



## Nissan Juke 1.2 DIG-T tekna

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse  
(85 kW / 115 PS)

**N**issan hat dem Juke eine Modellpflege genehmigt. Diese umfasst neben optischen Änderungen auch neue Motoren sowie sicherheitssteigernde Assistenzsysteme. Beim optisch auffälligen Crossover fällt vor allem die modifizierte Front ins Auge. Darüber hinaus findet man nun LED-Blinker in den Außenspiegeln, und auch am Heck lassen sich Änderungen erkennen. Als Basisbenziner dient ein 1,2-l-Turbomotor mit einer Leistung von 115 PS. Damit kann der Juke bei den Fahrleistungsmessungen ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Für den Alltagsbetrieb reicht der Motor vollkommen aus, auch wenn dem Nissan im sechsten Gang mehr Durchzugskraft nicht schaden würde. Der Durchschnittsverbrauch im EcoTest fällt mit 6,7 Liter Super auf 100 Kilometer hoch aus. Punkten kann der neue Juke bei der aktiven Sicherheit: In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Nissan serienmäßig mit dem Technology Paket ausgestattet. Dieses beinhaltet u. a. einen Totwinkel-Assistenten, einen Spurverlassenwarner und eine Bewegungserkennung. Letztere warnt den Fahrer beim rückwärts Herausfahren aus Parklücken, wenn sich andere Fahrzeuge oder Personen nähern - dadurch können Unfälle vermieden werden. Gegen Aufpreis ist nun Xenon-Abblendlicht erhältlich, das Fernlicht wird aber weiterhin mit Halogenlampen realisiert. Der Crossover bietet mit der höheren Karosse eine gute Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer, der Blick nach hinten ist aber stark eingeschränkt – beim Rangieren sorgt der serienmäßige Around View Monitor (360°-Bild aus der Vogelperspektive) für Abhilfe. Der Juke 1.2 DIG-T tekna kostet mindestens 21.090 Euro. Das geht für ein SUV in dieser Klasse in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4 Cactus, Dacia Duster, Ford EcoSport, Mini One Countryman, Opel Mokka, Skoda Yeti.

- +** umfangreiche Serien- und Sicherheitsausstattung, angenehme Sitzhöhe, kurzer Bremsweg, gute Crashtestergebnisse
- schlechte Sicht nach hinten, geringes Platzangebot, hohe Kofferraum-Ladekante, kein Fenstereinklemmschutz (außer Fahrer)



### ADAC-URTEIL

**2,8** AUTOTEST

**3,4** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**3,2** Familie

**3,1** Stadtverkehr

**2,5** Senioren

**2,5** Langstrecke

**3,1** Transport

**3,0** Fahrspaß

**3,1** Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014  
Text: Martin Brand

**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**3,3**

### Verarbeitung

Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie machen insgesamt einen zufriedenstellenden Eindruck. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, allerdings könnten die Spaltmaße gleichmäßiger verlaufen. Die Stoßfänger besitzen im unteren Bereich unlackierte Einlagen, die nach kleinen Remplern separat ausgetauscht werden können. Das Ladeabteil ist sauber verkleidet, die seitlichen Kunststoffe sind jedoch hart und kratzempfindlich. Praktisch ist, dass die Hutablage mit der Heckklappe angehoben wird. Sie könnte aber etwas stabiler fixiert sein. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, den Schwellern fehlen aber Kratzschutzleisten. Der Innenraum wirkt solide verarbeitet. Die Übergänge der einzelnen Teile passen zueinander, lackierte Oberflächen sollen das Interieur optisch aufwerten (Interieur Paket San Diego Yellow) - leider unterscheidet sich aber der gelbe Farbton im Vergleich zur Karosseriefarbe. Die verwendeten Materialien sind weitgehend hart und kratzempfindlich, wodurch sie auch keine hochwertige Haptik besitzen. Ledereinlagen mit gelben Ziernähten auf dem Armaturenbrett (über dem Kombiinstrument) und bei Wahl der Lederausstattung auch in den vorderen Türverkleidungen werten den Innenraum auf. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, er wird mittels separatem Hebel entriegelt. Der Hebel befindet sich direkt neben der Motorhaubenentriegelung und kann daher leicht mit dieser verwechselt werden.

⊖ Der Juke kann versehentlich mit Diesel anstatt Benzin betankt werden, da ein Schutz im Tankstutzen fehlt. Der Motorraum ist von unten vollständig unverkleidet und kann dadurch leicht verschmutzen. Auch der Unterboden zeigt sich zerklüftet und komplett unverkleidet. Die Motorhaube wird nur mittels Haltestab offen gehalten, Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. An den Türen fehlen Stoßleisten, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen könnten. Immerhin gibt es an den Kotflügeln Schutzelemente.

