



Obline: za prijetnejši videz in za karoserijsko čvrstost



Micra super-S: zgolj bogatejša oprema



Kokpit: skupek ličnosti in up

Natanko eno desetletje je nissan micra, kombi-limuzinica ostrih potez in robov, vozila med kupci. V avtomobilskem mikrokozmosu, ki ga je delila z evropskimi fordov fiesto, z renaultoma 5 in cliom, s peugeotoma 106 in 205, z oplom corso, s fiatom unom ter s volkwagnom polom, je našla več kot 900.000 Evropejcev, ki so jo vzeli za svojo. Zdaj je na vrsti povsem nova micra: s pravcatim evropskim žigom na tovarniškem listu.

Snovati jo je pomagala Lidewij Edelkoort, nizozemska Parižanka, oblikovalska umetnica in gospa v najboljših letih. In izdelujejo jo v Sunderlandu, v Nissanovi angleški podružnici. Slotridetset tisoč primerkov nove micre na leto naj bi zadoščalo za njeno prodajo na evropskih tleh. Za druge trge bodo micro izdelovali tudi na Japonskem. Tam jo imenujejo march.

Poznate figaro, nostalgčni Nisanov mini-kupe, ki je na svetu kakšna tri leta? Odeli so ga v obline, ki so se morale – še v prototipnem obdobju – grobo spopasti z načeli modernega časa. In nova micra je podobno obla: z nosom kot pri novejših nissanah, s topo zaobljenim motornim pokrovom, z okroglinastimi okni, z izbuljenima bokoma in zadkom, ki je mešanica priletnega minija in svežega clia.

Micra je značilna predstavnica dveh povsem različnih kultur; zato je japonsko nežna in evropsko namenska: krajša kot je bila micra prej, a z večjima medosno razdaljo in notranjo dolžino. Makronačrt se je tako posrečil: micra mora biti vseč njej in njemu, ne glede na starost in poklic. Ugajati mora vsem tistim ljudem, ki jim ni do stresnih zmogljivosti in do robatih voženj. Zato je micra lično izdelana, udobju naklonjena in za vsakdanje potrebe ustvarjena kombi-limuzina nižjega razreda. Na voljo je s tremi ali petimi vrati. Ponuja tudi štiri različne pakete opreme: L, LX, SLX in super-S. In motorja zanjo sta zdaj (samo) dva: 998- in 1275-

kubična bencinska štirivaljnika s po 55 in 75 KM. Tudi menjalnika sta dva: običajni petstopenjski ročni, ali pa brezstopenjski samodejni menjalnik, na moč podoben tistim iz manjših modelov Subaruja, Fiata in Lancie. Tokrat je to N-CVT (torej Nissan-Continuously Variable Transmission), ki deluje po že znanem principu: z dvema »dinamičnima« jermenicama, s kovinskim jermenom med njima ter z elektromagnetno sklopko, oziroma z železnim prahom v njej.

Motorja nosita skupno začetno oznako CG, kar je kratica za »Clean and Green« oziroma za »čisto in zeleno« ter zadeva predvsem njuno okolju namenjeno prijaznost. Sicer pa sta to povsem nova, iz lahke kovine izdelana agregata, ki imata enake vrtime batov, po dve odmični gredi v glavi (z verižnim pogonom) ter elektroniko za vbrizgavanje goriva in njegov vžig. »Strehe« izgorovalnih prostorov so »zalomljene«, nad vsakim batom so po štirje ventili, svečke so sredinsko vsajene, šobe pa zmorejo dvojne vbrizge goriva. Elektroniko obkrožja nadzira 16-bitni, enočipni mikroprocesor, ki bdi tudi nad prostim tekom motorjev. Največja navora 79 oziroma 103 Nm dosežeta micrina motorja pri enakih 4000 vrtljajih v minuti, njuna prožnost pa je tolikšna, da ju je moč ob mestnih voznjah – in tem je micra najbolj namenjena – s pridom uporabljati. Tudi ko gre za micro super-S, to ne pomeni več moči, več navora, več pospeškov ali več hitrosti, ampak le več tistega, kar je name-

