

# Makro Šport!

Tale generacija Micre, stara skoraj tri leta, je vsakokrat, ko smo sedli vanjo, kazala odlično genetiko: volan, lega na cesti, voznost. Manjkal je le še zmogljiv(ejši) pogon.

**Z**daj ga ima. Številka oznaka v imenu sicer (žal) ne pomeni konjskih moči, temveč s faktorjem 10 deljeno prostornino motorja, a verjemite, da je to za takšen avtomobilček povsem dovolj. Vsaj za tisto, da tej Micri SR lahko brez dlake na jeziku rečemo športen avtomobil.

Ob zasuku ključa se sicer ne zasliši nič obljubljanega; motor mirno steče in ne proizvaja športnega zvoka. Trušč začne pravzaprav bolj zaznavno naraščati nad 4.500 motornimi vrtljaji, kar pomeni v peti prestavi okrog 150 kilometrov na uro, kar

ki izhajajo iz pogonskih zmogljivosti, vselej veliko, in sicer v športnem smislu 'več vrtljajev, več užitka'. Menjalnik ima (le) pet prestav in iz čistega imidža bi jih lahko imel tudi šest, a bi bilo to tako tehnično nepotrebno kot tudi ekonomsko nesmiselno. Menjalnik namreč odlično pokriva motorne zmogljivosti, kar pomeni, da je njegovih pet prestav preprosto dovolj. Za normalno vožnjo ali za divjanje, če že tako hočete. In pri tem se zdi menjalnik še dokaj kratko izračunan, saj motor tudi v peti prestavi (in celo rahlo navkreber) kar opazno pospešuje, Micra z njim pa lepo nabira hitrost.



Lepa lastnost motorja je, da če (ko) voznik ni pri volji, vseeno ne trpi. Dokler se vozi do kakih 3.500 vrtljajev ročične gredi v minuti, se zdi, kot da tole Micro poganja prijazen motor s povprečnimi zmogljivostmi. Lahko pa vztraja v posamezni prestavi; če na primer četrto 'vleče' do prekinjevalnika, bo to pomenilo 180 kilometrov na uro na merilniku hitrosti, v peti prestavi nato vrtljaji padejo na 5.400 v minuti. Če vas zanima, koliko zmore v peti prestavi, bo treba potrpeti, da se motor zavrti do 6.000 vrtljajev v minuti, ko bo merilnik hitrosti pokazal okroglih 200 kilometrov na uro.

Predstavljajte si: na kratki karoseriji so kolesa postavljena na koncih, koloteka sta precej široka, težišče je dokaj nizko, volan je natančen in neposreden, podvozje je odlično. Dodajte še zmogljivo-

spet pomeni, da se med normalno vožnjo lahko potniki brez težav sporazumevajo.

Je pa tale motor lep primer ek odličnega športnega značaja. Brez kakršnihkoli nenadnih skokov v zmogljivostih te zvezno naraščajo od prostega teka do rdečega polja na merilniku vrtljajev, ki se prične pri številki 6.500. Elektronika ustavi vrtenje še 300 vrtljajev višje in tudi do tja ga je prijetno vrteti, saj mu zmogljivosti še ne upadejo toliko, da bi dajal občutek, da trpi - prav nasprotno! Zvok, ki ga oddaja motor, sicer ni ubijalsko čudovit, je pa vseeno takšen, da športno navdahnjenega voznika kar prisili, da vztraja vsaj do rdečega polja. Zdi se, da z naraščajočimi vrtljaji vse bolj zdravo diha. In prav to je verjetno eden pomembnejših vzrokov za pravo športno počutje.

Ampak ni le zvok; motor tudi vse bolj izrazito vleče pa tudi prestave so si dovolj blizu, da je užitek,





sti motorja in prav lahko si je predstavljati občutke v ovinkih; manjši je njihov polmer, večji so užitki. Še lepše pa se zdi, ko se prične kak voznik v svojem Beemveju 318i repenčiti, pa se vseeno hitro manjša v vzratnem ogledalu takšne Micre ...

