



Nissan Juke 1.5 dCi Acenta (DPF)

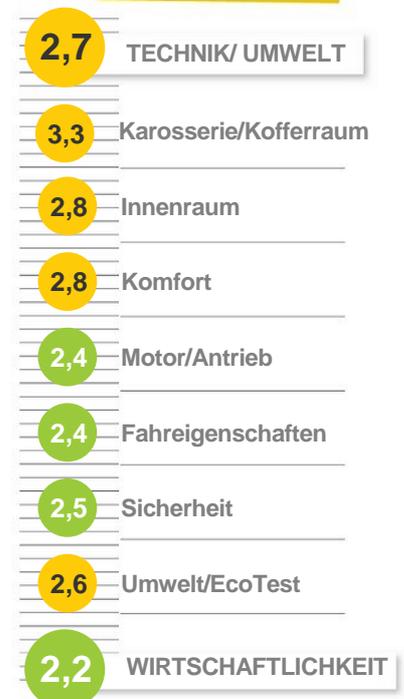
Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(81 kW / 110 PS)

Die höher gelegte Karosserie des Nissan Juke lässt einen SUV vermuten, die wohlgeformten Proportionen erinnern dagegen an ein Sportcoupé. Die Mischung zweier Fahrzeugkonzepte bringt einen hohen Aufmerksamkeitsgrad mit sich - der Nutzwert wird dadurch aber eingeschränkt. Vorn geht das Raumangebot noch in Ordnung, hinten fällt schon der Zustieg aufgrund der schmalen Türen schwer. Der Kofferraum ist winzig und unpraktisch ausgeformt. Im Innenraum gefällt das mutige Design mit wuchtiger Mittelkonsole. Einige Bedienelemente benötigen aber etwas Eingewöhnung und liegen ergonomisch ungünstig. Die Fahreigenschaften sind sportlich und zugleich sicher, aber der nur mittelmäßige Federungskomfort und die hohe Geräuschkulisse im Innenraum verderben den Spaß auf langen Strecken. Eine gute Wahl ist der 1,5-Liter-Diesel, der neben einem moderaten Verbrauch gute Fahrleistungen bietet. Trotz des niedrigen Preisniveaus (19.940 Euro) hätte man sich etwas mehr Auto gewünscht. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Mini Countryman, Skoda Yeti, Toyota Urban Cruiser.

- ⊕ sichere Fahreigenschaften, gute Serienausstattung, gute passive Sicherheit, geringe Unterhaltskosten, geringer Wertverlust
- ⊖ kleiner Kofferraum, hohe Ladekante, hinten wenig Platz und kein Fenstereinklemmschutz



ADAC-URTEIL



- + Die Sicht in den großen Außenspiegeln ist sehr gut. Sie sind serienmäßig beheizbar.
- Leider fehlt den Außenspiegeln ein asphärischer Bereich, welcher Objekte im toten Winkel besser erkennbar machen würde. Die Sicht im Innenspiegel ist nicht besonders großzügig, da die kleine Heckscheibe das Sichtfeld stark einschränkt. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist beim Juke nicht lieferbar.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt im Juke nicht besonders leicht. Auch wenn die Sitzhöhe fast optimal liegt, um optimal ein- und auszusteigen, stört der sehr hohe Schweller. Dadurch müssen die Beine weit angehoben werden. Auch der etwas große Abstand zwischen Sitz und Schweller ist nicht optimal. Hinten kann man ebenfalls nicht besonders bequem ein- und aussteigen, da der Türausschnitt im unteren Bereich zu schmal ist. Die Türen sollten weiter öffnen. Die Türaufhalter sind etwas schwach ausgelegt und können die Türen an Steigungen nur gerade so offen halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer. Die Schlüsseltasten der Zentralverriegelung können relativ leicht verwechselt werden.