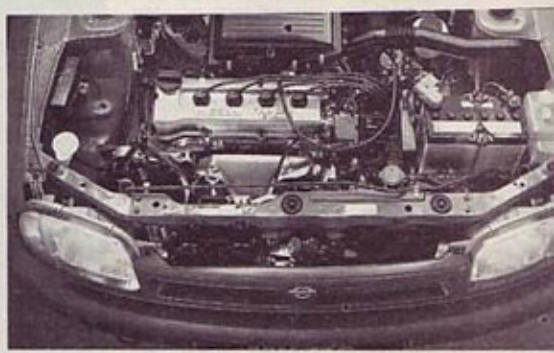
Vozili smo v Amster

SVEŽ





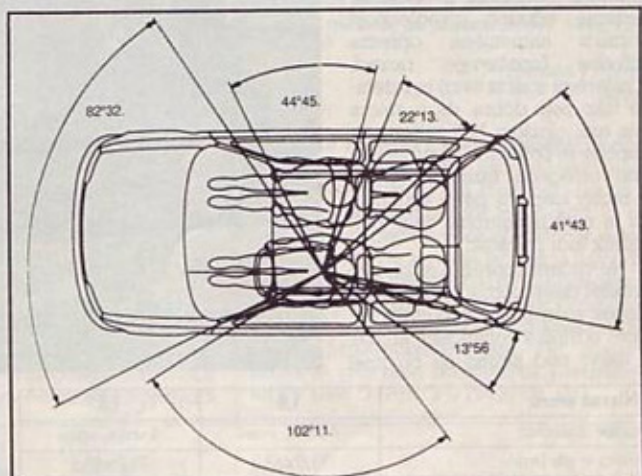
Potniški prostor: mini je maxi



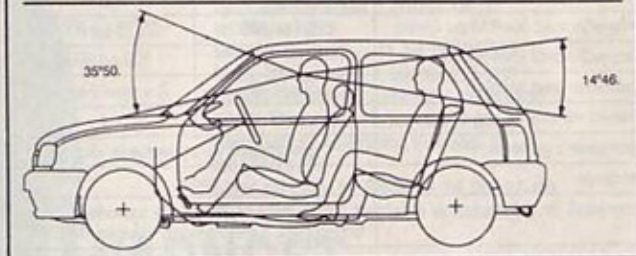
Motor: nissan twin cam 16 valve

nu: NISSAN MICRA

VETER



Z voznškega sedeža: vidljivost v kotnih stopinjah



njeno očem: bolj športno notranjo opremo, zajetnejša spojlerja (spredaj z meglenkami), pa tudi rahlo slabši količnik zračnega upora (0,36 namesto siceršnjih 0,35).

Da bi bila motorja čim manjših zunanjih mer – v prid potniškemu prostoru – so odlični gredi namestili nenavadno blizu skupaj, motorja pa vdeli prečno in precej daleč pred prednji premi. Vsak od njiju ima po dva izpušna katalizatorja: tik ob motornem bloku (za učinkovitejše delovanje med ogrevanjem) in pod trebuhom vozila (za optimalnost že ogretega sistema).

Povsem premierna je pri micri tale lastnost: da so menjalnik CVT privikrat v avtomobilski zgodovini ponudili hkrati z zavornim ABS (v tem primeru družno zasnovanim pri Nissanu in britanski

firmi Lucas Girling). Seveda pa je za oboje treba doplačati.

Prednja prema z vzmetnima nogama je geometrijsko prilagojena predvsem okretnosti med počasnimi manevri, zato streže z ugodno majhnim rajdnim krogom 9,4 metra, je pa hkrati – ob neposrednem volanu (servoojačevalnik sodi na doplačilni seznam) in temeljitem prečnem vodenju – dobro kos tudi zahtevnejšim voznjam na navadnih cestah. Zadnja prema je poltoga, z vzdolžnimi in poševnimi vodili ter s kombinacijo vzvojnih vzmeti in teleskopskih blažilnikov, ki ustreza zahtevam udobja na vsakdanje kratkih progah.

Zavore so v osnovi spredaj kolutne in zadaj bobnaste, le, če je vozilo dopolnjeno z ABS, strežeta koluta tudi zaviranju zadnjega kolesnega para. Seveda sodi

