

ŠTVORNÁSOBNÝ VÍTAZ

Už takmer 30 rokov nastavuje Micra a jej štyri postupne uvádzané modely štandard mestského vozidla. V tomto duchu bola aj najnovšia Micra od samého začiatku navrhovaná s konkrétnym cieľom – uľahčiť jazdu po meste – a so všeobecným zámerom definovať celkom nový štandard európskeho mestského vozidla.

„Nová Micra je založená na novej globálnej platforme V, ale bola navrhnutá tak, aby podávala výkony v tom najnáročnejšom zo všetkých motoristických prostredí – v európskych mestách.“

Vincent Cobee, programový riaditeľ, platforma V, Nissan Motor Co., Ltd.

Stručne

- ☉ Celkom nová, odľahčená platforma
- ☉ Celkom nové riešenie exteriéru a interiéru
- ☉ Celkom nový trojvalcový zážihový motor vrátane ...

... mimoriadne nízkych emisií (95 g/km) a preplňovanej verzie s priamym vstrekovaním

- ☉ Voliteľná, celkom nová mimoriadne kompaktná prevodovka CVT
- ☉ Priestranný interiér, kompaktné vonkajšie rozmery
- ☉ Bohatá výbava vyspelých funkcií
- ☉ Nová Micra sa bude predávať v 160 štátoch a...

...vyrábať v štyroch závodoch.

Prehľad

Úplne nová Micra je už štvrtým modelom nesúcim toto meno, ale predstavuje celkom novú kapitolu v histórii oceňovaného a vychýreného kompaktného mestského vozidla Nissan.

Je to prvý model Nissanu, ktorý používa novú platformu V. Zároveň je prvým, ktorý bude poháňaný niektorým z vyspelých trojvalcových motorov s nízkymi emisiami a je taktiež prvým, ktorý sa nebude vyrábať v Japonsku alebo v Európe, ale v štyroch zahraničných výrobných závodoch: v Číne, Thajsku, Indii a Mexiku. Ukážkové vozidlá určené pre Európu sa budú dodávať z nového závodu Nissanu v indickom Chennai.

Micra je naozaj globálnym vozidlom. Bude sa predávať v 160 štátoch sveta. Mnohé z nich sú rozvíjajúce sa trhy, územia nové pre Nissan alebo miesta, kde je firma v súčasnosti prítomná iba obmedzene.

„Nová Micra je pre Nissan v čase rastu firmy životne dôležitým modelom. Je nesporne správnym vozidlom do správnej doby. Od samotného začiatku sme si predsavzali, že nová Micra v sebe musí zlučovať živosť a silný výkon s mimoriadnou úspornosťou spotreby paliva a špičkovou hodnotou emisií CO₂ vo svojej triede, aby sme zabezpečili, že splní očakávania európskych zákazníkov“, uviedol Andy Palmer, senior viceprezident pre produktové plánovanie, Nissan Motor Co., Ltd.

„Nová Micra ponúka celý rad nových technológií, vyspelé nové motory a celkom nový podvozok, ktorý sa bude využívať v mnohých ďalších modeloch od Nissanu aj od aliančného partnera, spoločnosti Renault.“

Nová Micra nahrádza model Micra K12, ktorý bol uvedený v roku 2002 a bol vyrábaný v Japonsku a Európe. Vývoj prebiehal v Japonsku v Globálnom výrobnom technickom centre Nissanu (Global Production Engineering Centre – GPEC).

Vývoj zahŕňal oveľa viac než len samotné nové vozidlo. Do GPEC sa zišli technici zo zahraničných závodov, aby získali poznatky o novom vozidle, ale predovšetkým o najmodernejších výrobných postupoch spoločnosti Nissan. Potom sa vrátili do svojich domovských krajín, aby spolu s podporným personálom z Japonska asistovali pri začiatkových procesoch a spustení výrobných liniek. Takto spoločnosť Nissan udržala svoje vysoké štandardy kvality a zároveň optimalizovala miestne výrobné postupy, ktoré z viac ako 85 % využívajú miestnu výrobu. To je pri výrobe prvotriedneho a konkurencieschopného vozidla kritický faktor.

„Pripadalo mi to, ako by som sa stretol s budúcnosťou spoločnosti Nissan,“ uviedol vedúci projektu Vincent Cobee. *„Rozhodli sme sa vyrábať nový Nissan Micra v štátoch, ktoré nad všetkými trhmi vynikajú. Vďaka tomu sa nám podarilo dokonale prepojiť funkčnosť, modernosť, kvalitnú konštrukciu, skvelé ovládanie a skutočnú priestrannosť. Skutočnosť, že toto vozidlo nebudeme dodávať z Japonska alebo Európy nemá vôbec nič do činenia s jeho kvalitou. Náš osvedčený, vysokokvalitný globálny systém výroby garantuje svetovo uznávané štandardy.“*

Nová platforma (jej označenie V symbolizuje Vsestrannosť) je jedným z kľúčových prvkov novej tváre Micry. Platforma V bola navrhnutá tak, aby bola konštrukčne tuhá a zároveň čo najľahšia. Prispieva k živej ovládateľnosti a podieľa sa aj na mimoriadne nízkej spotrebe paliva a nízkych emisiách.

Koncepcia flexibilnej výroby, ktorá za výrobou vozidla Micra stojí, umožňuje, aby vozidlo napĺňalo svoju východiskovú myšlienku – zníženie stresu pri jazde európskym mestom. Táto flexibilita umožnila technikom a produktovým plánovačom spoločnosti Nissan vyvinúť novú Micru tak, aby sa dokázala prispôsobiť potrebám mnohých rozličných regiónov, kde sa bude predávať.

Európski majitelia mestských vozidiel budú cestovať vyššou priemernou rýchlosťou na veľmi kvalitných cestách, čo znamená, že očakávajú dynamický výkon s rýchlo reagujúcim, ale komfortným vyladením zavesenia, spoľahlivé brzdy a posilňovač riadenia s účinkom závislým od rýchlosti. Očakávajú aj vysokú mieru praktickosti a pohodlia a bohatú výbavu, či už v štandarde, alebo ako voliteľnú možnosť, ale nič, čo by mohli vnímať ako lacnú pozlátku.

Európsky segment mestských vozidiel je snáď najhustejšie obsadený zo všetkých svetových trhov. Z tohto dôvodu bola Micra z hľadiska dizajnu, technického riešenia, pohonnej sústavy a úrovni výbavy navrhnutá tak, aby jazdu európskymi mestami urobila čo najviac bezstarostnou, no zostala aj tak cenovo dostupná.

Novú Micru poháňa jeden z dvojice celkom nových trojvalcových zážihových motorov so zdvihovým objemom 1,2 litra. Základnou verziou je atmosférický motor s výkonom 59 kW (80 k) produkujúci úctyhodne nízke emisie CO₂ s hodnotou 115 g/km. Ale i tento výsledok zatieňuje druhá verzia. Ide o zážihový motor s priamym vstrekaním a preplňovaním pýšiaci sa výkonom 72 kW (98 k). Emisie CO₂ sú pritom iba 95 g/km. Vďaka tejto fascinujúcej účinnosti nových zážihových motorov je zbytočné novú Micru ponúkať so vznetrovými motormi. Preplňovaná verzia bude v Európe uvedená na jar 2011. Takéto nízke emisie CO₂ obvykle dosahujú len vozidlá so vznetrovými motormi, ktorých cena je však

kvôli tomu aj náležite vyššia. Nová Micra ale bude nízke emisie poskytovať bez akejkoľvek cenovej príirážky.