4,5 Kofferraum-Volumen*

- Der Kofferraum des Juke fällt nicht gerade großzügig aus. Es stehen gerade einmal 190 l zur Verfügung (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Immerhin lassen sich die Rücksitze umklappen, wodurch sich das Ladevolumen auf 510 l vergrößert (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum fasst nur 190 Liter Volumen fürs Gepäck. Konkurrenten wie z.B. Skoda Yeti (375 l), Toyota Urban Cruiser oder Mini Countryman (beide 280 l) können hier wesentlich mehr anbieten.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schwingt weit nach oben auf. Personen bis knapp 1,90 m finden darunter genügend Platz. Die Ladeöffnung ist zufriedenstellend, die Nutzbarkeit aufgrund des flachen Formats aber etwas eingeschränkt. Während innen fast keine Erhöhung das Entladen behindert, muss das Gepäck ca. 78 cm weit von der Straße angehoben werden, um es im Kofferraum zu verstauen. Speziell bei schweren Gegenständen wie z.B. Wasserkisten ist das nicht besonders komfortabel. Die Beleuchtung im Kofferraum könnte heller sein.

3,0 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand.
- Aufpassen sollte man beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen, da die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden können. Staufächer für Kleingepäck gibt es im Kofferraum praktisch nicht, auch Befestigungshaken sucht man vergeblich.

Der Nissan Juke ist insgesamt recht einfach zu bedienen, erfordert allerdings zu Beginn eine gewisse Eingewöhnungszeit. So dauert es speziell bei der Bedienung des Nissan Dynamic Control Systems, das ab der Ausstattung Acenta serienmäßig an Bord ist, etwas länger, bis die Funktionen verstanden werden. Das Dynamic Control System beinhaltet zum einen die Klimaregelung, zum anderen kann darüber das Fahrprogramm (Normal, Sport, Eco) gewählt werden. Die Tasten rund um das Display wechseln dabei je nach eingestelltem Modus (Climate oder D-Mode) ihre Funktion. Insgesamt ein nettes Feature, das aber etwas Übung erfordert und vom Verkehr ablenkt. Die Ergonomie des Fahrerplatzes geht insgesamt in Ordnung. Ärgerlich ist, dass das Lenkrad nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellbar ist. Der gut angeordnete Schalthebel lässt sich dagegen sehr gut zu erreichen. Das Zündschloss ist nicht beleuchtet und auch nicht direkt einsehbar. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Lediglich das Fahrerfenster ist mit einer Auf-/Abwärtsautomatik ausgestattet und besitzt einen Einklemmschutz. Während vorn ausreichend sinnvolle Ablagen und Becherhalter vorhanden sind, gibt es für die hinteren Insassen kaum Ablagemöglichkeiten.



Ansprechendes Design sowie gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Fahrerplatz des Nissan Juke.

+ Das Radio mit dem in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Navigationssystem ist sehr einfach zu bedienen und liegt in angenehmer Höhe. Der Lautsprecherklang geht in Ordnung. Der Tempomat lässt sich einfach einstellen, die eingestellte Geschwindigkeit wird vorbildlich im Mitteldisplay angezeigt. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die Instrumente sind klar gezeichnet und bieten auch bei Nacht einen sehr guten Kontrast.

- Die Tasten für den Bordcomputer sind extrem ungünstig angeordnet. Der unbeleuchtete Druckknopf ist genau hinter dem Lenkrad am Instrumenteneinsatz platziert. Zur Bedienung muss man durch das Lenkrad greifen - das kann schnell zu gefährlichen Situationen führen, wenn man z.B. während der Bedienung des Bordcomputers schlagartig ausweichen muss. Einige Schalter sind unbeleuchtet und bei Nacht schlecht zu finden. Die Lehnenneigung lässt sich nur grob über Rasten einstellen, der Einstellhebel ist schlecht zu erreichen. Hinten hat Nissan komplett auf eine Innenraumbeleuchtung verzichtet, vorn gibt es immerhin Leseleuchten. Auch für die Schminkspiegel in den Sonnenblenden und für das Handschuhfach gibt es keine extra Beleuchtung. Die Türgriffe komplett geöffneter Türen können von angeschnallten Insassen kaum erreicht werden.