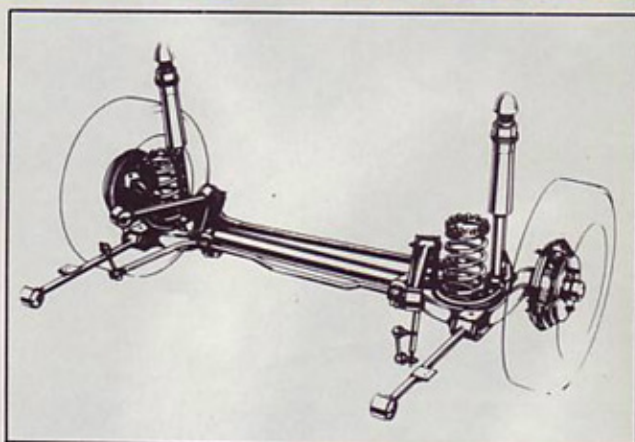
podvozje, z zavorami vred, tudi v poglavje varnosti tega prijetno majhnega avtomobila. Nos in zadek, najsi bosta na videz še tako kratka, sta hkrati tudi zmečkljivi ooni za prevzemanje morebitnih vzdolžnih in za živo vsebino nevarnih udarcev. Bočne sile prevzemajo vzdolžne ojačitve v vratih. In streha je že zaradi poloble zasnovane trdnjša, kot se zdi očem. Hkrati je nova micra tudi reciklažno kos času: približno 80 odstotkov (njene teže) je moč predelati in vnovič uporabiti.

Tako je počutje v micri oplemenitenjeno z »zeleno barvo«. Pa tudi z drugimi njenimi lastnostmi obenem. Vidljivost je odlična, sedenje ugodno, preglednost vozniku namenjene opreme zgledna (upoštevaje razred, v katerega sodi ta avto) in izdelava tako zelo dobra, da je micra kos tudi okusom bolj razvajenih kupcev in potnikov. Izbor številna vrat omogoča različen dostop k zadnji klopi, ta pa je zgibljava, da je moč razmeroma velik prtljažnik tudi povečati.

Ne rečem: morebiti si bo kdo zaželel daljši pomik prednjih sedežev; morebiti bo sopotnika nehote odrinil s kolenem; ampak z glavo pod streho ne bo imel



Nissan micra	1,0	1,3
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni
vrtna in gib (mm)	71,0x63,0	71,0x80,5
gibna prostornina (kubiki)	998	1275
kompresija	9,5:1	9,5:1
največja moč (kw/KM pri 1/min)	40/55 pri 6000	55/75 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	79 pri 4000	103 pri 4000
odmična gred (pogon)	2, v glavi (veriga)	2, v glavi (veriga)
število ventilov za valj	4	4
polnjenje z gorivom	elektronsko vbrizgavanje in vžig	
hlajenje	vodno	
menjalnik (št. prestav)	ročni, petstopenj. – ali samodejni brezstopenj. z elektromagn. sklopko (N-CVT)	
prednja prema	vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	poltega, vijajčne vzmeti, vzdolžna in poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator	
zavore spredaj	kolutne	
zavore zadaj	bobnaste (ABS: kolutne)	
volan	z zobato letvijo (servo)	
platišča	5Jx13	5Jx13
gume	155/70 R 13	155/70 R 13 (175/60 R 13)
teža praznega vozila (kg)	775–845	
dovoljena skupna teža (kg)	1290–1320	
medosna razdalja (mm)	2360	
dolžina x širina x višina (mm)	3695 (3705) x 1585 (1590) x 1430	
prtljažnik (litri)	206/960	
posoda za gorivo (litri)	42	
največja hitrost (km na uro)	150 (N-CVT: 145)	170 (N-CVT: 165)
pospešek 0–100 km na uro (s)	16,4 (N-CVT: 19,7)	12,0 (N-CVT: 13,7)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,8/6,7/6,0 (N-CVT: 5,2/7,1/6,1)	4,9/6,7/6,6 (N-CVT: 5,2/6,8/6,9)
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	



Zadnja prema: prostorska varčnost, temeljito vodenje

težav: tam je prostora več kot v marsikateri večji, bolj odrasli in dražji (kombi)-limuzini.

Kdor hoče, dobi po višini nastavljiv volanski obroček, in tudi kdor noče, dobi povsem na novo oblikovane okrogle ravnalnike gretja in zračenja notranjosti. Okroglost je pri japonskih avtomobilih, četudi so evropskega porekla, zadnje čase nasploh v modi. In (nova micra) je ne premore le pri zunanjih karoserijskih oblinah, ampak tudi v notranjosti. Skratka, povsod, kjer je to mogoče.

Zato je novi nissan micra – tudi po tej plati – prijetno svež veter. Mikrolokacija micre je namreč zelo natančno določena: postala naj bi član povprečne evropske družine. Njena okroglost je znak dobrovoljnosti, ki naj bi jo zbudila pri starših, otrocih in pudlju, če je že pri hiši. In njena namembnost je kristalno jasna: mestne vožnje in lahkotna parkiranja. Micra, pač!



Martin Česenj