**2,9**

### Alltagstauglichkeit

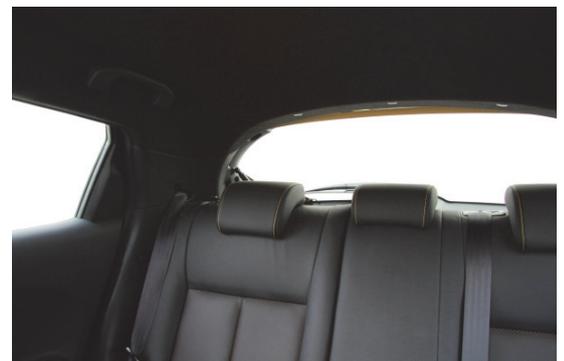
Der Juke bietet eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Er besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für kurze Strecken eignet. Mit einer Tankfüllung (46 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 685 Kilometer möglich. Die zulässige Zuladung fällt mit 425 kg nicht sehr hoch aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Die Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 75 kg - damit können auch zwei E-Bikes mittels Heckträger transportiert werden. Die zulässige Anhängelast entspricht bei gebremsten Anhängern 1.250 kg und bei ungebremsten 639 kg. Für den Fall einer Reifenpanne war im Testwagen das im Zubehör erhältliche Notreserverad an Bord. Damit ist eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich.

⊖ Serienmäßig ist der Juke für den Fall einer Reifenpanne mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Die Notradmulde ist für ein defektes Rad in Fahrbereifung nicht groß genug.

**3,0**

### Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Juke zufriedenstellend ab. Die Karosserieenden lassen sich ordentlich abschätzen, wenn auch die nach vorn hin abfallende Front nicht einsehbar ist.

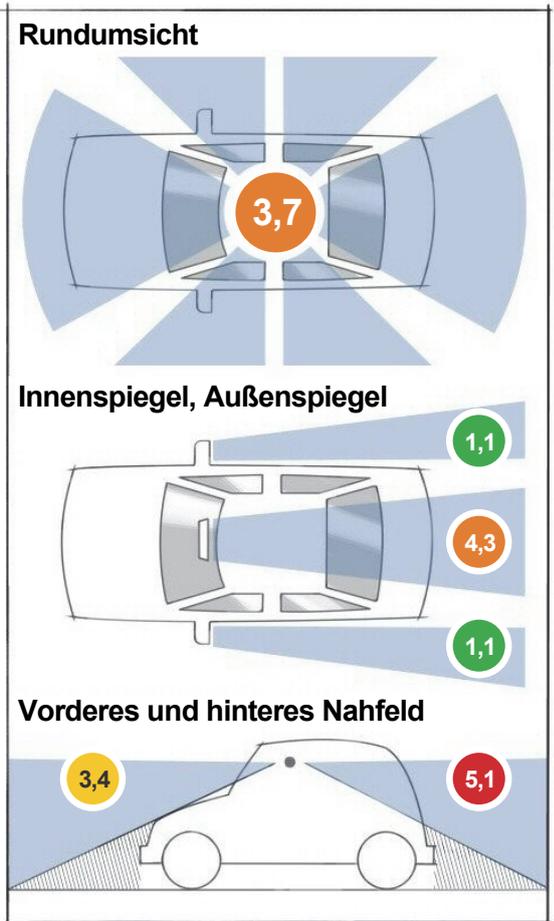


Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug durchschnittlich wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis akzeptabel aus. Besonders eingeschränkt wird der Blick nach hinten. Hier stören die breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen. Das Wischfeld der Scheibenwischer ist zufriedenstellend, oben rechts bleibt aber ein recht großer Bereich ungewischt.

**+** Dank der etwas höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Für die getestete Ausstattungsvariante "tekna" ist das Interieur Paket Premium erhältlich, das Xenon-Abblendlicht beinhaltet. Das Fernlicht wird weiterhin mit Halogenlampen realisiert. Dank des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Die Außenspiegel fallen groß aus und liefern ein sehr gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Juke serienmäßig mit einer Rückfahrkamera und dem "Around View Monitor" ausgestattet. Letzterer ermöglicht mit Hilfe von Kameras ein 360°-Bild aus der Vogelperspektive, das das Rangieren erleichtert. So wird auch beim Ausparken der Fahrer gewarnt, wenn das System sich nähernde Fahrzeuge oder Personen erkennt.

**-** Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich kaum wahrnehmen - hier leistet die Rückfahrkamera aber Abhilfe. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Zudem blendet dieser bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer nicht automatisch ab. Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden. Kurven- und Abbiegelicht gibt es für den Juke nicht.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

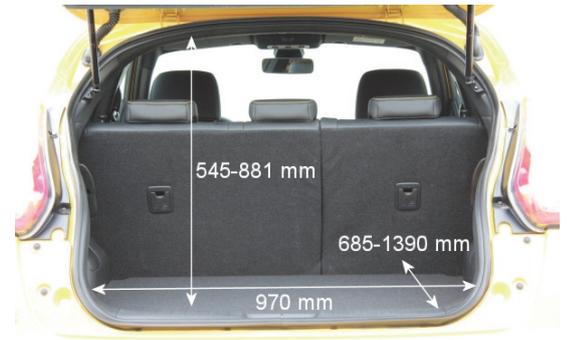
## 2,6 Ein-/Ausstieg

Der Juke tekna ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das Fahrzeug kann durch Sensoren in den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe geöffnet und verriegelt werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Das Ein- und Aussteigen gelingt zufriedenstellend. Der Fahrersitz ist zwar in nahezu optimaler Höhe positioniert, es stört aber der hohe Schweller, wodurch die Beine weit angehoben werden müssen. Der Abstand zwischen Schweller und Sitz sowie die Höhe des Türausschnitts sind durchschnittlich. In den Fond gelangt man nicht sehr bequem, da der Türausschnitt im unteren Bereich eng ist und zudem nicht sehr hoch ausfällt. Darüber hinaus ragt der Radlauf etwas in den Einstiegsbereich hinein. Die Türen haben vorn nur zwei Rastungen und sind dadurch bereits in der ersten Rastung weit geöffnet. Im Fond gibt es drei Haltpositionen. In der ersten Position sind die Türen aber nur leicht geöffnet, so dass man kaum aussteigen kann. Insgesamt könnten die Rastungen etwas kräftiger dimensioniert sein.

**+** Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz. Durch Ziehen am Fernlichthebel werden die Scheinwerfer für eine gewisse Zeit aktiviert und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

### 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen ist akzeptabel. Es gibt nun einen variablen Ladeboden, wodurch der Kofferraum größer als beim Vorfacelift ausfällt. Bis zur Hutablage passen nur 305 Liter in den Kofferraum, wenn sich der variable Ladeboden unten befindet. Baut man die Hutablage aus und belädt das Ladeabteil bis unters Dach, fasst es 370 Liter. Dann können bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen finden bis zur Scheibenunterkante 625 Liter Platz. Belädt man den Kofferraum bis unter das Dach, passen 990 Liter hinein.



**Der Kofferraum fasst 305 Liter Gepäck. Konkurrenten wie z.B. der Skoda Yeti (375 l), bieten hier z.T. deutlich mehr Platz.**

### 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und zum Schließen gibt es eine praktische Griffmulde. Die Ladeöffnung fällt sehr hoch aus, besitzt aber nur eine durchschnittliche Breite. Der Kofferraum selbst ist zufriedenstellend in Höhe und Breite dimensioniert.

⊕ Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m Platz darunter. Dank des variablen Ladebodens muss das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden, da der Boden in oberer Stellung nahezu eben zur Ladekante ist. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe sind bei der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichbar. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine ebene Ladefläche - vorausgesetzt der Ladeboden ist in oberer Position.

⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da sich die Ladekante rund 79 Zentimeter über dem Boden befindet. Ist der variable Ladeboden in unterer Position, muss das Ladegut zum Ausladen rund 23 Zentimeter angehoben werden. Große Personen sollten darauf achten, ihren Kopf nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

### 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich.

⊖ Es gibt kaum Möglichkeiten zur Ladungssicherung von Gepäckstücken. Es fehlen sowohl Ablagefächer als auch Zurrösen zur sicheren Befestigung. Kleine Utensilien können lediglich unter dem variablen Kofferraumboden verstaut werden. Ist dieser in oberer Stellung finden rund 145 l Platz. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden. Es gibt zwar Clips in den Seitenverkleidungen, die Gurte können aber erst nach dem Umlegen der Lehnen dort eingehängt werden.

## 3,1 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Das Cockpit des Nissan Juke wirkt mit dem gut positionierten 5,8 Zoll-Farbtouchdisplay des Audio-/Navigationssystems und dem darunter und somit in durchschnittlicher Höhe liegenden Nissan Dynamic Control System recht übersichtlich gestaltet.

Die Bedienung des Juke erfordert jedoch eine gewisse Eingewöhnungszeit. Speziell die Steuerung des Dynamic Control Systems, das ab der Ausstattung "acenta" serienmäßig an Bord ist, muss durchschaut 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 ablenken kann. Darüber hinaus kann man sich hier auch Fahrdaten anzeigen lassen. Mit dem Nissan Connect-System ist eine Smartphone-Anbindung und damit die Nutzung von unterschiedlichen Apps möglich. Die Ergonomie des Fahrerplatzes geht insgesamt in Ordnung. Ärgerlich ist, dass das Lenkrad nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellbar ist. Ungünstig angeordnet sind auch der Schaltherblock im Bereich des linken Knies (Außenspiegeleinsteller, Assistenzsysteme) und die Sitzheizungsschalter. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Lediglich das Fahrerfenster ist mit einer Auf-/Abwärtsautomatik ausgestattet und besitzt einen Einklemmschutz. Während vorn teils sinnvolle Ablagen und Becherhalter vorhanden sind, gibt es für die hinteren Insassen kaum Ablagemöglichkeiten. Das kleine Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.



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

**+** Der Motor lässt sich mittels beleuchtetem Start-/Stopp-Knopf starten und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das Licht wird am Blinkerhebel aktiviert, alternativ kann man die Steuerung aber auch dem serienmäßigen Lichtsensor überlassen. Die Nebelleuchtschalter sind ebenfalls im Blinkerhebel untergebracht - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die vorderen Wischer sind sensorgesteuert. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Dauerschaltung sowie Waschfunktion. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind einwandfrei ablesbar. Die Kühlfüssigkeitstemperatur- und Tankanzeige werden aber nur grob dargestellt. Der Bordcomputer gibt dem Fahrer Informationen zum Kraftstoffverbrauch und zur Reichweite an. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Die Heckscheibenheizung schaltet zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer bestimmten Zeit automatisch ab. Die Frisch-/Umluftfunktion wird zum Kühlen/Heizen automatisch gesteuert, eine automatische Abschaltung bei manueller Betätigung der Umluftfunktion gibt es aber nicht. Das Audio- und in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Navigationssystem lassen sich einfach bedienen. Der Lautsprecherklang geht in Ordnung. Der Tempomat (inkl. Begrenzer) lässt sich am Lenkrad einstellen, die gewünschte Geschwindigkeit wird im Mitteldisplay angezeigt. Am Lenkrad befinden sich auch Tasten zur Radiosteuerung. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen, der Schalter ist aber nicht ideal erreichbar. Die Innenraumbeleuchtung fällt gut aus, es gibt vorn wie hinten Leselampen.

**-** Die Taste des Bordcomputers ist extrem ungünstig hinter dem Lenkrad unterhalb des Kombiinstrumentes angeordnet. Zur Bedienung muss man durch das Lenkrad oder umständlich ums Lenkrad herum greifen - das kann schnell zu gefährlichen Situationen führen, wenn man z. B. während der Bedienung des Bordcomputers schlagartig lenken 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. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind.

### 3,0 **Raumangebot vorne\***

Vorn fällt das Platzangebot durchschnittlich aus. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m zurückschieben. Die Kopffreiheit würde größere Insassen erlauben. Die Innenraumbreite fällt vorn durchschnittlich aus. Das Raumempfinden ist insgesamt akzeptabel - beeinträchtigend wirkt sich die voluminösen Mittelkonsole aus.

---

## 4,5 Raumangebot hinten\*

– Im Fond ist das Platzangebot gering. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Fahrer eingestellt, finden hinten lediglich Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit würde zumindest für etwas Größere ausreichen. Die Innenbreite fällt ebenfalls gering aus. Das Raumgefühl ist u. a. aufgrund der nah am Kopf verlaufenden Dachlinie sowie der neben dem Kopf liegenden Dachpfosten und der schmalen Seitenfenster nicht sehr angenehm.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Juke werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch die Innenraum-Variabilität nur ausreichend ausfällt.

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Federung des Juke wurde gegenüber den Vorfacelift-Modellen modifiziert. Sie ist nicht mehr ganz so sportlich abgestimmt, besitzt aber dennoch eine recht straffe Grundabstimmung. Unbeladen bringen lange Wellen den Juke nicht aus der Ruhe, voll beladen federt der Nissan allerdings etwas stärker ein und aus. Einzelne kurze Wellen dringen nicht zu stark in den Innenraum durch, treten diese jedoch häufiger auf, lassen sie den Juke unruhig werden. Auf feinen Unebenheiten zeigt der Nissan auch eine gewisse Stuckerneigung und wirkt dadurch nervös. Kleinere Einzelhindernisse werden ordentlich geschluckt, gröbere schlagen aber deutlich bis zu den Insassen durch. Auch Querfugen dringen recht stark bis in den Innenraum. Kopfsteinpflaster ist deutlich aber nicht unangenehm im Innenraum zu vernehmen. Auf rauen Fahrbahnbelägen geht der Federungskomfort in Ordnung. Karosserieneigungen beim Bremsen und Beschleunigen sind nicht stark ausgeprägt. Seitenneigungen sind bei dynamischen Lenkvorgängen stärker ausgeprägt, halten sich aber noch in Grenzen. Der Federungskomfort ist bei niedrigen Geschwindigkeiten zufriedenstellend.

---

### 2,7 Sitze

+ Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Die Vordersitze zeigen sich körpergerecht gestaltet. Die Lehnen sind hoch und ordentlich konturiert, wenn die Lehnen auch im Schulterbereich etwas drücken können. Die Sitzflächen sind ausreichend lang, jedoch könnten die Seitenwangen etwas mehr Halt bieten. Der Seitenhalt geht auf den Vordersitzen insgesamt in Ordnung. Die Sitzpolsterung ist vorn recht straff aber dennoch bequem. Die Sitzposition des Fahrers ist bequem, er kann seinen linken Fuß aber nicht optimal abstützen, da die Ablage etwas schmal ist und es kein stabiles Trittbrett gibt.

– Der Beifahrersitz kann weder in Höhe noch in Neigung eingestellt werden. Darüber hinaus fehlen vorn Lordosenstützen. Im Fond sind sowohl die Lehnen als auch die Flächen nur mäßig konturiert, wodurch sie wenig Seitenhalt bieten. Die Polsterung ist im Fond recht weich, wodurch das Gesäß etwas "einsinkt". Die Sitzposition ist hier nicht sehr bequem, da die Oberschenkel kaum aufliegen. Auf dem optionalen Lederbezug kommt man trotz der teilweisen Perforierung bei sommerlichen Temperaturen ins Schwitzen.

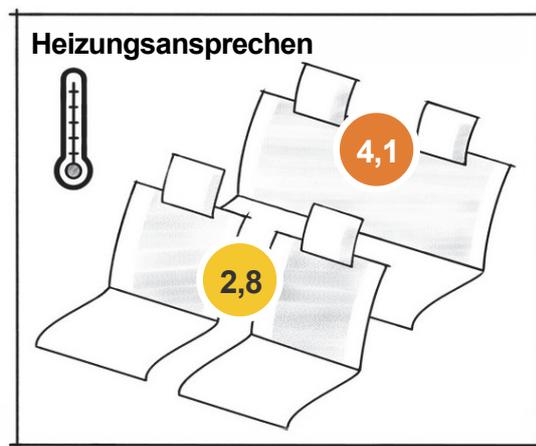
## 2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h 69,5 dB(A). Motor und Fahrgeräusche werden nicht unangenehm wahrgenommen, wenn auch ein gewisses Poltern auf schlechten Untergründen vorhanden ist. Windgeräusche fallen schon bei Landstraßengeschwindigkeiten auf, steigen mit dem Tempo allerdings noch deutlich an - besonders zu vernehmen sind sie im Bereich der Türrahmen.

## 3,2 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Juke serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur kann dann aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden. Die Luftmengenverteilung ist ebenfalls für beide zusammen einstellbar, jeder Bereich (oben, Mitte, unten) lässt sich dabei separat anwählen. Insgesamt arbeitet die Klimaautomatik situationsgerecht. Im ADAC Heizungstest wird der vordere Teil des Fahrzeugs in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden wird der Fußbereich schneller warm als der restliche Fahrgastraum.

⊖ Die mittleren Düsen im Armaturenbrett lassen sich nicht verschließen. Im Fond kann die Heizleistung nicht überzeugen, es dauert lange bis es im Innenraum warm wird. Besonders im Fußraum der hinteren Insassen bleibt es lange kalt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des Juke 1.2 DIG-T fallen zufriedenstellend aus. Der 1,2-l-Turbobenziner leistet 115 PS (bei 4.500 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 190 Nm (bei 2.000 1/min). Die Elastizität des Motors ist im vierten und fünften Gang durchschnittlich. Der Juke benötigt für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h 10,7 bzw. 15,0 Sekunden. Den simulierten Überholvorgang absolviert der Juke in sieben Sekunden (2./3. Gang).

⊖ Im sechsten Gang vergehen 21,1 Sekunden, bis die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h abgeschlossen ist.

## 2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinder-Motors ist gut. Vibrationen werden nicht stark im Innenraum wahrgenommen, sind aber in leichter Form an den Pedalen und am Lenkrad spürbar. Unter Last dringt kein störendes Dröhnen in den Innenraum, dann ist aber ein "Turbopfeifen" zu vernehmen. Dreht man den Motor aus, macht er mittels leichtem Dröhnen auf sich aufmerksam, wird aber nicht als störend wahrgenommen.

## Schaltung

- ⊕ Die Gänge lassen sich insgesamt zufriedenstellend schalten. Der Schalhebel könnte aber etwas präziser geführt sein, teilweise haken die Gänge beim Gassenwechsel. Schnelle Schaltvorgänge lassen sich problemlos realisieren, allerdings fällt dann der Schaltwiderstand etwas höher aus. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet, gegen versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Gangempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu finden. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren. Wird jedoch unsensibel gekuppelt, ruckelt es im Antriebsstrang. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, jedoch springt der Motor beim Betätigen der Kupplung nicht wieder an, wenn der erste Gang bereits eingelegt ist - dieser muss wieder herausgenommen werden.
- ⊖ Ein Berganfahrhilfe, die das Anfahren an Steigungen erleichtern würde, ist nicht erhältlich.

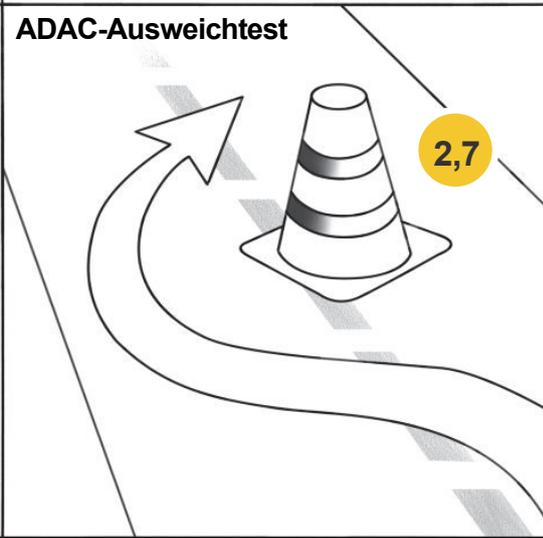
## Getriebeabstufung

- ⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt recht gut zum Motor. Zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge und man findet für die typischen Fahrgeschwindigkeiten den richtigen Gang. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.900 1/min.

## FAHREIGENSCHAFTEN

### Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität schneidet der Juke zufriedenstellend ab. Der Nissan baut bei plötzlichen Lenkimpulsen zunächst verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse auf und quittiert den Impuls dann mit einem Nachschwingen - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) zuverlässig. Die Richtungsstabilität ist bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen zufriedenstellend. Im ADAC Ausweichtest fährt der Juke ein durchschnittliches Ergebnis ein. Der Nissan reagiert gut auf einen plötzlichen Lenkbefehl, begibt sich aber mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Dieses Verhalten wird beim Gegenlenken etwas verstärkt, im Grenzbereich regelt das elektronische Stabilitätsprogramm jedoch zuverlässig - eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet, lässt sich der Juke recht neutral durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Nissan über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Juke deutlich mit dem Heck nach. Im Bedarfsfall greift das ESP stabilisierend ein. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle, indem sie zum Durchdrehen neigende Antriebsräder abbremst.



**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.**

## 2,7 Lenkung\*

Der Juke ist serienmäßig mit einer geschwindigkeitsabhängigen Servolenkung ausgestattet. Zudem hat der Nissan ab der Ausstattungsvariante ACENTA das Dynamic Control System an Bord. Damit wird im Sport-Modus die Lenkunterstützung zurück genommen, um dem Fahrer ein direkteres Lenkverhalten zu bieten.

⊕ Die Lenkung spricht gut auf Lenkbefehle an, allerdings werden bei größeren Lenkwinkeln an der Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, wodurch gelegentliche Lenkkorrekturen nötig sind. Das Lenkgefühl geht insgesamt in Ordnung, wenn auch um die Mittellage ein leichtes Lenkungsspiel vorhanden ist. Bei größeren Lenkwinkeln ist die Rückmeldung ebenfalls recht gut, jedoch fühlt sich die Lenkung synthetisch an. Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig. Um von Anschlag zu Anschlag sind es knapp drei Lenkraddrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,5 m groß aus. Beim Beschleunigen aus engen Kurven sind Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar.

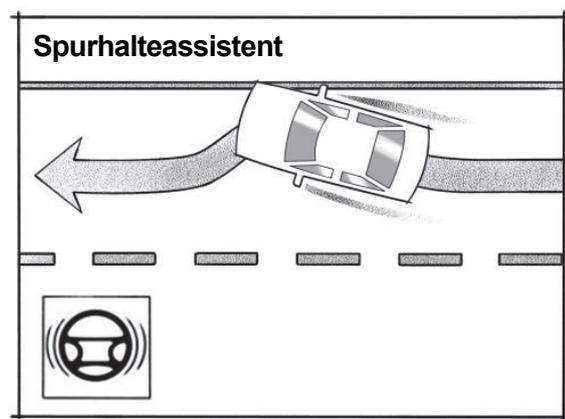
## 1,9 Bremse

⊕ Bei den Bremswegmessungen kann der Juke ein gutes Ergebnis erzielen. Der Nissan steht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits nach 35,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe 215/55R17 94W). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest und lässt auch nach mehreren Bremsungen in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und kann gut dosiert werden. Die Richtungsstabilität bei starken Bremsungen in Kurven ist nur zufriedenstellend, das Heck wird dabei etwas unruhig.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Juke gibt es in Verbindung mit der höchsten Ausstattungsvariante "tekna" serienmäßig einige Fahrerassistenzsysteme, die den anderen Varianten vorenthalten bleiben, bzw. beim "acenta" gegen Aufpreis erhältlich sind. Alle Ausstattungsvarianten sind serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Serienmäßig ist auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Ab der Variante "acenta" besitzt der Juke einen Tempomaten mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Darüber hinaus ist der "tekna" ("acenta" gegen Aufpreis) serienmäßig mit dem Technology Paket ausgestattet. Dieses beinhaltet einen Spurverlassenswarner mit optischer und akustischer Warnung und einen Totwinkelassistenten. Letzterer warnt den Fahrer ebenfalls optisch und akustisch, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer im toten Winkel befinden und man die Spur wechseln möchte. Darüber hinaus warnt das Safety Shield 360° den Fahrer beim Ausparken, wenn sich Personen dem Fahrzeug nähern. Dadurch können schwere Unfälle vermieden werden. Ein unbeabsichtigtes starten des Motors ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



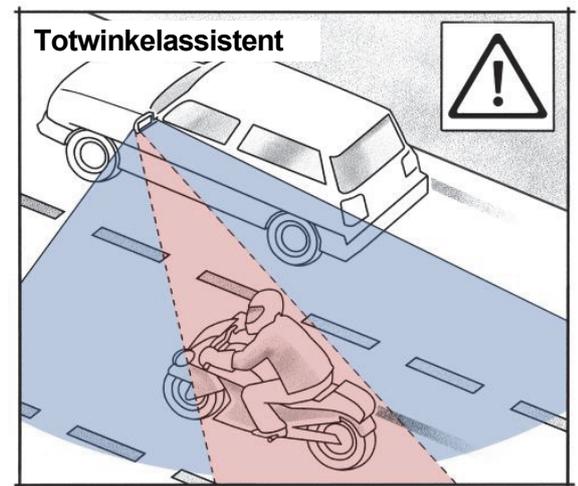
**Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.**

– Es gibt weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen, die den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z.B. abgeschleppt wird und ein Abbiegen anzeigen möchte. Ein Notbremssystem mit Kollisionswarnung ist für den Juke nicht erhältlich.

## 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Nissan Juke ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erhält der Juke 87 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2011) beim Insassenschutz - insgesamt kommt er auf volle fünf Sterne bei den Crashtests. Die Kopfstützen vorn reichen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m und befinden sich nah am Kopf. Zudem sind die Kopfstützen reaktiv gestaltet. Bei einem Heckaufprall bewegen sie sich durch Hebelwirkung zum Kopf hin und können dadurch optimal wirken. Die Vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen.

– Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,55 m. Der Abstand zum Kopf ist gering genug, um im Falle eines Heckaufpralls genügend Schutz zu bieten. Die Hintere werden weder ermahnt sich anzuschnallen, noch wird dem Fahrer der Anschnallstatus der hinten Sitzenden angezeigt. Die hinteren Türen lassen sich nur über Griffschalen öffnen. Im Falle eines Unfalls kann hier von Hilfskräften nur recht wenig Zugkraft aufgebracht werden. Verbandskasten und Warndreieck haben keinen eigenen Halter, dadurch können sie im Notfall schlecht auffind- und erreichbar sein. Im Kofferraum fehlen Zurrösen zur Ladungssicherung.



**Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.**

## 2,6 Kindersicherheit

Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen nur bestimmte, von Nissan zugelassene Kindersitze erlaubt - universelle Kindersitze sind nicht zulässig. Auf der Rückbank finden nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Auf den Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit den Gurten nur erschwert befestigen, da die Türausschnitte hinten schmal sind und die Gurtschlösser ungünstig positioniert sind.

+ Im Bereich der Kindersicherheit erhält der Juke 81 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests (Test 02/2011). Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze lagestabil mittels Isofix-System mit Ankerhaken befestigt werden. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, so dass auch rückwärtsgerichtete Kindersitze vorn rechts genutzt werden können. Die Gurte sind auf allen Plätzen lang, so dass auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf befestigt werden können. Die Abstände zwischen den Gurtanlenkungen reichen auch für breite Sitze.

– Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber sind zu hoch, da ein Einklemmschutz fehlt (außer Fahrerseite). Hohe Kindersitze können auf den Fondaußenplätzen nicht lagestabil befestigt werden, da sie an der C-Säule anstehen. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form und des weichen Sitzpolsters nicht zum Transport von Kindersitzen. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können ganz einfach, auch von Kinderhänden, deaktiviert werden.

## 3,4 Fußgängerschutz

Im Bereich Fußgängerschutz schneidet der Juke beim ADAC Crashstest gerade so zufriedenstellend ab - er erhält 41 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2011). Nur die mittleren Bereiche des Stoßfängers und der Motorhaube zeigen sich entschärft. Zu aggressiv sind aber noch die komplette Vorderkante und die hinteren Bereiche der Motorhaube.

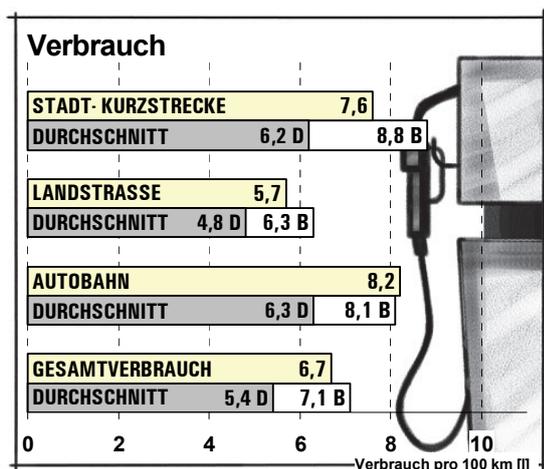
## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest schneidet der Juke 1.2 DIG-T mäßig ab. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 180 g/km erhält der Nissan 22 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,6 l/100 km innerorts, 5,7 l/100 km außerorts und 8,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

### 2,4 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß im Abgas fällt insgesamt recht gering aus. Die CO-Werte sind allerdings im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. In diesem Kapitel erhält der Juke 1.2 DIG-T 36 von 50 Punkten. In der Summe bringt es der Nissan auf 58 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.



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

## 3,4 AUTOKOSTEN

### 4,2 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenvergleich recht hoch ausfällt, liegen die Betriebskosten hoch.

### 4,4 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.

### 4,1 Wertstabilität\*

⊖ Der Juke kommt langsam in die Jahre, wodurch ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraums kein guter Restwertverlauf prognostiziert wird.

## 3,2 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis des Juke 1.2 DIG-T tekna fällt mit 21.090 Euro durchschnittlich aus. Die Serienausstattung geht allerdings in Ordnung. Beim tekna gibt es ab Werk u. a. eine Klimaautomatik, einen Licht- und Regensensor, einen Tempomaten und das Technology Paket. Dieses beinhaltet u. a. ein Navigationssystem, eine 360°-Kamera und einen Totwinkel-Assistenten sowie einen Spurverlassenswarner. Wer das bessere Xenonlicht möchte, das ohnehin nur für den tekna erhältlich ist, muss Aufpreis zahlen.

## 2,6 Fixkosten\*

Die Fixkosten fallen insgesamt durchschnittlich aus. Während die Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung beim Juke ungünstig sind, fällt die Vollkaskoeinstufung noch zufriedenstellend aus (KH: 18; TK: 21; VK: 18).

⊕ Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 92 Euro überschaubar aus.

## 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten sind zufriedenstellend. Vor allem die hohen Betriebs- und Werkstattkosten sowie der hohe prozentuale Wertverlust verhindern eine bessere Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion					
TYP	1.6	1.2 DIG-T	1.6 XTronic	1.6 DIG-T	1.5 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1598	4/1618	4/1461
Leistung [kW (PS)]	69 (94)	85 (115)	86 (117)	140 (190)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	140/3200	190/2000	158/4000	240/1600	260/1750
0-100 km/h[s]	12,0	10,8	11,5	7,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	178	170	215	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,0 S	5,6 S	6,3 S	6,0 S	4,0 D
CO2 [g/km]	138	129	145	139	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/21	18/18/21	18/18/21	16/20/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	118	92	132	122	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	510	571	613	640	501
Preis [Euro]	15.450	18.990	20.550	22.290	18.990

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpf.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas
			E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	190 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2/11,5 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,6/5,7/8,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>180 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4135/1765/1565 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1980 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1285 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>305 l/625 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	639 kg/1250 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	46 l
Reichweite	<b>685 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>130 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>98 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>293 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>588 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21
Grundpreis	21.090 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Digitale Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (+ 360°-View)	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Interieur Paket Premium)	1.850 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
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	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Interieur Paket Premium)	1.850 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasedach	900 Euro

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,8**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen