

Nissan Micra 2017, 5ª generación



QUINTA GENERACIÓN DE ESTE POPULAR MODELO PRESENTADO EN EL SALÓN DE PARÍS DE 2016, QUE, EN ESPAÑA, SE COMENZÓ A COMERCIALIZAR A PRINCIPIOS DE 2017. FRUTO DEL ACUERDO NISSAN-RENAULT, EL MICRA CAMBIA RADICALMENTE RESPECTO A GENERACIONES ANTERIORES GRACIAS A LA **ADOPCIÓN** DE LA **PLATAFORMA MODULAR CMF (COMMON MODULE FAMILY)**



El Micra adopta la parrilla V-Motion, ya presente en otros modelos Nissan, marcando una franja distintiva en forma de V para continuar con las ópticas, con aspecto de boomerang, y completar la línea estilizada de la carrocería. Este modelo, comercializado por el momento sólo en carrocería de 5 puertas, se encuadra en el siempre “reñido” segmento B, con rivales tan renombrados como Ford Fiesta, Opel Corsa, Renault Clío, Seat Ibiza, etc.

El Micra 2017 presenta un **cambio radical** con sus antecesores en diseño y dimensiones; su longitud aumenta a casi 4 metros (3,99 m), gana en anchura, hasta 1,74 metros y su altura se reduce a 1,45 metros, con una distancia entre ejes de 2,52 metros; así, la habitabilidad interior es mayor. El espacio de carga del maletero alcanza los 300 litros de capacidad con los asientos traseros en su posición normal; abatidos, supera los 1000 litros.

Identificación

Diversos puntos de la carrocería recogen las características que identifican el vehículo, como el número de bastidor, troquelado en la parte derecha del maletero.

VNV	K1400	X	00000000
Fabricante	Modelo: Nissan Micra	Dígito de control	Número de serie

La placa del constructor, o adhesivo portadatos, a media altura en el pilar central derecho de la carrocería, proporciona el número de bastidor, el número de modelo (necesario para el conocimiento de las características particulares del vehículo y su petición de recambio), código de tapicería, código de color, etc.



► Placa porta datos

► Situación del número VIN

Mecánica

El Micra emplea tres motores en sus distintas configuraciones, dos de gasolina y uno diésel. Los gasolina tienen tres cilindros: uno, con 898 cc, alimentado con inyección indirecta y turbo intercooler, que da una potencia de 90 CV (origen Renault); el otro, con 999 cc, está alimentado por un sistema de inyección indirecta, dando una potencia de 71 CV. En diésel solo ofrece uno, también de origen Renault, de cuatro cilindros y 1.461 cc, alimentado por un sistema de inyección directa por conducto común y turbo intercooler. Su potencia es de 90 CV.

La transmisión se realiza sobre las ruedas delanteras con una caja manual de 5 velocidades, común para todos sus motores. Emplea neumáticos 205/45 en llantas de 17" para el motor de gasolina de 90 CV, de 185/65 en llanta de 15" para el motor de gasolina 71 CV y los mismos en el diésel. El eje delantero consta de la clásica suspensión McPherson con resorte helicoidal y barra estabilizadora, empleando en su eje trasero la configuración de rueda tirada con elemento torsional y resorte helicoidal. En cuanto a los frenos, todas las configuraciones de motores emplean disco en sus ruedas delanteras y tambor en las traseras.

Carrocería

Este vehículo adopta la plataforma CMF, *Common Module Family*, fruto del acuerdo Renault y Nissan. Sigue el patrón **estético** de sus hermanos mayores, destacando su techo *flotante*, que consiste en pintar de negro la parte superior de la aleta trasera, con lo que

se crea el efecto visual de que el techo estuviera flotando sobre la carrocería. Otro aspecto a destacar, ya visto en otras marcas, es la colocación de las manillas de las puertas traseras camufladas en el montante trasero. Desde el punto de vista estructural, su carrocería presenta **aceros de alto límite elástico**, consiguiéndose así mayor capacidad de absorción de energía al reducir los picos de deceleración elevada y su posible transmisión a los ocupantes, con la consiguiente minimización en la magnitud de posibles lesiones. La configuración estructural de la parte delantera está formada por dos largueros de acero de alta resistencia, junto al montante interior delantero (montante A) y al travesaño inferior del salpicadero. Se configura una especie de jaula, que, unida a la travesía delantera, de acero, es capaz

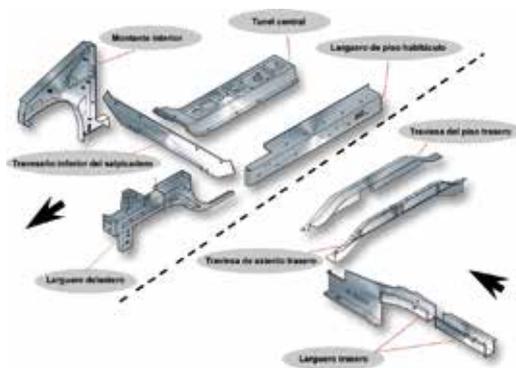
SU CARROCERÍA PRESENTA ACEROS DE ALTO LÍMITE ELÁSTICO, PARA MAYOR CAPACIDAD DE ABSORCIÓN DE ENERGÍA

► Situación de la placa del constructor





► Despiece del Nissan Micra 2017 en CESVIMAP



► Aceros de alto límite elástico

El **Nissan Micra** se ha sometido al **Crash Test RCAR** (Research Council for Automobile Repairs) en CESVIMAP

El **Nissan Micra** ha superado el test de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción (ADAS) en CESVIMAP

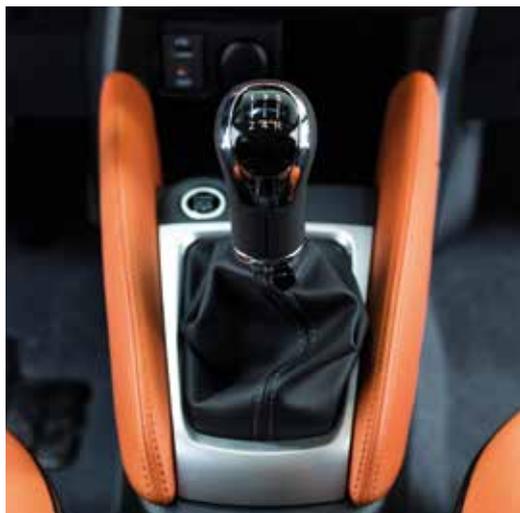
de absorber impactos de hasta 15 km/h sin transmitirlos a la estructura del vehículo, circunstancia contrastada en los *crash test* a velocidad reducida realizados en CESVIMAP.

En su parte central también dispone de aceros de alto límite elástico, como los largueros de piso y el túnel central. En su parte trasera, este tipo de aceros se encuentran en los largueros traseros, la travesía del piso trasero y la travesía de los asientos traseros que, unidos al alma del paragolpes o travesía trasera de acero, crean la jaula comentada.

Equipamiento

El equipamiento del Nissan Micra va asociado a cinco acabados: Visia, Visia +, Acenta, N-Connecta y Tekna. Todos ellos disponen de un paquete básico de seguridad elevado, destacando el asistente de arranque en pendiente, asistente de frenado (AEB), control de tracción, control de tracción activo de la trazada (Nissan Chassis Control), distribución electrónica de frenado, indicador de baja presión de los neumáticos, limitador de velocidad, luz día de LED y faros de activación automática.

En el modelo analizado por CESVIMAP destacan entre otras opciones: el sistema inteligente de colisión frontal (con detección de peatones), el asistente de luces de carretera cortas/largas, el reconocimiento de cambio de carril, el control del ángulo muerto, el detector de movimiento, el control inteligente de la calzada y el sistema de navegación. De manera opcional, se puede personalizar la combinación de colores en retrovisores exteriores, molduras laterales y embellecedores de paragolpes.



► Óptica trasera

Seguridad

CESVIMAP ha probado diversos sistemas de seguridad de su unidad, como:

- **Sistema de colisión frontal y frenado autónomo de emergencia (AEB):** controlado por el radar frontal, detrás del anagrama Nissan, y la cámara, en la parte superior central del parabrisas. En los ensayos realizados por CESVIMAP su funcionamiento ha sido correcto, detectando la presencia del peatón a 50 km/h.
- **Sistema de alerta de ángulo muerto:** controlado por dos radares, situados en la parte inferior del costado o aleta trasera, ocultos por el paragolpes. Avisa con un testigo luminoso y sonoro simultáneamente de un obstáculo en el ángulo muerto, sin actuar.
- **Sistema de aviso de abandono involuntario de carril:** produce una ligera vibración en el volante y aviso luminoso; si bien, hay que activar el sistema al encender el vehículo.
- **Ayuda de arranque en pendiente:** controlado por un sensor que detecta el ángulo de inclinación de la carrocería, su funcionamiento actúa durante unos segundos sobre el sistema de frenado, liberando el freno al accionar el acelerador. En los ensayos CESVIMAP su funcionamiento ha sido correcto, iluminándose un testigo cuando éste actúa.
- **Reconocimiento de señales de tráfico:** interactúa mediante la cámara delantera, reconociendo las señales a ambos lados de la calzada. Informa en la pantalla del salpicadero, tanto de inicio como de fin

de prohibición. Durante las pruebas en carreteras su funcionamiento ha sido positivo.

- **Control inteligente de la calzada:** recurre a la cámara frontal, analizando las irregularidades de la calzada para neutralizar posibles movimientos exagerados de la carrocería derivados por el estado del firme. Con una frenada suave palía los efectos de cabeceo y balanceo.
- **Control de tracción activo de la trazada:** para contrarrestar el efecto de subviraje al trazar una curva o en superficies deslizantes actúa sobre el sistema de frenado, de manera suave, en las ruedas interiores. Funciona de forma semejante a un diferencial de deslizamiento limitado.

Su motor de tres cilindros quizá es un poco perezoso al iniciar la marcha y cambiar a segunda. En una conducción tranquila parece que le cuesta, pero, al acelerar, entra el turbo en funcionamiento dando un fuerte empuje al coche. Es decir, en la conducción hay que apurar la primera y segunda marcha para dar entrada al turbo ■



► Crash test RCAR delantero



► Crash test RCAR trasero

PARA SABER MÁS

✉ Área de Carrocería
Carroceria@cesvimap.com

🌐 Nissan
www.nissan.es

🌐 www.revistacesvimap.com

🐦 @revistacesvimap