



Nissan Juke

Kunst oder Kitsch?

Autotest | "Alle Autos ähneln sich". Wer das denkt, sollte besser die neue Generation von Nissan kennen lernen. Der Murano ist ein Mix aus Geländewagen und Luxus-Reisewagen. Der Qashqai sitzt zwischen einem Geländewagen und einem Personenwagen. Dazu kommt jetzt der letzte und gewagteste Mix: Der "Juke" ist eine Mischung aus einem Geländewagen und einem Sportcoupé. Ist das Kunst oder Kitsch?

Weshalb all diese Mischungen aus verschiedenen Auto-Typen? Weil das das Beste aus zwei Welten bietet und es nach etwas Besonderem aussieht. Zumindest, wenn es gut gemacht wird.

In Bezug auf das Äußere haben die Designer des Juke ihre Arbeit mehr als gut gemacht. Das Linienspiel ist extravagant und in einigen Punkten bis ins Extreme durchgezogen. So scheinen die Rundungen der Seitenschweller beinahe höher als die Motorhaube zu sein, wodurch die Reifen größer erscheinen, als sie sind. Die Türgriffe der hinteren Türen sind im Fensterprofil ausgenommen, wodurch der Juke auf den ersten Blick aussieht wie ein Dreitürer Coupé.

Dabei machen viele Details wie die bumerang-förmigen Rückleuchten, die Scheinwerfer und die großen Fernstrahler aus dem Juke einen echten Hingucker. Wer dieses Auto fährt, will (und darf!) gesehen werden!



Interieur

Als die Entwickler mit dem Interieur anfangen, hatten sie noch genügend Inspiration. Außerdem haben sie nicht das Konzept des Autos vergessen. Der Juke sollte der sportlichste der "crossovers" von Nissan werden. Deswegen dominiert eine sportliche Atmosphäre im Interieur. Der Sitz im Juke ist hoch, damit der Fahrer einen guten Blick über den Verkehr hat. Zugleich sind die Sitze tief, und das Metall ist durchgezogen bis an die Schulter: Das gibt das sichere Gefühl eines Sportcoupés.



Der Raum vorne ist gut; auf dem Rücksitz ist er durch die nachdrückliche, schräg laufende Dachlinie nur mäßig. Den Gepäckraum kann man gerade noch als groß bezeichnen (mit aufgeklapptem Rücksitz 830 Liter). Einrichtungen wie ein Rücksitz auf Schienen oder andere Raum sparende Kniffe werden im Juke nicht verwendet.

Das "Nissan Dynamic Control System" verdient spezielle Erwähnung. Mit nur ein paar Knöpfen wird die Klimaanlage bedient oder der Charakter des Autos (normal, sportlich oder komfortabel) bestimmt. Dank der klaren Projektion scheint sich der Aufdruck der Knöpfe abhängig von der Situation zu ändern. Das wirkt angenehm und logisch, jedoch ist das dazugehörige Display bei direkter Sonneneinstrahlung kaum ablesbar.



Auf dem Display erscheint im Eco-Modus die Verbrauchshistorie wie ein Säulendiagramm quasi als Aufforderung dazu, sparsamer zu fahren (sparsamer fahren wird mit mehr Sternen belohnt). Im sportlichen Modus erscheint ein richtiger G-Kraftmesser, der dazu herausfordert, das Äußerste aus dem Juke heraus zu holen!

Leistung und Verbrauch

Das "Äußere" ist stark von der gewählten Kraftquelle abhängig. Der Testwagen ist mit einem vertrauten 1.5 Liter Dieselmotor ausgestattet, den Nissan auch in viele andere Modelle einbaut. Trotz der wenig aufregenden Leistung von 110 PS / 240 Nm ist der "Juke 1.5 dCi" in der Praxis überraschend lebendig. In reinen Zahlen ausgedrückt sprintet der Juke mit Dieselmotor in 11,2 Sekunden aus dem Stillstand auf 100 km/h, um dann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h weiterzufahren.

Gefühlt ist der Juke schon spannender. Wenn man in so einem besonderen Auto mit einem so viel versprechenden Interieur sitzt, müssen die Leistungen doch gut sein. Der Kippschalter ist kurz und schaltet treffsicher. Das Kupplungspedal hat einen sehr kurzen Schlag, und auch das Gaspedal reagiert sehr direkt.



In der Stadt bringt der Diesel Juke gute Leistungen; wer als erster von der Ampel wegkommen will, muss sogar aufpassen, dass die Reifen nicht unnötig durchdrehen. Auf der Landstraße fährt der Juke mit Dieselmotor mühelos sehr hohe Reisegeschwindigkeiten. Das Niveau der Geräusche ist durchschnittlich; er ist sicher kein aufdringlicher Sportwagen, der auf längeren Strecken ermüdend wirkt.