Modelový rad je jednoduchý – zahŕňa iba jeden variant päťdverovej karosérie, dva varianty motora a dve možnosti prevodoviek – buď päťstupňovú manuálnu alebo vysoko vyspelú kompaktnú prevodovku s plynulo meniteľným prevodom (Continuously Variable Transmission – CVT).

Úroveň výbavy vychádzajú z tradičnej schémy značky Nissan: základná Visia nasledovaná úrovňami Acenta a Tekna. Všetky modely štandardne ponúkajú posilňovač riadenia, klimatizáciu, elektricky ovládané okná vpredu a elektronický stabilizačný program (Electronic Stability Programme – ESP), ktorý v segmente mestských vozidiel nie je veľmi obvyklý.

Úroveň výbavy Acenta okrem mnohých ďalších prvkov ponúka vylepšený audiosystém, automatickú klimatizáciu a tempomat. Najvyššia úroveň Tekna poskytuje technológie, ktoré sú vzácné i v mnohých väčších vozidlách, nieto v kompaktnom mestskom vozidle. Okrem systému Nissan Connect-integrovaného systému satelitnej navigácie a zábavy, ponúka verzia Tekna štandardne merač parkovacieho miesta.

Ten automaticky meria potenciálne parkovacie miesta a radí vodičovi, či sa tam Micra vojde alebo nie. Pre vozidlo do mesta je to dokonalý pomocník.

„S viac než 5,65 miliónmi predaných vozidiel za takmer 30 rokov je Micra pre zákazníkov jasným favoritom. Nová Micra, samozrejme, osloví verných zákazníkov tohto vozidla, ale jej štýlový vzhľad, vylepšená kvalita a dynamické vlastnosti upútajú i nových zákazníkov,“ uviedol Vincent Cobee. *„A podceňiť nemožno ani význam úrovne emisií CO₂ pod 100 g/km,“* dodal.

„Vyvinuli sme atraktívne vozidlo pre Európu, ktoré je ľahké, ale odolné, ponúka vysoko konkurencieschopnú priestrannosť a funkčnosť a navyše i vynikajúcu spotrebu a nízke emisie. Micra je navrhnutá s tým, aby každodenné jazdenie typickými európskymi mestami urobila čo najjednoduchším a najľahším.“

NOVÁ, A PREDSA POVEDOMÁ

Tým, že konštruktéri Nissanu zachovali zaoblený profil predchádzajúcej Micry, no osviežili a upravili jej celkový vzhľad, vytvorili vozidlo, ktoré v sebe spája skutočnú sviežosť s priateľským poznaním.

„Vozidlo má za úlohu očariť zákazníkov na celom svete. Jeho vzhľad by mal zapôsobiť na čo najviac ľudí všade vo svete... mužov i ženy, mladých i starých. Sme presvedčení, že sa to podarilo.“

Makoto Yamane, hlavný konštruktér pridružených produktov spoločnosti Nissan Motor Co., Ltd.

Vonkajší vzhľad

Nová Micra sa bude predávať v 160 štátoch. Musí zaujať rodiny v Šanghaji, vzdelaných singles v Paríži, takisto ako štýlových priekopníkov v Tokiu a ďalších zákazníkov.

Koji Nagano, riaditeľ vývoja značky Nissan, vysvetľuje: *„V prvom rade musí vozidlo cieľiť na veľmi široké spektrum ľudí na celom svete. Jeden konštrukčný dizajn teda musí uspokojiť nepreberné množstvo potrieb.“*

„Druhou výzvou bolo vyvinúť produkt, ktorý bude zvnútra i zvonka na tej najvyššej kvalitatívnej úrovni vo svojej triede. Iba preto, že je vozidlo kompaktné, neznamená, že sa zákazníci uspokojia s nižšími štandardmi kvality – vieme, že naši zákazníci očakávajú vždy len to najlepšie. Našou úlohou bolo zdvihnúť latku kvality a zároveň splniť i tretí cieľ... vytvoriť kompaktné vozidlo, ktoré sa bude môcť pochváliť mimoriadnou dávkou originality.“

Zatiaľ čo mnoho vrstovníkov vozidla Micra z doby pred 15 rokmi vyrástlo natoľko, že teraz pokukujú o segment vyššie, nová Micra zostala verná svojmu odkazu pravého mestského vozidla a má takmer rovnaké rozmery ako predchádzajúci model. Toto rozhodnutie je pre európske mestské vozidlo celkom namieste. Celkovo je nová Micra o niečo dlhšia, trochu širšia a o málo nižšia.

Výška: 1 520 mm (-10 mm)

Šírka: 1 665 mm (+5 mm)

Dĺžka: 3 780 mm (+ 61 mm)

Rázvor kolies: 2 450 mm (+ 20 mm)

Objem batožinového priestoru (VDA): 265 – 511 litrov

Z hľadiska dizajnu je kľúčovým rysom definujúcim charakter vozidla Micra jeho profil a najmä oblúkovité stvárnenie bočných okien. Tento, pre Micru už tradičný prvok, ktorý je v Európe a Japonsku obľúbený, bol v novom vozidle zachovaný a je ešte zdôraznený výraznejším zadným spojlerom integrovaným do strechy.

Celkový tvar je však plnší než u jej predchodcu, s výraznou zaoblenou okennou líniou a osobitým prelisom nad prahmi dverí. Spracovanie prednej a zadnej časti je však celkom iné.

Nový dizajn neubral Micre nič z jej presláveného výhľadu do všetkých smerov, ktorý je zásadným predpokladom na bezstarostnú jazdu po meste. Takisto ako v predchádzajúcich generáciách vozidla Micra je z miesta vodiča vynikajúci výhľad na cestu a všetky zákernosti na nej. Vďaka tomu možno aj v stiesnených priestoroch manévrovať s dostatočnou istotou a dôverou.

Ako uvádza Makoto Yamane, hlavný konštruktér pridružených produktov: *„Tvár Micry je štýlová a má nádych kultivovanosti... ale zároveň je prístupná, ako priateľ, na ktorého sa môžete spoľahnúť.“*

Profilovanému, trojrozmernému vzhľadu vládne mriežka chladiča, ktorá vozidlu zabezpečuje neprehliadnuteľnosť. Dvojdielnu mriežku delí predný nárazník. Nad jeho líniou sa nachádza štíhly otvor delený vo verziách Acenta a Tekna chrómovaným stĺpikom a hore je zakončený prelisom so značkou Nissan. Pod nárazníkom sa hlboký otvor rozťahuje takmer do celej šírky vozidla a obsahuje miesto na prednú poznávaciu značku. V modeloch Tekna má mriežka výrazný chrómovaný okraj. Celkový vzhľad dopĺňajú zľahka zaguľatené jednodielne svetlomety.

Takisto ako u jej predchodcu aj v novej Micre pomáhajú zdvihnuté predné blatníky vodičovi presnejšie „umiestniť“ vozidlo na vozovku. Tomu pomáha aj nízka okenná línia, ktorá umožňuje vynikajúci výhľad na všetky strany.

Vzadu sú nízko posadené zadné dvere lemované jednodielnou zostavou zadných svetiel. Nárazník má šikový priestor na evidenčné číslo. Do strešného spojlera je zabudované centrálne, vysoko umiestnené brzdové svetlo.

Pri definovaní celkového tvaru novej Micry hrala dôležitú rolu aerodynamika. Napríklad strecha bola vybavená bumerangovo tvarovanými drážkami, ktoré prispievajú k zníženiu rezonancií v kabíne, najmä

vo vyšších rýchlostiach, a zároveň znižujú celkovú hmotnosť o takmer 2 kg. Uhladený dizajn strechy, spoločne s vystúpeným zadným spojlerom, minimalizuje odpor a zároveň optimalizuje spotrebu paliva a produkciu emisií.

Spodok vozidla bol navrhnutý tak, aby optimalizoval obtekanie vzduchom a maximalizoval prítlak zvyšujúci stabilitu vo vysokej rýchlosti. Koeficient odporu vzduchu vozidla Micra je obdivuhodných 0,33.

Všetky tieto vlastnosti prispievajú k tomu, aby na globálny trh mohlo prísť štýlové vozidlo vyžarujúce kvalitu.

„A presne to sa nám podarilo dosiahnuť,“ pritakáva pán Yamane. *„Tento dizajn prispieva k jeho väčšej praktickosti a lepšiemu rozhľadu do všetkých strán. Znížením ťažiska a umiestnením kolies do najzadnejších kútov vozidla sme mohli zväčšiť rázvor a rozšíriť rozchod a dodať tak vozidlu na „statnosti“, sebaistotu a väčšiu stabilitu.“*

„Kľúčový podiel na posilnenom dojme z vozidla má výrazná okenná línia a oblé krivky navodzujúce pocit robustnosti. Jeho štýl je veľmi prirodzený, budete v ňom ako doma. A riadenie? To sa zmení na odpočinkovú záležitosť.“

Interiér

V snahe vytvoriť vo vozidle Micra interiér, ktorý bude ladiť so štýlom exteriéru, siahol návrhársky tím po dizajne „prepojeného kokónu“. Jedným z príkladov je tvar palubnej dosky v podobe „dvojitej bubliny“, ktorý ladiť s oválnym tvarom prístrojovej kaplnky a podobne tvarovaným priestorom palubnej schránky pred spolujazdcom. Tejto dvojúrovňovej palubnej schránke sekunduje rozsiahly úložný priestor hore, pričom ďalšie malé úložné priestory sú umiestnené v interiéri vozidla vrátane stredovej konzoly a dverí.

Dobre čitateľné prístroje sú umiestnené v troch okrúhlych ukazovateľoch. Ovládacie prvky kúrenia a vetrania, audiosystému a ďalšie ovládacie prvky sú umiestnené prísne logicky a ľahko sa obsluhujú.

Určitá časť európskych zákazníkov môže prechádzať na menšie mestské vozidlo, napríklad keď deti odrastú a opustia domov, ale nechcú mať pocit, že kvôli tomu robia kompromisy na vnútornom priestore.

Vďaka šikovným technickým riešeniam platformy V umožnil o niečo dlhší rázvor zväčšiť vnútorný priestor oproti predchádzajúcej generácii vozidla Micra, čo tiež prispelo k ľahšiemu nastupovaniu a vystupovaniu všetkých cestujúcich. Dlhá strešná línia zase zabezpečuje, že Micra ponúka dostatočný priestor na hlavu aj cestujúcim vzadu, takže celkový vnútorný priestor je len ťažko uveriteľný vzhľadom na jej kompaktné vonkajšie rozmery.

Počas vývoja sa prísne dbalo na úsporu hmotnosti, ktorá bola dosiahnutá znížením počtu dielov a súčasným zvýšením kvality. Nová Micra má priemerne o 18 percent menej dielov než vozidlá podobných rozmerov: napríklad jej prístrojovú dosku tvorí 28 dielov namiesto viac ako päťdesiat.

Výraznú paletu farieb karosérie dopĺňa výber zo štyroch farebných schém interiéru. Vo všetkých troch úrovniach výbavy je dostupná čierna, sivá je k dispozícii vo verzii Visia a Acenta a slonovinová a slivková farebná schéma interiéru je dostupná len v modeli Tekna.

V ponuke farieb nájdeme tradičné farby, ako sú červená, sivá, čierna, biela a strieborná, a k tomu tri vysoko individualistické odtiene: zelenú Spring, oranžovú Tangerine a tmavopurpurovú Nightshade.

ODĽAHČENIE

Celkom nová platforma, ktorá je ľahká a zároveň konštrukčne tuhá, je kľúčom ku kombinácii živosti, priestrannosti, nízkej spotreby paliva a nízkych emisií vozidla Micra.

„Platforma V je pre budúcnosť Nissanu zásadnou zložkou... a preto sme počas jej vývoja dbali na to, aby prekročovala všetky naše výkonnostné ciele. I keď je nová Micra založená na globálnej platforme V, bola navrhnutá tak, aby splnila potreby tých najnáročnejších zákazníkov na svete: obyvateľov európskych miest,“ Pierre Loing, viceprezident pre produktové plánovanie, Nissan Europe.

Platforma

Základom novej Micry je unikátna nová platforma, ktorá bude postupne využívaná v celom globálnom produktovom rade Nissanu. Označenie V nedostala náhodou – V znamená Všestrannosť.

Micra je jej prvým predstavením, ale spoločnosť Nissan už oznámila, že časom bude tvoriť základ aj novej limuzíny a MPV.

Kľúčovými vlastnosťami platformy V sú pevnosť a nízka hmotnosť. I keď je o niečo väčšia ako v predchádzajúcom modeli Micra (napríklad rázvor má 2 450 mm a je dlhší o 20 mm), táto platforma bola navrhnutá tak, aby poskytovala optimálnu tuhosť pre vynikajúce jazdné vlastnosti spoločne s vycibrenou jazdou, ale s čo možno najnižšou hmotnosťou v záujme optimálneho výkonu, nízkej spotreby a nízkych emisií. Tieto zdanlivo protichodné požiadavky museli byť zladené tak, aby bol dosiahnutý deklarovaný cieľ novej Micry – naplniť očakávania zákazníkov, ktorí každý deň jazdia a parkujú v európskych mestách známymi hustou premávkou, obmedzenými príležitosťami na parkovanie, horším povrchom ciest a zvýšeným finančným tlakom na úroveň emisií.

Hmotnostným úsporám v platforme sekundujú uvážené odľahčenia aj inde: napríklad 41-litrová palivová nádrž je o 2,2 kg ľahšia než v predchádzajúcej Micre, výfukový systém už nemá stredový tlmič, čo hmotnosť znižuje o 3,2 kg a systém zavesenia prednej nápravy je ľahší o 9 kg.

Obdobne sú ľahšie aj sedadlá, prístrojová doska má menej dielov a motory sú menšie. Dokonca aj strecha je o 2 kg ľahšia. Celkovo sa nová Micra môže pochváliť pohotovostnou hmotnosťou začínajúcou iba na 915 kg, čo je o 35 kg menej ako jej predchodca.

Vozidlo K12 Micra bolo veľmi oceňované pre vyváženosť ovládania a jazdných vlastností a technici Nissanu cítili, že toto je bod, od ktorého by mali začať aj pri návrhu nástupcu. Nová Micra preto má podobné riešenie podvozku s nezávislým zavesením prednej nápravy so vzperami MacPherson s vinutými pružinami a vzadu s kompaktným torzným nosníkom navrhnutým tak, aby minimálne zasahoval do batožinového priestoru.

Oba systémy zavesenia sú vsadené do pomocných rámov izolujúcich hluk z vozovky, vibrácie a pazvuky, pričom na oboch koncoch je osadený priečny stabilizátor. Podvozok, riadenie a brzdy vozidla Micra boli vyladené európskymi technikmi Nissanu, aby spĺňali potreby zákazníkov, ktorých každodenné jazdenie bude prebiehať vo vyšších priemerných rýchlostiach a na hladších cestách, než v iných regiónoch, kde sa bude Micra predávať.