Personen bis zu einer Größe von 1,87 m finden im Juke genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für über 2 m große Personen ausreichen. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Das subjektive Raumgefühl ist allenfalls zufriedenstellend. Die schmalen Seitenfenster und die wuchtige Mittelkonsole sorgen für eine gewisse Beengtheit.

4,1 Raumangebot hinten*

– Hinten fällt das Raumangebot schlecht aus. Sind die vorderen Sitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben gerade einmal 1,70 m große Personen genügend Beinfreiheit. Die Innenbreite reicht allenfalls für zwei Personen. Wollen drei Personen nebeneinander Platz nehmen, müssen sich diese schon sehr eng aneinander drücken. Da das Dach im hinteren Bereich etwas abfällt, verlaufen die Dachholme sehr nahe am Kopf der hinteren Insassen - das sorgt für ein schlechtes Raumgefühl.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,8 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk des Nissan Juke ist sehr straff abgestimmt. Das sorgt dafür, dass Schlaglöcher oder Querfugen sehr hart bis zu den Insassen durchgereicht werden. Auf unebener Fahrbahn dringen stets leichte Vibrationen in den Innenraum.

+ Erstaunlich gering für ein SUV fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven aus. Lange Bodenwellen bringen den Japaner nicht aus der Ruhe, es ist praktisch kein Nachschwingen der Karosserie vorhanden (auch nicht voll beladen).

2,5 Sitze

Der Sitzkomfort auf den hinteren Sitzen ist akzeptabel. Die Kontur und die Neigung der Rückenlehne werden als angenehm empfunden, es fehlt aber deutlich an Seitenhalt. Die Sitzfläche ist angenehm gepolstert, bietet aber den Oberschenkeln nur zufriedenstellenden Halt.

+ Der Sitzkomfort fällt auf den vorderen Sitzen gut aus. Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar und lässt sich dadurch gut verschiedenen Personengrößen anpassen. Die Lehne und die Sitzfläche sind angenehm konturiert, bieten eine gute Oberschenkelunterstützung und sorgen für recht guten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die Stoffbezüge bieten ordentliche Atmungsaktivität.

– Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit knapp 70 dB(A) nicht besonders niedrig aus. Fährt man etwas schneller als Richtgeschwindigkeit, steigen die Windgeräusche stark an. Der Motor präsentiert den Insassen akustisch sein Verbrennungsverfahren. In jedem Betriebszustand nagelt und brummt er deutlich.

3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC Klimakammer) Der Nissan Juke mit dem 1,5-Liter-Diesel erwärmt den Innenraum in akzeptabler Zeit auf angenehme 22°C . Vorn vergehen 16 Minuten, hinten dauert es nur zwei Minuten länger. Die maximale Heizleistung ist vorn wie hinten zufriedenstellend.

- + Eine Klimaautomatik ist ab der Ausstattungsvariante Acenta serienmäßig an Bord. Die Temperatur lässt sich zwar nur für den Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen, die Klimaanlage regelt die eingestellte Temperatur aber feinfühlig und effektiv.
- Die Luftmengenverteilung ist nur grob einstellbar. Zudem lassen sich die Mitteldüsen nicht verschließen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des 81 kW/110 PS starken Turbodiesels können sich sehen lassen. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h vergehen gerade einmal 7,2 Sekunden. Auch in den oberen Gängen zieht er sauber durch und zeigt sich elastisch.

3,0 Laufkultur

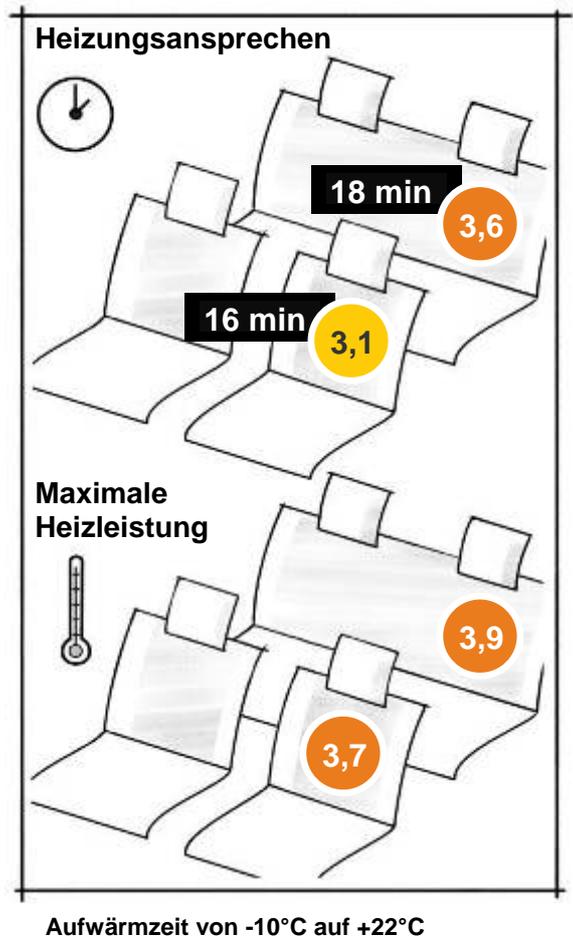
Der Diesel macht aus seinem Verbrennungsverfahren kein Geheimnis, er nagelt und brummt deutlich. Auch Vibrationen sind im Innenraum spürbar, nerven die Insassen aber nicht übermäßig.

2,1 Schaltung

+ Die Schaltung des Juke ist präzise und die Schaltwege sind kurz ausgelegt. Trotzdem klappt nicht jeder Schaltvorgang auf Anhieb, man hakt gelegentlich etwas ein. Der Schaltgeschwindigkeit tut dies keinen Abbruch. Trifft man die Schaltgassen, so können die Gänge sehr schnell gewechselt werden. Der Rückwärtsgang ist mit einem Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann er geräuschlos eingelegt werden, denn er ist synchronisiert.

2,1 Getriebeabstufung

+ Die sechs Schaltstufen sind einwandfrei gewählt, die Drehzahlsprünge gleichmäßig und nicht zu groß. Die lange Gesamtübersetzung hilft beim Kraftstoffsparen. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang gerade einmal mit 2.800 Touren.



2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Das Fahrzeug reagiert sehr gutmütig auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets sicher und beherrschbar. ESP greift sehr früh ein und verhindert ein Nachpendeln. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Juke nicht aus der Ruhe. Der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Juke gut ab. Beim Gegenlenken ist nur eine minimale Übersteuerneigung feststellbar, die aber früh und effizient durch ESP-Eingriffe unterbunden wird.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ Das Fahrzeug reagiert gutmütig mit Untersteuern bei zu schnell angefahrenen Kurven und besitzt einen breiten Grenzbereich. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

2,6 Lenkung*

Der Wendekreis des Nissan Juke liegt mit 11,5 m noch im Klassendurchschnitt.

⊕ Die Lenkung spricht gut an und vermittelt einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Durch Umstellung des Nissan Dynamic Control Systems auf die Einstellung "Sport" wird die Lenkunterstützung geringfügig zurückgenommen, was die Rückmeldung etwas verbessert. Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering. Auch die insgesamt recht direkte Übersetzung der Lenkung gefällt.

⊖ Beim Beschleunigen aus engen Kurven sind starke Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar.

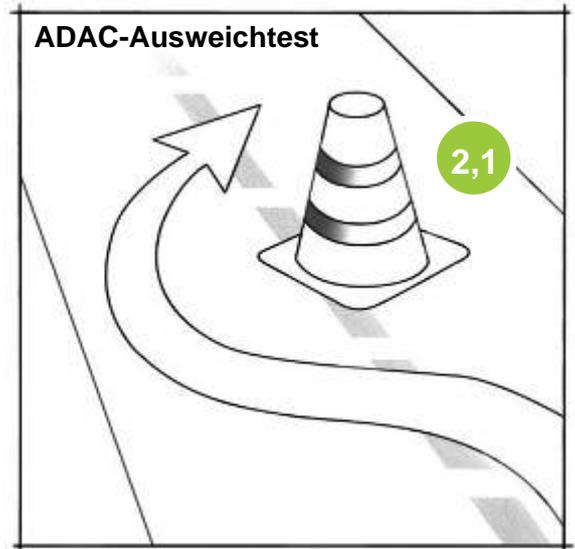
2,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der Bremsweg 39 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Continental Premium Contact 2 der Größe 215/55 R17 94V). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest und absolut frei von Fading. Sie spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

2,5 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Nissan Juke ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

⊖ Andere in dieser Klasse weit verbreitete aktive Sicherheitselemente wie Kurven- und Abbiegelicht, Reifendruckkontrolle oder automatische Aktivierung der Warnblinkanlage bei einer Notbremsung gibt es im Juke nicht.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Nissan Juke ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest überzeugt er mit sehr guten Ergebnissen bei der Insassensicherheit (87% der Punkte) und erhält dafür fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen sind aktiv ausgeführt. Das bedeutet, sie bewegen sich im Falle eines Heckaufpralls näher zum Kopf des Fahrers/Beifahrers und verringern dadurch das Risiko eines Schleudertraumas. Sie reichen in der Höhe für maximal 1,85 m große Personen. Die hinteren Kopfstützen sind etwas zu kurz für große Personen, über 1,55 m ist die Schutzwirkung eingeschränkt. Der Abstand zum Kopf ist aber recht gering. Gurtwarner gibt es auf beiden vorderen Sitzplätzen, nicht aber für die hinten Sitzenden.

⊖ Die hinteren Türen lassen sich nur über Griffschalen öffnen. Im Falle eines Unfalls kann hier von Hilfskräften nur recht wenig Zugkraft aufgebracht werden.

2,7 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich im Juke zufriedenstellend installieren. Die schmalen Türausschnitte hinten sorgen für eine erschwerte Zugänglichkeit beim Befestigen von Kindersitzen, zudem sind die Gurtanlenkpunkte an den äußeren Rücksitzen nicht optimal angebracht. Für die hinteren Außensitze gibt es aber Isofix-Befestigungen und Ankerhaken.

⊕ Die Kindersicherheit wurde beim ADAC Crashtest gut bewertet (81% der Punkte). Den Beifahrerairbag kann man mittels eines Schlüsselschalters deaktivieren. Dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Allgemein sind fast alle gängigen Kindersitztypen für den Beifahrersitz geeignet.

⊖ Die Fensterschließkräfte sind zu hoch, da ein Einklemmschutz fehlt (außer Fahrerseite). Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank sowieso keinen Platz. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können ganz einfach, auch von Kinderhänden, deaktiviert werden.

3,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Nissan Juke ist noch zufriedenstellend. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht er 41% der Punkte. Direkt unter der Motorhaube liegen zwar keine harten Bauteile, doch sind die komplette Vorderkante und der hintere Bereiche der Motorhaube zu aggressiv gestaltet.

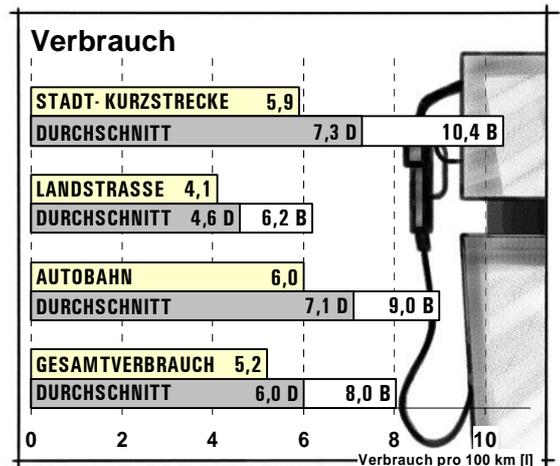
2,6 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des Nissan Juke 1.5 dCi liegt bei 5,2 l/100 km. Der gemessene CO₂-Ausstoß beim ADAC-EcoTest beträgt 136 g/km, was für 33 Punkte reicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km, außerorts bei 4,1 l/100 km und auf der Autobahn bei 6,0 l pro 100 km.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß wird noch gut bewertet. Im Autobahnzyklus ist aber der NO_x-Ausstoß grenzwertig. Hier erreicht der Juke 35 Punkte. Insgesamt verpasst das Fahrzeug mit 68 Punkten die vier Sterne im EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein durchschnittlicher Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff beschert dem Juke niedrige Betriebskosten.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für die Beurteilung lagen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

⊕ Eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km ist bei Nissan obligatorisch.

1,6 Wertstabilität*

⊕ Der Nissan Juke ist noch neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne und der 1,5-Liter-Dieselmotor eine gelungene, zukunftsorientierte Motorisierung. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

2,4 Kosten für Anschaffung*

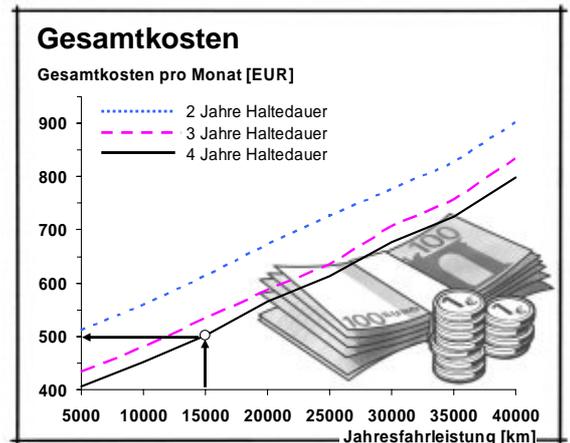
⊕ Mit einem Grundpreis von 19.940 € zeigt sich der Nissan Juke 1.5 dCi Acenta noch erschwinglich. Er ist reichhaltig ausgestattet, um das ADAC Standard-Ausstattungs niveau zu erreichen, sind nur 880 € Aufpreis fällig.

4,2 Fixkosten*

Bei den Fixkosten für den Diesel-Juke muss man tiefer in die Tasche greifen. Wirklich erschwinglich ist nur die Haftpflichtversicherung. Wählt man eine der beiden Kaskoklassen, so wird es sehr teuer. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 170 € fällig.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

Auch wenn die Fixkosten hoch sind und man für Werkstatt und Reifen höhere Beträge kalkulieren muss, sorgen die günstigen Betriebskosten und der geringe Wertverlust für nur geringe monatliche Belastungen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 501 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.6 DIG-T	1.5 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1618	4/1461
Leistung [kW(PS)]	86(117)	140(190)	81(110)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	158/4000	240/2000	240/1750
0-100 km/h[s]	11,0	8,0	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	215	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	8,1 S	5,2 D
CO2 [g/km]	147	159	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/20	15/24/20	14/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	86	112	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	511	607	476
Preis [Euro]	15.690	20.990	18.440

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/ 4,1/ 6,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / 136g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4135/1765/1570 mm
Leergewicht/Zuladung	1315 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	190 l/510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1250 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	46 l
Reichweite	880 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	238 Euro
Monatliche Gesamtkosten	500 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/23/20
Grundpreis	19.940 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Nissan Juke 1.5 dCi Acenta (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (NISSAN Connect)	750 Euro°
Allradantrieb	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (NISSAN Connect)	750 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Montage)	319 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,1
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	4,5	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Innenraum	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,3	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot vorne*	2,8	Fußgängerschutz	3,4
Raumangebot hinten*	4,1	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	2,8	Schadstoffe	2,5
Federung	2,8		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,2
Innengeräusch	2,8	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	3,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	2,4
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	4,2
Schaltung	2,1	Monatliche Gesamtkosten*	1,6
Getriebeabstufung	2,1		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest