček, daje nekaj dobre volje. Potem je pa ta še agilen, se pravi poskočen, lepo vodljiv in nasploh priazen do voznika. Eden od dokazov, da užitek ni le v »konjih« ...

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- + zunanji in notranji videz
- + motor
- + menjalnik
- + volan, voznost, okretnost
- + užitek v vožnji
- + daljinski ključ
- + predal pred sovoznikom

- slab potovalni računalnik
- prostornost na zadnji klopi
- blaženje udarnih jam
- majhen prtljažnik