No keďže je platforma V tuhšia ako bola pôvodná platforma, zavesenie môže fungovať účinnejšie a zabezpečuje presnejšie riadenie, pričom dochádza k nižšiemu poklesu prednej nápravy pri brzdení a menšiemu kloneniu pri zrýchľovaní. Zvláštna pozornosť bola venovaná absorpcii nárazov – takže vďaka dlhej dráhe pohybu náprav Micra jazdí mimoriadne dobre aj na tých najnáročnejších povrchoch ciest.

Zo všetkého najlepšie však je, že charakteristická živosť a citlivosť vozidla Micra bola úplne zachovaná no navyše i vylepšená vďaka nižšej hmotnosti podvozku. Micra tak poskytuje zážitok zo skutočne dynamickej jazdy.

Elektrický posilňovač riadenia je štandardom vo všetkých modeloch a vo vozidle Micra so špičkovým priemerom otáčania iba 4,5 m prispieva k dokonalej obratnosti v tesných uličkách miest.

Konštrukcia vozidla dokáže vďaka sofistikovanej deformačnej zóne vpredu absorbovať sily čelného nárazu a zároveň zásluhou extra tuhej schránky karosérie zabezpečiť neporušenosť priestoru kabíny.

Štandardná bezpečnostná výbava zahŕňa brzdový systém, ktorý je vpredu kotúčový a vzadu bubnový a systémy ABS, EBD a brzdového asistenta. Micra je takisto vybavená dvojitými čelnými airbagmi, hlavovými a bočnými airbagmi a tiež predpínačmi bezpečnostných pásov. K aktívnej bezpečnosti prispieva program elektronickej stability (ESP) dodávaný vo všetkých úrovniach výbavy – pokým senzory zaznamenávajú kritické úrovne stability alebo trakcie, prerušia prenos výkonu a dokonca môžu pribrzdovať jednotlivé kolesá.

Zväzok spoločnosti Nissan v oblasti znižovania vplyvu jej produktov a aktivít na životné prostredie sa jasne odráža v skutočnosti, že 98 percent materiálov používaných pri konštrukcii Nissanu Micra možno recyklovať. Toto hľadisko bude stále naliehavejšie, pretože zákonodarcovia na celom svete zvažujú v tejto oblasti ďalšie kroky.

SILA ZÁŽIHOVÉHO MOTORA

Dva veľmi pokročilé zážihové motory poskytujú také dokonalé spojenie vysokého výkonu, nízkej spotreby a nízkej úrovne emisií, že nie je potrebné ponúkať variant so vznetovým motorom.

„Nový trojvalcový zážihový motor poháňajúci nové vozidlo Micra je vysoko vyspelou jednotkou produkujúcou mimoriadne nízke úrovne emisií a vyznačujúcou sa veľmi nízkou spotrebou paliva, čo má pre európskych zákazníkov zásadný význam. Micra sa tiež pýši mimoriadne vyspelou kompaktnou prevodovkou CVT, ktorá je ideálna na ľahkú a bezstarostnú jazdu po meste.“

Pierre Loing, viceprezident pre produktové plánovanie, Nissan Europe

Motory

Ponuka pohonnej sústavy vozidla Micra sa vyznačuje jednoduchosťou: v Európe bude toto vozidlo v ponuke s dvomi motormi a dvomi prevodovkami. V ponuke budú iba zážihové motory, pričom pohon bude zabezpečovať celkom nový 1,2-litrový trojvalcový motor dostupný v dvoch variantoch vyladenia a so zodpovedajúcou päťstupňovou manuálnou prevodovkou alebo novovyvinutou prevodovkou s plynulo meniteľným prevodom (Continuously Variable Transmission – CVT).

Rozhodnutie ponúkať iba zážihové motory a nie vznetové, je výsledkom podrobnej analýzy trhu a zákazníkov a ukazuje, že európski kupujúci malých vozidiel musia platiť vysokú prirážku za nízke úrovne emisií CO₂ – obvykle nákupom variantu so vznetovým motorom. Spoločnosť Nissan sa

rozhodla, že ideálnym riešením môže byť vyspelý zážihový motor s vyváženým výkonom, vysokým krútiacim momentom, nízkou spotrebou paliva a úrovňou emisií, ktorý by bol ponúkaný ako súčasť jednoduchého radu pohonných sústav. To znamená, že zákazníci by už nemuseli priplácať za to, aby mohli jazdiť s mestským vozidlom s nízkou úrovňou emisií CO₂ – táto možnosť by mala byť ponúkaná už v štandarde.

Pri uvedení bude uvádzacia verzia s výkonom 59 kW (80 k) produkovať emisie CO₂ iba 115 g/km.

Aj keď už tieto hodnoty sú veľmi dobré, budú celkom zatienené druhou verziou motora. Táto vysoko vyspelá jednotka s priamym vstrekováním využíva turbodúchadlo na zvýšenie výkonu až na 72 kW (98 k) a krútiaceho momentu na 142 Nm a znižuje emisie CO₂ až na 95 g/km – na zážihový motor je to mimoriadny úspech. Tento motor bude v Európe uvedený na jar 2011.

Oba motory sú v súlade s koncepciou Nissanu Pure Drive a diskrétna modro-strieborná značka prezrádza, že pod kapotou je motor s emisiami pod 130 g/km.

„S emisiami CO₂ iba 115 g/km patrí štandardný motor medzi najčistejšie motory na svete. Ale s produkciou pod 100 g/km, spoločne s veľkou úspornosťou a svojím výkonom nastaví verzia s turbodúchadlom a priamym vstrekováním po svojom príchode na začiatku roka 2011 novú latku pre technológie moderných motorov.“

„Práve s ohľadom na tieto celkové vlastnosti sme sa v pomerne ranej fáze vývoja novej Micry rozhodli pre Európu vypustiť vznetrové motory a ponúkať dva motory, ktoré boli vyvinuté s ohľadom na potreby Európanov. Naše nové zážihové jednotky prinášajú úroveň spotreby a emisií vznetrových motorov s výkonom a vycibrenosťou zážihových motorov... a sú lacnejšie a výrazne ľahšie než vznetrové motory. Jednoducho povedané, ponúkajú to najlepšie z oboch svetov,“ uviedol Pierre Loing.

Ako už označenie napovedá, jednotky HR12DE sú blízkymi príbuznými uznávaného štvorvalcového zážihového motora HR16 využívaného vo vozidlách Note, Juke a Qashqai.

Oba motory majú zdvihový objem 1 198 cm³ a sú to ľahké, kompaktné a vysoko účinné 12-ventilové jednotky. Starostlivý návrh eliminoval nevyváženosť inak spájanú s trojvalcovými motormi: napríklad vibrácie pri voľnobehu boli obmedzené začlenením vyrovnávacieho protizávažia na remenicu vačkového hriadeľa generujúcu oválny pohyb, ktorý ruší vertikálne vibrácie spôsobené pohybom piesta. Vďaka tomu má jednotka HD12 úroveň hluku, vibrácií a pazvukov porovnateľnú so štvorvalcovými motormi.

Okrem nižšej hmotnosti a väčšej kompaktnosti má trojvalcová jednotka s menším počtom dielov nižšie vnútorné trenie a vyššiu tepelnú účinnosť. O nižšie trenie sa postarali kruhové vývrty piestov, použitie bezvodíkového povlaku z pseudodiamantového uhlíka (DLC) na zdvíhadlách ventilov a olejové čerpadlo s premenlivým zdvihom. Spoločne tieto prvky pomáhajú znížiť trenie až o 30 percent v porovnaní s bežnými štvorvalcovými motormi s podobnými úrovňami výkonu.

Ďalšie technológie zacielené na čo najnižšiu spotrebu zahŕňajú časovanie ventilov (VTC), ekologický režim, recirkuláciu výfukových plynov pre lepšie spaľovanie, vodné a olejové čerpadlá s nižším trením, piesty s dlhou stopkou a vysoký kompresný pomer.

Atmosférický motor THR12DE poskytuje výkon 59 kW (80 k) pri otáčkach 6 000 min⁻¹ a krútiaci moment 110 Nm pri otáčkach 4 000 min⁻¹. Maximálna rýchlosť je 170 km/h a zrýchlenie z 0–100km/h za 13,7 sekundy. Kombinovaná spotreba sa drží na úrovni 5,0 l/100 km (CVT: 5,4 l/100 km) a emisie

CO₂ predstavujú 115 g/km vo verzii s manuálnou prevodovkou a 125 g/km v modeli s prevodovkou CVT.

Hodnoty výkonu a krútiaceho momentu vo verzii s turbodúchadlom budú 72 kW (98 k) a 142 Nm. Emisie CO₂ dosahujú 95 g/km vo verzii s manuálnou prevodovkou a 118 g/km v modeli s prevodovkou CVT (údaje podliehajú homologizácii).

Tieto hodnoty predstavujú priemerne 25-percentné zníženie spotreby paliva oproti predchádzajúcemu 1,2-litrovému motoru vo vozidle Micra a úroveň emisií o pozoruhodných 75 percent nižšiu než bola v tomto vozidle pred piatimi rokmi.

Prevodovky

Štandardnou prevodovkou v oboch verziách je precízna päťstupňová manuálna prevodovka poháňajúca predné kolesá. Nová Micra však bude dostupná aj s vyspelou prevodovkou CVT. Táto celkom nová prevodovka prijala množstvo pokročilých technológií – je napríklad prvou prevodovkou typu CVT na svete so subsatelitným súkolím – ktoré zabezpečuje dokonale plynulý chod a vysokú účinnosť.

Navyššie sa pýši najvyšším prevodovým pomerom na svete – 7,3:1, ktorý prevodovke umožňuje poskytovať závideniahodnú kombináciu dobrej odozvy pri nízkej rýchlosti s vynikajúcou úspornosťou vo vysokých rýchlostiach.

Využitie subsatelitného súkolia dovoľuje použiť menšie remenice, čo znamená, že sú v prevodovke oveľa ďalej od plochy oleja. Vďaka tomu sa zmenšil objem oleja, ktorý je „čerený“ pohyblivými dielmi, čo sa prejavuje v nižšom trení.

Menšie diely (vrátane mimoriadne plochého meniča krútiaceho momentu) znamenajú, že jednotka je o 10 percent kompaktnjšia a o zhruba 13 percent ľahšia než predchádzajúce systémy.

Počiatočná dostupnosť modelov je nasledujúca:

Motor	Výkon	Palivo	CO ₂	Pohon	Prevodovka
1.2	59 kW	Benzín	115	Predný	5-stupňová manuálna
1.2	59 kW	Benzín	125	Predný	CVT
1.2 DIG*	72 kW	Benzín	95	Predný	5-stupňová manuálna
1.2 DIG*	72 kW	Benzín	118	Predný	CVT

*predaj sa začne na jar 2011

VYBAVENÁ PRE MESTO

Od plne integrovanej satelitnej navigácie až po šikovného pomocníka pri parkovaní prináša Micra funkcie veľkých vozidiel na trh malých vozidiel.

„Micra je malá zvonka, ale veľká srdcom... najmä ak vezmeme do úvahy niektoré z jej štandardných funkcií. Vďaka prijatiu inovatívnych technológií, ktoré prinášajú skutočné výhody a väčšiu praktickosť,

v mnohých prípadoch už v štandardnej výbave, urobí Micra jazdu po meste takú bezstarostnú a príjemnú, ako je to len možné."

Vincent Wijnen, európsky viceprezident pre marketing spoločnosti Nissan.

Vybavenie a modelové rady

Nová Micra, takisto ako jej predchádzajúca verzia, je bohato vybavená už v štandarde a navyše uvádza množstvo prvkov, ktoré majú znížiť náročnosť jazdy po meste – napríklad pokročilého parkovacieho pomocníka.

I keď tieto prvky u niektorých iných vozidiel slúžia len na vzbudenie záujmu, na zoznam špecifikácií vozidla Micra sa dostali preto, že výrazne uľahčia typickému európskemu vlastníkovi Micry každodenný život v meste.

Micra rešpektuje tradičnú klasifikáciu úrovni výbavy Nissanu, od základnej verzie Visia cez verziu Acenta až po najvyššiu verziu Tekna.

Zvonka sa jednotlivé verzie líšia len nepatrne: Visia má 14-palcové ocelové disky kolies a čierne kľučky dverí a spätné zrkadlá, zatiaľ čo verzia Acenta je vybavená 15-palcovými ocelovými diskami, čiernym B-stĺpikom medzi prednými a zadnými dvermi, kľučkami dverí a spätnými zrkadlami vo farbe karosérie a chrómovanou mriežkou chladiča. Varianty Tekna možno poznať podľa chrómovanej obruby spodných vstupov vzduchu, predných hmloviek a 15-palcových zliatinových diskov kolies.

Všetky modely vozidla Micra majú plnú zostavu prvkov aktívnej a pasívnej bezpečnosti a celý modelový rad má v štandarde systém ESP. Každá Micra je vybavená čelnými airbagmi, bočnými a hlavovými airbagmi, opierkami hlavy na zadných sedadlách a protiblokovacím systémom bŕzd.

Štandardne je k dispozícii aj elektrický posilňovač riadenia s výškovo nastaviteľným stĺpikom riadenia, diaľkové centrálné zamykanie, palubný počítač a elektricky ovládané okná vpredu.

K praktickým prvkom patrí šikový držiak tašiek začlenený do sedadla spolujazdca vpredu. Ten zabraňuje „cestovaniu“ batožiny po kabíne, keď je vozidlo v pohybe. Operadlo zadného sedadla je kĺbovo uchytené uprostred, čo umožňuje sklopiť dopredu jeho zadnú časť a vytvoriť priehlbnu, kam možno uložiť kabelku alebo nákupné tašky.

Verzia Acenta, ktorá sa asi bude predávať najviac, má navyše automatickú klimatizáciu, tempomat s obmedzovačom rýchlosti, elektricky ovládané vonkajšie spätné zrkadlá, lakt'ové opierky vpredu a výškovo nastaviteľné sedadlo vodiča. Volant a hlavica radiacej páky sú potiahnuté kožou. Modernizovaný audio systém vozidla teraz obsahuje prehrávač CD s možnosťou pripojenia vonkajšieho zdroja zvuku a štyri reproduktory. Ponúka aj rozhranie Bluetooth, napríklad na pripojenie mobilného telefónu.

Modely Tekna do Micry uvádzajú systém Nissan Connect, plne integrovaný zábavný a informačný systém obsahujúci satelitnú navigáciu s dotykovým ovládaním a obrazovkou s uhlopriečkou päť palcov, rozhranie Bluetooth na pripojenie mobilného telefónu a prehrávanie zvuku zo zodpovedajúcich zariadení, prípojky na vonkajší zdroj zvuku a zariadenie USB a systém šiestich reproduktorov.

Navigačný systém využíva prehľadné mapy ulíc namiesto základných pokynov na zabočenie doposiaľ známych z lacnejších systémov. Navigovať možno v deviatich jazykoch vrátane ruštiny. Mapy, ktoré možno ľahko aktualizovať pomocou SD karty, pokrývajú západnú Európu, východnú Európu a Rusko.

Vďaka integrácii údajov z pozičných senzorov a údajov o rýchlosti vozidla systém netrpí stratami signálu pri prechádzaní tunelom, alebo keď je „skrytý“ medzi výškovými budovami mesta.

Systém Nissan Connect spracováva aj signály dopravných hlásení (TMC) prijímané druhým tunerom a poskytujúce informácie o dopravnej situácii a o dopravných nehodách na hlavných ťahoch. Vďaka spracovaniu týchto dopravných informácií v reálnom čase dokáže tento systém navrhnúť alternatívne rýchlejšie trasy podľa danej situácie a tým ušetriť čas a obmedziť tvorbu emisií.

Systém Nissan Connect je štandardne dodávaný vo verzii Tekna a je voliteľne dostupný vo verzii Acenta.

Súčasťou štandardnej výbavy sú aj automatické svetlomety a stierače, elektricky sklopné zrkadlá napojené na voliteľný systém inteligentného kľúča, čo je stále vzácna funkcia v segmente mestských vozidiel – s inteligentným tlačidlom na naštartovanie a vypnutie motora a komplexný maticový displej na prístrojovej doske. Okrem informácií o spotrebe paliva, vzdialenosti dojazdu, vonkajšej teplote ho možno naprogramovať, aby Micra v príslušný dátum popriala svojmu majiteľovi všetko najlepšie k narodeninám.

Ďalším príkladom toho, ako Nissan do vozidla Micra uvádza priekopnícke technológie, je inovatívny a jednoducho použiteľný systém merania parkovacieho miesta (Parking Slot Measurement – PSM). Je štandardom vo verzii Tekna a voliteľne dostupný vo verzii Acenta.

S ohľadom na najpravdepodobnejšie použitie Micry ako mestského vozidla pomáha systém PSM vodičovi určiť, či je parkovacie miesto pre vozidlo dostatočne veľké. Keď vodič pomaly prechádza okolo voľného miesta, stlačením tlačidla na prístrojovej doske aktivuje systém PSM a zapne príslušný ukazovateľ smeru, aby systému napovedal, ktorú stranu vozidla má kontrolovať.

Za predpokladu, že rýchlosť vozidla je nižšia ako 25 km/h, senzory skontrolujú miesto a prostredníctvom displeja na prístrojovej doske povedia vodičovi, či je miesto vhodné alebo nie. Displej ukáže „OK“, ak je miesto dlhšie ako vozidlo o viac ako 100 cm, ukáže „ŤAŽKÉ“, ak je dlhšie ako vozidlo medzi 60 až 99 cm a „NEODPORÚČAM“, ak je miesto dlhšie ako vozidlo o menej než 60 cm. Potom už je len na vodičovi, či sa rozhodne parkovať alebo nie...

Tieto tolerančné medze možno nastaviť podľa sebadôvery a schopností vodiča – začiatočník, bežný vodič, expert – pričom senzory sú natoľko presné, aby si všimli malé prekážky, ako sú pätníky, cestné kužele a podobne. Ak je objednaný systém PSM, dodáva sa vždy spoločne s tradičnými senzormi na cúvanie, ktoré sa aktivujú pri zaradení spriatočky a dávajú zvukové i vizuálne upozornenia. Micra je jediným vozidlom vo svojej triede, ktoré ponúka systém PSM.

Z voliteľných možností bude medzi najobľúbenejšie bezpochyby patriť sklenená strecha pokrývajúca celú prednú polovicu vozidla – v podstate od hornej hrany čelného skla až k B-stĺpikom a siahajúca takmer cez celú šírku vozidla. Táto strecha, ktorá premení interiér Micry tým, že ho naplní prirodzeným svetlom, je tiež vybavená vnútornou clonou pre prípad, že by slnko už začalo nepríjemne páliť.

„Micra je malým vozidlom s veľkorysým prístupom, ale bola stvorená preto, aby ponúkala inovácie uvoľňujúce napätie a zvyšujúce pôžitok z každodennej jazdy v meste. Prvky, ako je sklenená strecha, obvykle nájdete v luxusných vozidlách segmentu B, a aby ste našli vyspelú technológiu, ako je PSM, museli by ste prejsť do oveľa väčších a oveľa drahších vozidiel.“

„Ale ako to už v Nissane býva, žiadny z prvkov, ktorý je s vozidlom Micra ponúkaný, buď ako štandardný alebo voliteľne dostupný, nemožno považovať za márnosť. Každý technický prvok, či už je to systém PSM alebo automatické svetlomety, systém Connect alebo rozhranie Bluetooth, je vo vozidle Micra preto, že pomáha vodičovi,“ uviedol Vincent Wijnen.

SLÁVNA ŠTVORKA VOZIDIEL MICRA

Micra je základným kameňom, na ktorom bol postavený Nissan dnešných dní. S takmer tridsaťročnou históriou a viac než 5,65 miliónmi predaných vozidiel je najnovšia Micra štvrtou generáciou nesúcou toto meno.

„Micra je významným modelom v histórii Nissanu, okrem iného aj preto, že to bolo prvé japonské vozidlo, ktoré získalo medzinárodnú cenu Auto roka. Bolo populárne u všetkých: mladých i starých, začiatočníkov i skúsených vodičov, mužov i žien. Nová Micra má latku nastavenú naozaj vysoko.“

„Veríme však, že bude v Európe úspešná, pretože si zachováva kľúčové prvky, ktoré jej dovoľujú vyčnievať z davu: priekopnícke použitie nových technológií na uľahčenie a obohatenie života, komfort a vycibrenosť, priestrannosť interiéru pri kompaktných vonkajších rozmeroch, a to všetko za konkurencieschopnú cenu.“

Vincent Wijnen, európsky viceprezident pre marketing spoločnosti Nissan.

Micra Mk 1: 1982 až 1992

Micra bola veľmi populárna v Európe, na Ďalekom východe a v Austrálii. Získala si verných priaznivcov vďaka kombinácii svojich kvalít: ľahko sa riadi a je príjemná na pohľad, nie je drahá a je vždy spoľahlivá. Táto legendárna spoľahlivosť je bezpochyby jedným z dôvodov, prečo na našich uliciach stále vidíme zástupcov všetkých troch predchádzajúcich generácií vozidla Micra.

Príbeh vozidla Micra sa začal na konci roka 1982, keď spoločnosť Nissan v Japonsku predstavila nástupcu dlho slúžiaceho vozidla Datsun Cherry. Micra, ktorá bola spočiatku dostupná ako trojdverový model March, ako sa odjakživa nazýva v Japonsku, sa navonok tvárila ako celkom konvenčný malý hatchback s pohonom prednej nápravy.

Pod týmto jednoduchým štýlom sa však skrývali netušené hĺbky. V jeho srdci pulzoval vyspelý, celohliníkový radový štvorvalcový motor, ktorý naprieky zdvihovému objemu len 1,0 litra nastavil výkonový štandard pre túto triedu vozidiel. Hoci jeho výkon 40 kW (55 k) nebol oslnivý, vďaka svojej nízkej hmotnosti a charakteru voľnobehu znamenal prevrat pre generáciu majiteľov malých vozidiel odchovaných na „diéte“ liatinových motorov s rozvodom OHV dávno po záručnej lehote.

Predaj tohto pôvodného modelu s označením K10 sa začal v Európe v roku 1983, keď vozidlo dostalo názov Micra. Dobré sa predávalo tri roky, než prišiel prepracovaný model – ľahko poznateľný podľa väčších zostáv zadných svetiel a s niekoľkými úpravami detailov. Väčší ohlas nastal až na začiatku roku 1989, keď sa na trhu objavila päťdverová verzia. Nová päťdverová i pôvodná trojdverová verzia dostali prepracovanú mriežku chladiča, nové svetlomety, hlbšie zapustené nárazníky a niekoľko ďalších drobnejších štýlových zmien.

Najvýznamnejšie zmeny sa však dali nájsť pod kapotou. Tu sa objavila 1,2-litrová verzia motora z ľahkej zliatiny radu MA, ktorá čiastočne vďaka zavedeniu elektronickej regulácie jediného karburátora priniesla nárast výkonu na 59 k.

Prinajmenšom pokiaľ ide o výkon, na tom bola táto jednotka rovnako dobre ako štandardná verzia K10 v Európe. V Japonsku model March zažíval trochu iný príbeh. V roku 1985, tri roky po svojom uvedení, sa objavil prvý March Turbo, ktorý ohromil japonské publikum. Ale to najlepšie ešte len malo prísť...

V roku 1989 spoločnosť Nissan predstavila vozidlo March Superturbo, ku ktorého kultovému postaveniu prispela limitovaná výrobná séria 10 000 vozidiel. Verzia Superturbo bola homologovaná pre automobilové preteky a poháňala ju pozoruhodná verzia 8-ventilového motora MA s kombinovaným prepĺňovaním a zdvihovým objemom 930 cm³. Vozidlo Superturbo so sekvenčne bežiacim turbodúchadlom a kompresorom (supercharger) podávalo pekný výkon 110 k. Na šprint z 0 na 100 km/h potrebovalo iba 7,7 sekundy a dosahovalo najvyššiu rýchlosť až 180 km/h.

Bolo dostupné buď s trojstupňovou automatickou alebo päťstupňovou manuálnou prevodovkou, viskóznym samosvorným diferenciálom a (podľa verzie) s takými luxusnými prvkami, ako sú klimatizácia a elektricky ovládané zrkadlá. Vozidlo Superturbo i jeho civilizovanejší súrodeneц, March R, odštartovali trend ešte neobvyklejších verzií vozidla K10: všetky (aspoň oficiálne) boli dostupné iba v Japonsku.

Na podvozkovej platforme modelov March/Micra vyrobil Nissan niekoľko limitovaných sérií veľmi osobitých modelov, ako napr. zaoblené vozidlo Be-1 (uvedené na tokijskom autosalóne v roku 1985) a Pao s vlastnosťami úžitkového vozidla (1987). Nissan použil Micru dokonca aj ako základ pre malé dodávkové vozidlo. Výslednú verziu, s osobitým oblým štýlom inšpirovaným slimákom, Nissan vtipne pomenoval S-Cargo.

V Európe je ale asi najznámejší model Figaro s textilnou strechou, ktorý bol predstavený na tokijskom autosalóne v roku 1989 a do predaja prišiel o dva roky neskôr. Vozidiel Figaro v retro štýle bolo vyrobených iba 20 000 kusov a model bol taký populárny, že spoločnosť Nissan vozidlo predávala pomocou lotérie, pričom vyhrával lístok zodpovedajúci zadanej objednávke.

Model K10 si v Európe stále získaval nových priaznivcov z veľkej miery aj vďaka svojej neprekonateľnej spoľahlivosti. V roku 2006 britský motoristický časopis Auto Express zistil, že z počtu 340 000 vozidiel K10 Micra predaných v Spojenom kráľovstve v rokoch 1983–1992, takmer 30 percent, t. j. asi 96 000 vozidiel, ešte stále jazdilo na cestách, čo je veľmi pekné číslo pre vozidlo, ktoré bolo z výroby vyradené už pred 14 rokmi.

Micra Mk 2: 1992 až 2002

Po desiatich rokoch na vrchole prišiel čas na novú generáciu vozidla Micra. Výroba modelu Micra K11, dostupného hneď od uvedenia v trojdverovom a päťdverovom variante, sa v Japonsku rozbehla začiatkom roka 1992, a na európsky trh sa model dostal koncom roka.

Tam, kde K10 bola štylisticky skôr konzervatívna, bola K11 pozitívne „funky“. Keďže sme si na ňu na našich cestách už zvykli, je ťažké si dnes predstaviť reakciu, akej sa dostalo modelu K11 Micra, keď sa prvýkrát objavil v Európe, ale jeho priateľský zaoblený štýl si hneď získal obľubu u mladšej generácie.

Model K11 bol významný aj z mnohých ďalších dôvodov. Technická špecifikácia vozidla K11 sa dramaticky zmenila a vozidlo ponúkalo dvojicu novovyvinutých a moderných celozliatinových 16-

ventilových motorov DOHC, ktoré nahradili doteraz používané 1,0 a 1,3-litrové motory. Oba motory prišli so vstrekovaním paliva a vďaka dosahovanému výkonu 55 k a 75 k ponúkali oproti K10 úmerný nárast výkonu.

Model sa zlepšil aj z hľadiska svojej výbavy a najmä bezpečnosti. V štandarde alebo ako voliteľná výbava sa ponúkalo množstvo prvkov, s ktorými ste sa vtedy mohli len zriedka stretnúť aj vo väčších vozidlách a prakticky nikdy v segmente mestských vozidiel. K štandardným prvkom patrili spočiatku bezpečnostné výstuhy bočných dverí a bezpečnostné pásy s predpínačmi a obmedzovačmi napätia, a za desaťročnou históriou tohto modelu sa objavil aj protiblokovací systém bŕzd, airbagy, elektricky ovládané okná, centrálné zamykanie a dokonca aj klimatizácia.

Táto kombinácia kvality a hodnoty, výkonu a výbavy, jazdných vlastností a čistej radosti zo života si získala viac než len zákazníkov. Skupina vysoko vplyvných motoristických novinárov si vozidlo tak obľúbila, že ho zvolila autom roka 1993 a Micra sa tak stala prvým vozidlom japonskej značky, ktoré získalo túto významnú cenu. Japonská značka je pritom pre K11 dôležitá, pretože K11 nebola v jednom dôležitom ohľade tradičným japonským vozidlom... bola totiž vyrobená v Európe.

Spoločnosť Nissan začala výrobu vozidiel v Európe v roku 1984, keď boli v novom závode na severe Anglicka spoločnosťou Nissan Motor Manufacturing UK (NMUK) zmontované prvé vozidlá Bluebird dodané ako celkom rozobrané (CKD) sety. Podiel miestneho obsahu časom rástol, takže keď sa v závode Tyne and Wear začala montáž nástupcu Bluebirdu – modelu Primera – šlo už o 100 % európsku výrobu.

Kvalita koncového výrobku a produktivita robotníkov v Sunderlande bola taká dobrá, že v roku 1992 bolo rozhodnuté, že výrobný závod bude rozšírený o druhú linku na výrobu nového modelu Micra.

Verzia K11 oslovovala ešte širšie publikum ako K10. Vozidlo bolo rovnako ľahko ovládateľné a spoľahlivé, ale vyšší výkon a atraktívnejší vzhľad pritiahol i mladších kupujúcich. V mestách si Micra vybudovala kultovú pozíciu medzi mladými ženami. Stúpajúca kariéra tohto modelu v motoristickom športe zase predstavila toto vozidlo automobilovým nadšencom oboch pohlaví... a tiež tunerom, ktorí mali za to, že 75 k je len začiatok: Dnes uvidíte veľa neohrozených vozidiel K11 Micra jazdiacich s dvojlitrovými turbomotormi z modelu Primera vsadenými do motorového priestoru.

Život druhej generácie Micry sledoval zažitú schému: v roku 1996 prišla menšia modifikácia a ďalšie, významnejšie, zmeny nasledovali o dva roky neskôr v roku 1998. Zatiaľ čo plechové diely zostali z väčšej časti nedotknuté, vzhľad vozidla sa zmenil vďaka šikovnej úprave štýlu prednej a zadnej časti a pridaním zaoblených pásov neobvyklého vlnového vzoru po bokoch dverí.

A opäť, tie najdôležitejšie novinky sa nachádzali pod kapotou, kde sa v roku 1998 v rámci uskutočnených zmien prvýkrát predstavil 1,5-litrový turbodiesel.

K zmenám dochádzalo aj v Japonsku. Sama spoločnosť Nissan vyrobila kombi verziu, nazvanú Box, ako aj veľa verzií v retro štýle s názvami, ako je Tango, Bolero, Juke, Rumba a Polka. Nissan vyrobil aj kabriolet Micra, zatiaľ čo tuningové spoločnosti používali Micru ako základ pre neobvyklé modely štylizované do podoby klasických britských limuzín z 60. rokov.

Neutíchajúca popularita modelu K11, ktorý sa vyrábala plných desať rokov, pričom posledný facelift a nový 1,4-litrový motor dostal v roku 2000, bola pre spoločnosť Nissan spásou. Ku koncu 90. rokov bola spoločnosť Nissan vo finančných problémoch a mala len málo zdrojov na vývoj nových modelov, až do doby, než sa sformovala strategická aliancia s firmou Renault.

Micra Mk 3: 2002 až 2010

To, že partnerstvo so spoločnosťou Renault dalo Nissanu novú sebadôveru, sa prejavilo v okamihu, keď Nissan predstavil model K12. Jeho radikálne zaoblený štýl, výrazné svetlomety a prvky známe z veľkých vozidiel urobili dobrý dojem na kritikov i na zákazníkov. Na báze podvozkovej platformy dlhšej o 70 mm vyvinutej v spolupráci s Renaultom nastavil model K12 štandardy pre super mini vozidlá, ktoré nasledovali. Najpozoruhodnejším dizajnovým prvkom bol štýl predsunutej kabíny, ktorá spojením s adekvátne vysokou a širokou karosériou vytvorila bohato priestranný interiér.

Micra bola od svojho zavedenia k dispozícii so štyrmi motormi – 1.0 (dostupná len krátko), 1.2 (neskôr dostupná v dvoch variantoch, 65 a 80 k) a zážihový motor 1.4 s 88 k. Ponuku uzavieral 1,5-litrový turbodiesel Renault s výkonom 86 k. Micra sa pýšila aj vyspelými prvkami, ktoré dodnes sotva nájdeme v konkurenčných mestských vozidlách.

Okrem stieračov s dažďovými senzormi a posuvného zadného sedadla ponúkajúceho výber medzi väčším priestorom na nohy a väčším batožinovým priestorom, podľa toho, čo bolo potrebné, bol model K12 jedným z prvých vozidiel na európskom trhu, ktorý nepotreboval tradičný kľúč. Inteligentný kľúč Nissan môžete mať vo vrecku alebo kabelke a vozidlo odomknete a naštartujete iba stlačením tlačidla a otočením gombíka.

Praktickú výbavu dopĺňal bohatý vnútorný úložný priestor – vrátane vkusného úložného priestoru pod predným sedadlom – zatiaľ čo šikovné prvky zahŕňali palubný počítač, do ktorého bolo možné naprogramovať aj želanie všetkého najlepšieho k narodeninám majiteľa.

Vozidlo sa aj naďalej tešilo takej obľube, že v polovici roka 2004, sotva 20 mesiacov po jeho uvedení, závod NMUK vyrobil 250 000 kusov a vozidlo sa vyvážalo už na 44 trhov okrem Spojeného kráľovstva.

Facelift z polovice roka 2005 spočíval v menšom doladení vzhľadu vozidla a v dokonalejších materiáloch interiéru a podpornejších sedadlách. Exteriér bol obohatený o nové silné nárazníky, ktoré si dokázali poradiť s „parkovaním na dotyk“ typickým pre mestských vodičov v Paríži.

A aby Micra potvrdila svoju tradíciu, najväčšou novinkou bol opäť obsah motorového priestoru. Prinajmenšom vynikajúca ovládateľnosť malej Micry sa dočkala ešte lepšieho využitia vo výkonnejšom variante, 160 SR. Jej pohon zabezpečil nový 1,6-litrový motor s výkonom 110 BHP a podvozok sa dočkal upraveného športového odpruženia.

Aj keď chuť japonského trhu na excentricky vyzerajúce varianty na tému vozidla March vo vozidle K12 pokračovala, v Európe bol konečne ponúknutý tretí variant karosérie dopĺňajúci trojdverový a päťdverový hatchback. Micra C+C bola navrhnutá v novom európskom stredisku Nissan Design Europe (NDE) a z hatchbacku sa stalo kupé/kabriolet.

Za dobu svojho života v Európe sa pozícia vozidla Micra ako osobitého a atraktívneho mestského automobilu pre kupujúcich, ktorí hľadajú na štýl, ešte viac posilnila partnerstvom s kultovými módnymi značkami, ako je Mandarina Duck v Španielsku a Lolita Lempicka vo Francúzsku. Micra, počínajúc svojim výročným modelom uvedeným k 25 rokom predaja v roku 2008, bola tiež jedným z prvých vozidiel, ktoré ponúkali prípojku na prehrávače iPod.

Variant C+C vyrábaný v Sunderlande spolu s klasickým vozidlom – ktorého zložitý mechanizmus skladania strechy vyvinuli inžinieri Nissanu v Nissan Technical Centre Europe (NTCE) a skonštruovali odborníci Karmann – sa stal prvou Microu vyrobenou v Európe a určenou na predaj v Japonsku.

Závod v Sunderlande sa s Microu rozlúčil 16. júla 2010, takmer 18 rokov potom, čo z linky zišiel prvý kus vyrobený v Európe. Vďaka vozidlu Micra sa závod v Sunderlande stal veľkokapacitným výrobným závodom pre viac modelov, kde bolo vyrobených takmer 1,4 milióna vozidiel K11 a milión vozidiel K12 (vrátane 31 000 vozidiel C+C).

Celkovo bolo v období rokov 1992 až 2010 v závode v Sunderlande vyrobených 2 368 704 vozidiel Micra, alebo inými slovami, viac než 40 percent všetkých vozidiel vyrobených v tomto závode od začatia výroby v roku 1986. Závod v Sunderlande možno prišiel o Micru, ale získal vozidlo Juke: výroba najnovšieho crossoveru spoločnosti Nissan sa začala v tomto závode v auguste.

Micra Mk 4: 2010 až ?

A tak Micra vstupuje do novej fázy svojho života. Výroba európsky orientovaných vozidiel Micra s celkom novou platformou, úplne novým dizajnom a celkom novými motormi sa presunula do Indie.

Ale ambiciózný plán Nissanu pre tento model, vyrábať ho dokonca v štyroch rôznych závodoch a sprístupniť ho na viac trhov ako predtým znamená, že Micra bude naďalej základným kameňom dnešnej spoločnosti Nissan. Takisto ako ním bola jej prvá verzia pred skoro tridsiatimi rokmi.

Zdroj: tlačové materiály k vozidlu Nissan Micra