Arnold van Schepen
21 oktober 2011

Can you DIG it?

Na onze eerste rijtest met de vierde generatie Nissan Micra concludeerden we dat de Micra een goed rijdende stadsrakker is waar oud en jong zich snel in thuis voelen. Nu de 1.2 DIG-S verkrijgbaar is namen we een exemplaar met Nissans tweede downsizemotor onder de loep. Het blijkt dat de Micra er een prettige eigenschap bijgekregen heeft.

Andere heren, andere wetten

Nissan bewandelt een andere weg dan andere autofabrikanten om tot een geringer brandstofverbruik te komen. De meeste merken baseren hun downsizemotor op een verkleinde viercilinder. De afname van de cilinderinhoud wordt gecompenseerd door een turbo te monteren. De gedachte hierachter is dat een kleine motor 80% van de tijd voldoende capaciteit heeft, en wanneer het nodig is, plenty vermogen kan leveren dankzij de beademing van de turbo. Nissan beredeneert het anders: een cilinder minder, is een kostganger minder. Om toch tot een hoog relatief vermogen (pk per liter) te komen, is de compressieverhouding stevig opgevoerd. Het nadeel hiervan, hogere pompverliezen, ondervangt Nissan door de kleptiming volgens het Miller-principe toe te passen. De inlaatklep blijft dan open staan terwijl de compressieslag al begonnen is. Om te voorkomen dat de vers aangevoerde lucht weer via de inlaat verdwijnt, wordt deze onder druk naar binnen gepompt. Daarvoor dient de compressor. Het vermogen

van de DIG-S komt vooral uit de hoge compressieverhouding, en in tweede instantie door hulp van de compressor.

Tweeledig karakter

De belangrijkste vraag is: hoe rijdt dat nu? Na de start merk je meteen dat er een driepitter tot leven gewekt is. Niet zozeer aan het geluid, maar aan de lichte trilling die voelbaar is. Op stationair toerental is de DIG-S zeer geluidsarm. Een belangrijke karaktertrek van een Nissan blok is de soepelheid bij lage toeren, en ook dit blokje is daar geen uitzondering op. Nissan heeft geen zesde versnelling aan de versnellingsbak toegevoegd, maar wel de ratio van de vierde en vijfde versnelling gewijzigd. Schakelen doet deze Micra net zo goed als zijn broertjes met atmosferische motor. Hoewel de trekkracht tot 2.000-2.500 toeren prima is, piekt de motor daar niet met zijn koppel. Nadat we het blokje warmgereden hebben, bij gebrek aan een thermometer of indicator

voor koude motor is dit niet af te lezen, geven eens wat meer gas. Dan blijkt het ware aard van de DIG-S; boven de 2.500 toeren komt 'ie tot leven. Een mooie driecilinderbrom steekt de kop op, vergezeld door een compressorhuil. Dat klinkt goed! Andere driecilinders willen bij een toenemend toerental nog wel amechtig gaan klinken, maar dat is niet het geval bij dit blokje. De DIG-S gaat zingend naar de 5.000 toeren. Het nieuwe rijden is snel vergeten, mede door het ontbreken van een schakelindicator. Met 120 op de snelheidsmeter staat de naald van de toerenteller bij de 3. Bij constante snelheid, ook op de snelweg, hoor je het motortje nauwelijks. Trap je het gas in bij 120 in z'n vijf, dan pakt het motortje gewillig op en kun je vlot inhalen. Maar even terugschakelen resulteert in een mooi brommetje, dus dat doen we graag.

Paradox

Om ons verbruik een beetje in de peiling te houden, laten we de boordcomputer het

gemiddelde gebruik weergeven. Helaas moeten we daarvoor een drukknop onder de snelheidsmeter indrukken, Nissan had er beter aan gedaan om deze op het eind van een stuurkolomstengel te monteren. Ergonomisch missertje. Na 100 snelwegkilometers is de score 5,7 liter per honderd kilometer. We zullen ons best moeten doen om de beloofde 4,3 te halen. Daarvoor is de snelweg niet de aangewezen locatie en dus zoeken we de binnenweg op. De wegligging op de snelweg viel in positieve zin op, maar hoe houdt de Micra zich op kronkelende binnenwegen? De besturing is vrij licht, zoals je verwacht van een echte stadsauto, en heeft een opvallende eigenschap. Namelijk dat deze bij het insturen indirecter werkt dan bij toenemende stuuruitslag. Nadat het stuurwiel 1/8 slag verdraaid is, lijkt de besturing directer te worden. Hierdoor reageert de Micra niet nerveus op kleine stuurcommando's en is het stuurgevoel in rechte lijn mooi rustig. Maar in combinatie met de lichte stuurbekrachtiging komt het stuurgevoel erg gekunsteld over, er zit teveel technische interventie tussen het stuurwiel en de fuseekogels. Het onderstel is afgestemd op comfort en kan uit de voeten op zeer divers wegdek, slechts off-road werk is aan de Micra niet besteed. Ook in het bochtenwerk staat de auto zijn mannetje, de carrosserie helt dan wel een tikje teveel over, maar de Micra blijft mooi op koers en laat zich goed corrigeren. Op die momenten mis je ook de ondersteuning van de stoelen, iets stevigere wangen zouden fijn zijn. De zittingen zijn ook erg kort, maar op een of andere manier bieden ze wel voldoende ondersteuning, want verkrampte bovenbenen blijven uit. De remmerij verdient een pluim, het systeem is mooi bekrachtigd en laat zich goed doseren. Al met al een veilig en voorspelbaar weggedrag, maar het had wel wat steviger gemogen omdat dit beter bij het motorkarakter past.

Cosmopoliet

De 1.2 DIG-S is eerst en vooral bedoeld om het brandstofverbruik te drukken. Daarom heeft Nissan de motor en de auto op diverse punten aangepast om hieraan een positieve bijdrage te leveren: een dynamo die vooral bij het afremmen werkt, diverse wrijvingsverlagende maatregelen in de motor, kleine windgeleiders onder de auto. Met een normale rijstijl is 1:20 zonder al teveel moeite te realiseren. Wordt de snelweg gemeden, dan duikt de verbruiksmeter gemakkelijk onder de 5,0. Met een heel strikt gereguleerde gasvoet is 1 op 22 te halen, maar veel dichter kom je dan ook niet bij de 1 op 23 die de brochure belooft. De kracht van deze motor is zijn levendigheid terwijl de verbruikscijfers tegelijkertijd heel netjes zijn. Een win-win situatie, zou je zeggen. Toch lach je niet iedereen uit, zoals indertijd met de Fiat Panda. De Micra wordt in 160 landen verkocht. De kopers in het merendeel van die landen zijn niet zo koopkrachtig als wij Nederlanders. Om de Micra betaalbaar te houden kon Nissan zich niet de

mooiste interieurmaterialen en de hoogste afwerkingskwaliteit veroorloven. Vanuit de optiek van de West-Europese autokoper staat de Micra dan ook duidelijk een trede lager in het B-segment ten opzichte van de klasseleiders Polo en Fiesta. Maar je hebt geenzins het gevoel in een inferieure auto te rijden, integendeel. Maar het afrolgeluid van de banden is wel iets te nadrukkelijk aanwezig. Iets meer isolatie rond de wielkasten of andere banden dan de huidige Bridgestones zouden uitkomst bieden.

Kansen voor de DIG-S

Onze eerste rijtest met de Nissan Micra concludeerden we dat ons geld naar de DIG-S zou gaan. Nu we er mee gereden hebben, blijven we bij ons standpunt. Het motortje overtuigt; zuinig en lekker levendig. Twee fijne karaktereigenschappen. Tegelijkertijd benadrukt deze motorisering de verbeterpunten van het onderstel en de besturing. Die mogen wel wat steviger en directer. Misschien kan Nissan eens nadenken over een

snelle variant van de vierde generatie Micra. Want sinds de eerste generatie hebben we nog niet zo'n brave en ingetogen Micra gehad. Het merk van de GT-R en 370Z mag best iets van zijn grote broers in de kleinste, echte Nissan laten doorschemeren.

Plus

+ Overtuigend motortje
+ Verbruik
+ Standaarduitrusting

Min

- Korte stoelzittingen
- Overhellen carrosserie
- Afrolgeluid banden