Nekaj dodajo tudi druge 'malenkosti', na primer dober položaj za volanom (čeprav se obroč žal nastavlja le po višini), merilniki na beli podlagi s skalama do 8.000 ter do 220 (čeprav manjka merilnik temperature hladilne tekočine) in lahko tno pritiskanje stopalke plina in zavore hkrati (čeprav stopalke same po sebi niso nič posebnega). Povsem idealno pa tudi ni vse skupaj; vrtljaji motorja moteče vztrajajo nekaj trenutkov po odvzetem plinu in volan se zdi še posebej ob moč-

nem pospeševanju (do vključno tretje prestave) premehak za pravi športni občutek. Manj športna, kot hočeta dajati vtis na prvi pogled, sta tudi sedeža, pravo športnost pa voznik občuti zaradi kratkosti vozila in dokaj togega podvozja, ko je pri večjih hitrostih (in na primer pri močnejšem bočnem vetru) treba smer nekoliko bolj izrazito popravljati z volanom. In končno: prav nič športna ni v tej Micri samodejna klimatska naprava, ki bi bila lahko tudi ročna; učinek bi bil enak, cena pa vsaj nekoliko nižja.

V preostalem pa je takšna Micra enaka, kot so druge, cenejše in manj zmogljive; ima pameten ključ in posledično lahko vstopanje ter zagon, ima nerodno po višini nastavljen sedež (dviguje se

le zadnji del sedala, kar pomeni, da se z dvigovanjem manjša kot sedala), ima skoraj nevarno postavljen gumb (v merilnikih!) za upravljanje potovalnega računalnika in ima prijetno majhen (čeprav spet ne tako majhen, kot bi morda pričakovali) obračalni krog. In seveda: pomično zadnjo klop, a tudi na ta način vselej majhen prtljažnik.

Vedeti (ali spomniti se) je namreč treba: še posebej pri manjših avtomobilih makro športnost vedno stane: v denarju in v odrekanju med uporabo. Če tisti športni občutki to odtehtajo, potem sploh ni težav. ■

### Nissan Micra 160SR

|                               |               |
|-------------------------------|---------------|
| <b>Cena osnovnega modela:</b> | 3.362.000 SIT |
| <b>Cena testnega vozila:</b>  | 3.362.000 SIT |

### NAŠE MERITVE

(T=-1 °C / p= 1011 mbar / rel. vl.: 52 % / Stanje km števca: 6516 km)

#### POSPEŠKI

|                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| 0-100 km/h:     | 9,8 s             |
| 402 m z mesta:  | 16,9 s (133 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 31,2 s (164 km/h) |

#### PROŽNOST

|                   |        |
|-------------------|--------|
| 50-90 km/h (IV.): | 9,6 s  |
| 80-120 km/h (V.): | 13,7 s |

#### NAJVEČJA HITROST

185 km/h  
(V. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,2 m (AM meja 42 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,7 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1598 cm<sup>3</sup>  
- največja moč 81 kW (110 KM) pri 6000/min - največji navor 153 Nm pri 4400/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/50 R 16 H (Continental ContiWinterContact M+S).

Mase: prazno vozilo 1017 kg - dovoljena skupna masa 1490 kg.

Mere: dolžina 3719 mm - širina 1660 mm - višina 1540 mm - prtljažnik 251-584 l - posoda za gorivo 46 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva [ECE] 8,7/5,4/6,6 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor, zmogljivosti
- ▲ menjalnik
- ▲ izklopljiv ESP
- ▲ videz
- ▲ lega na cesti
- ▲ pameten ključ
- ▼ upravljanje potovalnega računalnika
- ▼ nastavljanje višine sedeža
- ▼ vztrajanje motorja v vrtljajih
- ▼ majhen prtljažnik
- ▼ dostop na zadnjo klop

### Končna ocena

Na testu bi mu z lahkoto podelili vsaj štiri smeške za užitke v vožnji, a je obenem ta Micra lep primer precej slabega kompromisa športnosti in družinskosti. Če pri prvem blesti, je pri drugem komaj sprejemljiva.