

Test:

NISSAN MICRA 1,3 LX

MACRO V MICRI

Izbrana je bila za evropski avto leta 1993. Izdelujejo jo v Evropi (Veliki Britaniji), zasnovali pa so jo ob pomoči evropskih oblikovalcev. Nissanova micra je japonski avto. Popolnoma razumljivo, kajne?



Notranjost v mestnem slogu

Pa je razumljivo! Takšna je danes filozofija gradnje avtomobilov. Znižuje ceno proizvodnje in ima tudi reklamni učinek, saj se bo marsikateri domoljub prej odločil za takšen avto kot za čistega "japonca".

Micra je klasičen predstavnik naprednega nižjega avtomobilskega razreda. Njena naprednost in inovativnost se kaže v obliki, ki je lično zaobljena, čeprav je bilo oblikovanje podrejeno prostoru potnikov. Potnika na zadnji klopi nimata problemov s streho vozila, saj je ta dovolj visoka, voznikova vidljivost iz vozila pa je prav tako odlična.

Micra kljub 3,7 metra dolžine in 1,59 metra širine ponuja udobje za sedenje štirim potnikom in to je dokaz, da so dokončno minili časi, ko se je dobro sedenje v vozlu merilo z njegovimi zunanjimi merami.

Magnet za kupce je tudi pasivna varnost, ki jo dobite z micro. Nos in zadek vozila sta zasnovana kot zmečkljivi coni, ki prevzameta udarce. V bočnih vratih so ojačitve. In še nekaj

zelenega: 80 odstotkov vozila je moč reciklirati.

Od predhodnice je micra nekoliko krajsa, drugače pa v vsem večja. Kljub udobnemu sedenju se voznik in sovoznik kaj hitro dotakneta s komolci, vendar je to majhen mestni avto in sedežev bolj razmagniti ni mogoče.

Dokaz za to najdemo že, če hočemo pri zaprtih voznikovih vratih odpreti pokrov prtičnika ali pokrov posode za gorivo. Ta je nameščen po japonsko, se pravi levo spredaj ob vozniškem sedežu. Prostora med sedežem in vratu ne ostane prav nič, tudi zahvaljujoč predalu na

vratih, tako da je treba za to opravilo obvezno odpreti vrata.

Prikupna dama bo morala torej na bencinski črpalki vsaj za pet centimetrov odpreti vozniška vrata, da bo lahko odprla pokrov posode za gorivo, šele potem bo lahko kramjala s črpalkarjem skozi odprto okno.

Sedeži so na prvi pogled preprosti, vendar se dokažejo z udobnostjo in z ravno pravšnjim oprijemom telesa za vožnje, ki jim je micra namenjena. Dostop v vozilo je ob štirih bočnih vratih, kot jih je imela testna micra, zelo dober.

Vsa notranjost vozila je skladna z obliko zunanjosti, torej

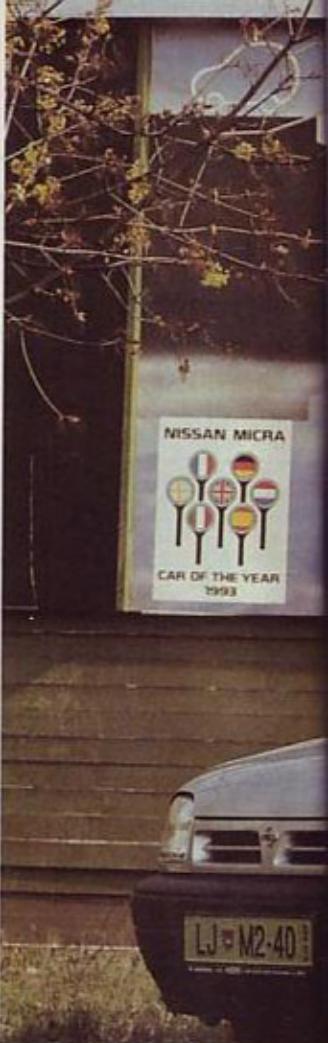


Dovolj prostora za marsikaj

Ta avto mi je pa res všeč! Je majhen, a prostoren, okreten in pregleden. Nič čudnega, da v Evropi pobira laskave naslove. Če bi bil cenejši, bi imel še več ljubiteljev. In predvsem ljubiteljic!



Saša



ZIVI V MESTU, LJUBI AVTOCESTE



In še nekaj zelenega: 80 odstotkov vozila je moč reciklirati.

zaobljena, okrogla, upognjena, neostra... Vsi robovi so tako nežno zaviti, da so takoj všeč nežnim dušam in zbujojo vsaj simpatijo pri malo manj nežnih dušah. Vsa stikala na armaturni plošči so dosegljiva brez stegovanja. Odlagalna polica je malo prevelika, saj boste ugotovili, da bodo drobnjarije veselo potovale sem in tja. Ventilator se vklopi sicer s prikupnim stikalom, vendar postane ob najvišji stopnji neprijetno glasen. Če deluje potihoma, pa se morate odpovedati hitremu odreševanju šip. Nekoliko privajanja zahtevajo tudi gumbi za zaklepanje vrat. Ti so namreč nameščeni v notranjih kljukah za odpiranje, tako da od zunaj ne morete na hitro ugotoviti, ali ste vrata zaklenili ali ne. To je treba preveriti z zunanjim kljukom ali pa se sprehoditi okrog vozila.



Volan je (serijsko) nastavljiv po višini in ima dovolj debel obroč za oprijem, le prečki sta nameščeni drugače kot pri športnih volanh. Šicer pa je micro mestni in ne športni avto! Morda je prav zato manjkal tudi merilnik vrtlajev. S tem se malo razvrednoti sicer odličen motor, ki je bil nameščen v nosu testne micre.

Motor nosi oznako CG 13 (clean & green oziroma čisto in zeleno), kar že vnaprej pove, da gre za okolju prijazen agregat. Iz 1275 kubikov prostornine zmore 55 kW (75 KM) pri 6000/min. Navor 103 Nm doseže pri 4000/min. Konstrukcijsko gre za nov motor, izdelan iz lahke kovine. Na vsak valj pridejo po štirje ventilji, zgoravnali prostori pa so posebej domiselnego oblikovanji.

Vbrizgovalne šobe delujejo po sistemu dvojnega vbrizga goriva. Delovanje motorja nadzoruje 16-bitni mikroprocesor. Na prvi pogled je opaziti precej skupaj postavljeni odmični gredi v glavi motorja. Tako je motor seveda manjši, vendar to ne moti. Prav tako ne moti, da je nameščen precej čez prednjo premo. Opremljen je z dvema katalizatorjem. Prvi, takoj za motornim blokom, skrbi za

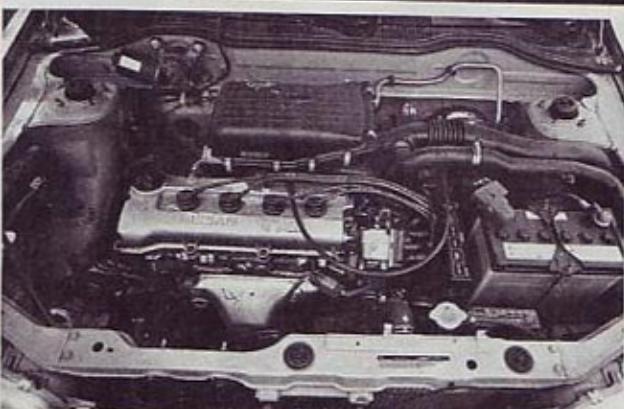
čiščenje izpuha med ogrevanjem, drugi pa je nameščen klasično in čisti izpuh pri normalni delovni temperaturi motorja. Pet-

stopenjski menjalnik deluje brezhibno, brez zatikanja in lahko. Motor v kombinaciji z menjalnikom navdušuje s svojo

Vse je zaobljeno, tudi napis micra



Ob motorju je že vedno prostor



spontano odzivnostjo na ukaze s pedala za plin. Prožnost je prav presenetljiva, tako da jo je čutiti tudi ob polno obteženem avtomobilu. Motor postane nekoliko hrupen le v najvišjem območju vrtlajev. Veselje do vrtenja, prožnost in poskočnost, ki jih nudi ta micrin motor, povzroča tudi žejo motorja, na katero pa se ob dobrih voznih lastnostih v trenutku pozabi. Med testom je bila najnižja poraba 8,4 l in največja 9,6 l, povprečna pa 9,1 l na 100 kilometrov. Seveda žejo motorja lahko reducirati, vendar se s tem odpovedujete prej naštetemu. Kar se mene tiče, je izbira samo ena. Podvozje micre je prilagojeno vožnji po mestu in okolici. Prednja prema je zamišljena tako, da dá svoj največji geometrijski učinek pri okrenosti vozila. Rezultat je rajdni krog, ki meri samo 9,4 metra ob 3,7 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke. zadnja prema je poltoga, z vzdolžnimi

Motor v kombinaciji z menjalnikom navdušuje s svojo spontano odzivnostjo na ukaze s pedala za plin.

in poševnimi vodili ter s kombinacijo vzvojnih vzmeti in telesko-pskih blažilnikov. Seveda pa podvozje ne razočara tudi pri ostreje voženih ovinkih, saj je micro lahko vodljiv in stabilen avtomobil. Testna micra je bila opremljena s serijskimi zavorami, se pravi kolutne spredaj in bobnaste zadaj, brez ABS. Zavore so kos motorju in večjim obtežbam. Pregrevajo se zelo težko in se je treba v ta namen prav potruditi.

Ostalo je še nekaj, kar je tudi dobro vidno v micri: to je prtičnik. Ije seveda primeren razredu vozila, vendar je v njem dovolj prostora za nakupe, šolske torbe, pa tudi za nekaj prtljage. Ob podrti zadnji klopi se prostornina poveča z 206 na 900 litrov, kar je veliko za tako majhno vozilo. Na prvi pogled so zadnja prtična vrata kombilimuzinice okorna in velika, pa se izkaže, da to ni res.

Angleži so na nalepko, ki jo prilepijo na micro, napisali OK. In takšna micra tudi je!

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: Štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 71 x 80,5 mm - gibna prostornina 1275 ccm - kompresija 9,5:1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 58,8 KM/l - največji navor 103 Nm pri 4000/min - ročična gred v petih ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - štiri ventilji na vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vzbogavanje goriva in vzgoj - vodno hlajenje 4/1 - motorno olje 3,5 l - akumulator 12 V 45 Ah - alternator 65 A - uravnavana izpušna katalizatorja



Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enkoludna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I: 3,330; II: 1,960; III: 1,290; IV: 0,930; V: 0,760; vzvratna 3,420; diferencial 3,895 - platniča 5J x 13 - gume 175/70 x 13 (Michelin MXT) - kotalni obseg 1,72 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34,2 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - $C_x=0,35$ - spredaj kolesa na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečno vodilo, stabilizator - zadaj pologa premja, vijačne vzmeti, vzdolžna in poševna vodila, teleskopski blažilniki - stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajene), zadaj bobnaste servo - mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih - volan z zobato letvijo, 3/7 zavijajoča od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3695 mm - širina 1585 mm - višina 1430 mm - kolatek spredaj 1365 mm, zadaj 1325 mm - rojndni krog 9,4 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 1530 mm - širina (komoci) spredaj 1285 mm, zadaj 1285 mm - višina nad sedežem spredaj 940 mm, zadaj 915 mm - vzdolžnica (prednji sedež) 870 do 1070 mm, zadnja klop 620 do 820 mm - prtljažnik (normno) 206 do 960 l - premer volanskega obrta 365 mm - posoda za gorivo 42 l

Teža: prazno vozilo 845 kg - dovoljena skupna teža 1320 kg - dovoljena teža prikolice: z zavoro 650 kg, brez zavore 310 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12 s - poraba goriva (ECE): 4,9/6,7/6,6 l neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost:
178 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,1 s
0 - 80 km/h	8,0 s
0 - 100 km/h	12,1 s
0 - 120 km/h	17,9 s
0 - 140 km/h	27,5 s
1000 m z mesta:	31,1 s (162 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	35,6 s (144 km/h)
1000 m od 40 kmh (V.):	41 s (127 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 55,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60 km/h	55,9 km/h
80 km/h	76,6 km/h
100 km/h	96,0 km/h
120 km/h	111,3 km/h

Poraba goriva

testno povprečje:
9,1 litra na 100 km

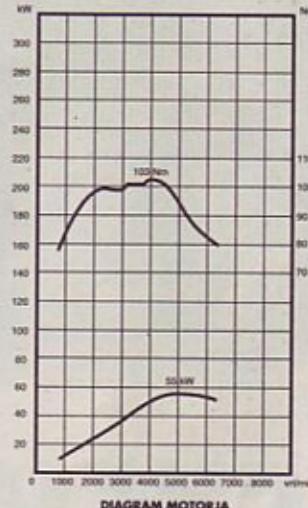


DIAGRAM MOTORJA

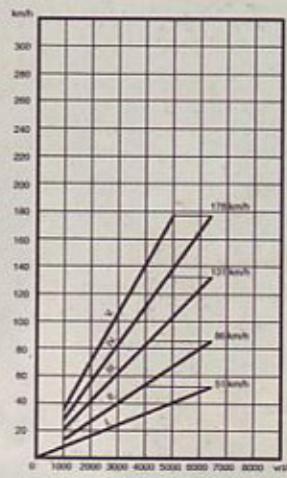


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- prostornost (glede na velikost vozila)
- živahen in poskočen motor
- uporabnost v mestu

Grajamo

- (pre)hrupen ventilator
- visoka cena
- skopa oprema

Cena

Cena: DEM 22.624
(Nissan Adria d.o.o.)

Končna ocena

Laskavega naslova evropskega avtomobila leta micra ni dobila po kakšni zakulisni igri. Bila je najboljša tisti hip, tehnološko dovršena in namenjena vsem, ne samo voznicam. Poleg japonske ima tudi evropski značaj in je čudovita mešanica obeh.