Auf einer Strecke mit überwiegend Stadtverkehr meldet der Bordcomputer (nur bedienbar, indem man den Arm durch das Lenkrad streckt!) einen durchschnittlichen Verbrauch von 7,2 Litern Dieselöl pro 100 km. Eine Testfahrt hauptsächlich über Landstraßen kostete 5,3 Liter pro 100 km (Herstellerangabe: 5,1 Liter pro 100 km). Das schafft der Juke noch ohne Start-/Stop-System, Schaltindikator oder andere Brennstoff sparende Maßnahmen; er könnte also noch viel sparsamer sein.

Straßenlage

Das Sportwagengefühl ist natürlich nur bei dynamischer Straßenlage komplett. Der Juke teilt sich die Bühne mit dem braven Nissan Note und dem äußerst entspannenden Cube. Der Juke ist jedoch breiter und nicht so hoch, außerdem wurde die

Federung kräftig angepasst.



Auch die Lenkung ist etwas direkter als bei den durchschnittlichen Personenwagen. Trotz der überdurchschnittlichen Höhe (1,57 Meter) hängt der Juke in der Kurve kaum über. In kurzen, schnellen Kurven ist es vor allem das hohe Gewicht des Autos, weswegen das elektronische Stabilitätssystem schließlich eingreifen muss. Der Juke kann in langen, schnellen Kurven herrlich fahren.

Der Unterschied zwischen der vorgenannten komfortablen und der sportlichen Einstellung ist in der Praxis kaum spürbar. Das Fahrgestell ist ein wenig strammer als das eines alltäglichen Autos, doch nicht so stramm wie das eines echten Sportwagens. Auch in der Stadt und auf Straßenschäden ist der Komfort deswegen gewährleistet.



Sehr bequem in der Stadt: die Scheinwerfer stecken in der Motorhaube und sind daher auch vom Fahrersitz aus gut sichtbar. Die Größe des Juke ist damit einfach einzuschätzen, was das Manövrieren sehr bequem macht.

Der Juke wird optional mit Allradantrieb angeboten. Es ist nicht dafür vorgesehen, um aus dem Auto einen Geländewagen zu machen, aber doch dazu, die Straßenlage zu verbessern. Das "Torque Vectoring System" kann die Antriebskraft variabel über das linke und das rechte Hinterrad sowie die Vorderräder verteilen. So bekommen nur die Räder Antrieb, die die Kraft auch nutzen, somit wird ein Schleudern oder Ausbrechen verhindert.



Fazit

Ist der Nissan Juke Kunst oder Kitsch? Angesichts der vielen Arbeit bei der Fotoreportage für diesen Test ist das Antwort klar: die Autozine-Redaktion findet ihn schön. Äußerlichkeiten sind jedoch Sache des persönlichen Geschmacks, und unterwegs mit dem Juke waren die Reaktionen des Publikums sehr unterschiedlich.

Nebenbei muss gesagt werden, dass sich Nissan beim Juke völlig auf die Formgebung konzentriert hat. Der Juke hat keine raumsparenden Einrichtungen, keine besonderen sicherheitstechnischen Vorkehrungen und keine den Verbrauch senkenden Techniken an Bord. In all diesen Bereichen punktet der Juke durchschnittlich, nicht mehr.

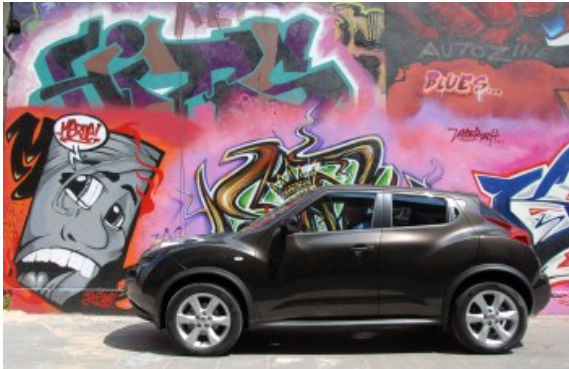
Beim Juke dreht sich alles um die Präsentation, und die taugt zu 100 %. Durch die Präsentation (dazu gehört auch das Gefühl im Lenkrad und die Reaktion der Pedalen) scheint alles spannender zu sein als bei einem durchschnittlichen Auto. Den Verstand hat man nicht vergessen: Trotz der überdurchschnittlichen Höhe ist die Straßenlage sehr gut. Die Leistungen des 1.5 Liter Dieselmotors sind raumgreifend, während der Verbrauch bescheiden ist. Der Juke fährt gerade dadurch ausgezeichnet - das ist die Kunst! ■



Technische Daten

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	414 x 177 x 157 cm
Radstand	253 cm
Leergewicht	1.285 kg
Anhänger	640 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.250 kg
Tankinhalt	46 l
Gepäckraum	550/830 l
Reifen	215/55R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	1461 cc
Zylinder / Ventile	4/2
Max. Leistung	110 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	240 Nm @ 1750 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	11,2 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	175 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	INF l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	INF l / 100 km
CO2 Ausstoß	134 gr. / km

Preis

Preis	€ 21.790
Grundpreis	€ 16.990