



Nissan Juke 1.0 DIG-T 117 Tekna

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (86 kW / 117 PS)

Der Juke bedient ein beliebtes Segment, das der kleinen und praktischen SUVs. Die erste Generation vor zehn Jahren machte insbesondere durch ihre ausgefallene Optik auf sich aufmerksam. Die charakteristischen Proportionen und Designmerkmale trägt nun auch die zweite Generation, die auf den ersten Blick eher wie ein umfangreiches Facelift wirkt. Allerdings ist die Plattform darunter neu - wie auch die Technik.

Es gibt aktuell nur einen Motor, der als Dreizylinder-Benziner dank Turboaufladung 117 PS und 180 Nm (kurzzeitig bis 200 Nm) mobilisiert. Mehrere Kats (u.a. ein Partikelfilter) machen die Abgase sauber, hier kann der neue Juke im Ecotest punkten. Der Verbrauch von durchschnittlich 6,6 l/100 km ist dagegen nicht besonders niedrig, wobei der neue Motor gegenüber dem alten 1,6 l-Saugbenziner durchaus Sparpotenzial hat und Verbräuche mit einer fünf vor dem Komma möglich sind.

Der Innenraum ist modern gestaltet und bietet angemessen Platz - zumindest auf den vorderen Plätzen und im Kofferraum. Auf der Rückbank merkt man dann schon, dass man in einem Auto der Kleinwagenklasse sitzt. Hervorzuheben ist die umfangreiche Ausstattung in der Tekna-Variante. Hier sind alle wichtigen Assistenten und Komfortfunktionen weitgehend serienmäßig dabei. Als Besonderheit kann man im Juke ein Soundsystem von BOSE ordern, das sogar Lautsprecher in den vorderen Kopfstützen bietet. Wer es gerne farbenfroh hat, sollte sich die N-Design-Variante näher anschauen, dann kostet das Assistenten-Paket jedoch extra. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Aircross, Ford Puma, Mazda CX-3, Opel Crossland X, Peugeot 2008, Renault Captur, VW T-Cross.

+ umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung, bequemer Zustieg vorn, saubere Abgase

- mäßige Laufkultur bei niedrigen Drehzahlen, hoher Autobahnverbrauch, Kofferraum ohne praktische Details

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

Familie **2,8**

Stadtverkehr **3,3**

Senioren **2,9**

Langstrecke **3,0**

Transport **3,1**

Fahrspaß **3,3**

Preis/Leistung **2,2**

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Türrahmen sind aus einem Stück gefertigt und nicht wie häufig bei asiatischen Marken aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweißt. Den Unterboden hat Nissan in weiten Teilen verkleidet, insbesondere der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind offen. Im Innenraum bemüht sich Nissan um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Allerdings gibt es geschäumten Kunststoff nur auf dem Armaturenbrett; weicher

Kunstlederüberzug ziert Teile des Armaturenbretts, der Türverkleidungen und der Mittelkonsole. Das fühlt sich angenehm an, auch wenn die durchgehend dunkle Farbgestaltung etwas trist wirkt. Der Dachhimmel ist sehr einfach gehalten, die schwarze Farbe kaschiert etwas das billige Material. Alle Dachsäulenverkleidungen müssen ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,6 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 46 l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 695 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 465 kg – das ist angemessen und sollte für vier Leute samt etwas Gepäck gut ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, Lasten darf der Juke trotzdem bis 75 kg oben drauf tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn man einen Anhänger ziehen will, darf er bis zu 1.250 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (635 kg bei

ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Japaner damit nicht, aber für kleinere Anhänger reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) aus dem Nissan-Zubehörprogramm behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet Nissan nicht an. Mit 4,21 m Länge ist der Juke für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 1,99 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich - der große Wendekreis von 11,4 m aber eher.

3,1 Licht und Sicht

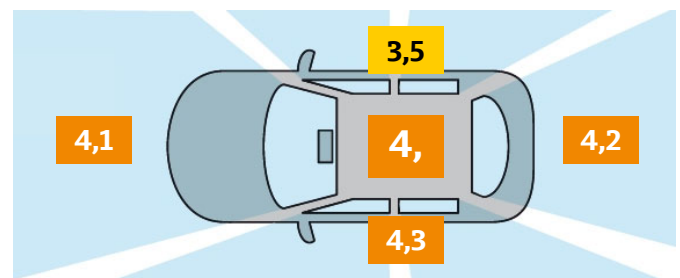
Die Fahrzeugecken lassen sich zufriedenstellend abschätzen, man hat zwar die vordere Kante nicht direkt im Blick, sieht aber die Oberseite der Frontscheinwerfer. Bodennahe Hindernisse vorn kann man befriedigend sehen, hinten fällt das erheblich schwerer. Es gibt in der getesteten Ausstattung serienmäßig



Die breiten Dachsäulen und nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

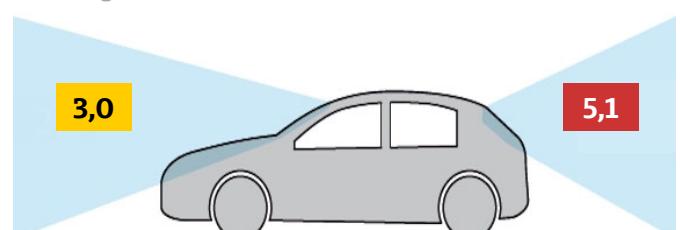
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



360-Grad-Kameras, die für präzises Rangieren sehr hilfreich sind. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind Parksensoren an Front und Heck; ein Parkassistent ist nicht verfügbar. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen gefällt, man sitzt erhöht und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen; zumindest nach vorn und zur Seite, denn nach schräg hinten sieht man nicht gut raus. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Juke ein nur ausreichendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule. Die Sicht in den Außenspiegeln - leider ganz ohne asphärischem Bereich für eine optimierte seitliche Sicht - ist zufriedenstellend, der Innenspiegel deckt die Sicht durch die Heckscheibe komplett ab. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst ordentlich, die ungewischte Bereiche halten sich in Grenzen. Bei den Scheinwerfern setzt Nissan schon ab der Basisausstattung auf ein Voll-LED-System. Damit realisieren sie eine gute Straßenausleuchtung, auch wenn das System

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Juke baut höher als beispielsweise ein Micra aus gleichem Hause, das bietet Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen des kleinen SUV befinden sich mit knapp 52 cm über der Straße in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas höher und damit wenig günstig. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon

2,7 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung angemessene 365 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 430 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 765 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.130 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraum stehen noch kleine Fächer mit insgesamt 25 Liter Fassungsvermögen zur Verfügung.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

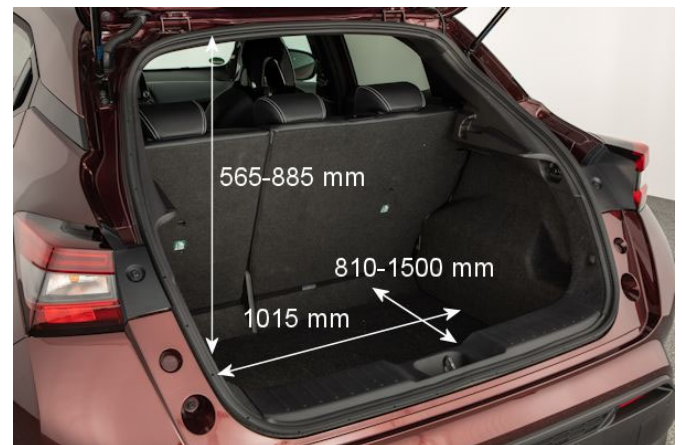
Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es nicht - das ist aber nicht schlimm, weil sich die Klappe leicht anheben und über die günstigen Griffmulden in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäck-

raumbdeckung wird über Schnüre mit angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante verdient aber Kritik, denn sie liegt 78 cm über der Straße, weshalb das Gepäck beim

⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank - bleibt es dem Fahrer überlassen, ober in nötiger Weise den Lichtkegel der Scheinwerfer manuell nach unten korrigiert oder andere Verkehrsteilnehmer blendet. Es wäre sehr wichtig, dass der Hersteller zumindest eine automatische Leuchtweitenregulierung verbaut und keine Regelungslücken in den Typgenehmigungsvorschriften ausnutzt.

bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Juke in der Tekna-Ausstattung serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



365 | Gepäck passen in den Kofferraum des Juke.

raumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante verdient aber Kritik, denn sie liegt 78 cm über der Straße, weshalb das Gepäck beim

Beladen weit angehoben werden muss. Auch innen ist die Stufe zwischen Ladeboden und Kante mit knapp 23 cm sehr unpraktisch, was das Ausladen erschwert. Die Heckklappe öffnet rund 1,83 m hoch - erst große Menschen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht an der Klappe zu stoßen.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Der mittlere Gurt ist an der Lehne befestigt und behindert damit beim Umklappen nicht. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Fächer oder Netze seitlich gibt es nicht,

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht kein ebener Ladeboden.

lediglich je einen Taschenhaken links und rechts sowie Staufächer unter dem Kofferraumboden, die in der Summe etwa 25 Liter fassen. Nissan verbaut keine Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens, so lässt sich kein Netz am Boden einspannen. Ein Kofferraumtrennnetz bietet Nissan nicht an, jedoch können die hoch gezogenen Kopfstützen ebenfalls eine Schutzwirkung vor schweren Gepäckstützen bewirken, weil ihr Abstand zum Dach gering ist.

2,7 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Der Getriebeschalthebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der links vor dem Ganghebel liegt - so kann man ihn gut sehen. Das Kombiinstrument besteht aus zwei großen und zwei kleinen Rundinstrumenten; die großen für Geschwindigkeit und Drehzahl, die kleinen für Kühlwassertemperatur und Tankinhalt - alle Anzeigen sind klar gestaltet und sehr gut ablesbar. Die analogen Anzeigen fassen ein mittig platziertes Farbdisplay ein, das sehr groß ausgeführt ist und in ähnlicher Form vor einigen Jahren noch die Instrumente in einem Audi A8 oder VW Phaeton ergänzt hat. Der Touchscreen des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen deutlich von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor

sowie die elektrischen Fensterheber - eine Antippautomatik gibt es jedoch nur für die Vordertüren. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Materialanmutung einem Kleinwagen angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, erfordert aber aufgrund des breiten Funktionsumfangs des Infotainmentsystems etwas Eingewöhnungszeit.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Juke in Tekna-Ausstattung bringt eine umfangreiche serienmäßige Multimedia-Ausstattung mit. Sie beinhaltet bereits eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Sprachsteuerung sowie Apple CarPlay und Android Auto. Auch der

Empfang von DAB+ ist immer dabei. Eine Option ist das Navigationssystem, das auch Echtzeitverkehrsdaten über TomTom-Daten sowie weitere Konnektivitätsfunktionen enthält (drei Jahre kostenfrei). USB-Anschlüsse sind zwei

vorhanden (einmal Daten, einmal nur Laden), ebenfalls eine 12 V-Steckdose sowie ein AUX-Anschluss. Ein besonderes Extra ist das Soundsystem von BOSE, das unter anderem

Lautsprecher in den vorderen Kopfstützen umfasst und mit der Summe seiner Eigenschaften einen guten Klang bietet.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht lieferbar.

2,6 Raumangebot vorn

Vorn reicht das Platzangebot für 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für über 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist mäßig breit, aber für ein Fahrzeug der Kleinwagen-

klasse angemessen. Das Raumgefühl ist eher heimelig als großzügig, die Fensterflächen sind nicht besonders groß und der Dachhimmel serienmäßig schwarz.

3,6 Raumangebot hinten

Etwas enger geht es auf der Rückbank zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, endet die Kopffreiheit bei knapp 1,85 m - während kurioserweise die Beinfreiheit hinten sogar für fast 1,95 m große Menschen reichen würde. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur auf kurzen Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist nur mäßig, weil sich der Kopf nah an der C-Säule befindet, auch hinten die Fensterflächen eher klein ausfallen und der dunkle Dachhimmel die hinteren Plätze ähnlich einer Höhle wirken lässt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Juke in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1 Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapp bemessen bzw. bestehen eigentlich nur aus Flaschenhaltern, in die immerhin

1 Liter-Flaschen passen. Becherhalter gibt es für die Rücksitze keine. Immerhin stehen Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze zur Verfügung. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

3,1 KOMFORT

2,9 Federung

Die Federung des Juke hat eine straffe Grundtendenz, bietet aber dennoch genug Komfort im Alltag. Sportliche Ambitionen sind in einem SUV ohnehin nicht so sinnvoll. Insgesamt passt es gut zum Charakter des Fahrzeugs. Damit ist das kleine SUV unaufgeregt unterwegs, die Karosserie liegt ohne Nachschwingen auf der Straße. Innerorts sind Unebenheiten schon zu spüren, aber nicht stressig. Das erhöhte Schluckvermögen des

Fahrwerks durch die größere Bodenfreiheit wirkt sich positiv aus, gerade bei größeren Einzelhindernissen und Querhindernissen wie Geschwindigkeitsschwellen. Auf der Landstraße ist man kommod und unaufgeregt unterwegs. Autobahngeschwindigkeiten legt er ebenfalls unauffällig zurück, er ist natürlich keine Sänfte, verkneift sich aber auch weitgehend unangenehme Karosseriebewegungen.

3,2 Sitze

Auch in der Ausstattungslinie Tekna lassen sich die Vordersitze nur in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung oder

Lordosenstützen sind nicht verfügbar. Gegen Aufpreis erhält man die im Testwagen verbauten sportlichen Sitze mit

integrierten Lautsprechern in den Kopfstützen - letztere sind dann aber fest mit der Lehne verbunden. Eine elektrische Einstellung für die Sitze ist nicht verfügbar. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Für die Zielgruppe des Juke passen die Sitze aber gut, zumal Annehmlichkeiten wie Sitzheizung inklusive sind; Sitzlüftung dagegen ist nicht erhältlich. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die

Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalt - das müssen allein die Türen übernehmen, denn eine Mittelarmlehne ist ebenfalls nicht verfügbar. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am Dachhimmel an und muss mit dem engen Fußraum zurechtkommen.

3,2 Innengeräusch

Fährt man mit Autobahn-Richtgeschwindigkeit dahin, dann liegt bei jenen 130 km/h der Geräuschpegel im Innenraum bei 69,1 dB(A) - ein noch zufriedenstellender Wert und in dieser Klasse in Ordnung. Der Motor meldet sich unter 1.800 1/min ziemlich brummig zu Wort, typisch Dreizylinder eben, was aber keine Entschuldigung sein kann. Über 2.000 1/min läuft

das Juke-Aggregat kultiviert und dringt erst beim Ausdrehen wieder mit kernigem Klang in den Innenraum durch, das aber nicht dröhnend. Windgeräusche sind allenfalls im Bereich der Außenspiegel dezent wahrnehmbar, ansonsten gehen sie in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Diese sind nicht besonders niedrig, jedoch der Fahrzeugklasse angemessen.

3,2 Klimatisierung

Der Juke bringt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik mit. Diese bietet keine besonderen Funktionen wie Umluftautomatik, regelt aber angemessen und effektiv. Gegen Aufpreis gibt es Sitzheizung vorn, für hinten ist diese jedoch nicht lieferbar, ebenso wenig eine Lenkradheizung oder eine Standheizung. Abgedunkelte hintere Scheiben bringt der Tekna serienmäßig mit. Gegen Aufpreis kann man eine Frontscheiben-

heizung ordern, die allerdings mit feinen Drähten umgesetzt wird und daher nicht für jeden passt, weil die Drähte nachts kleine Reflexionen auslösen können.

⊖ Für die hinteren Plätze gibt es keine Lüftungsdüsen, auch für deren Fußraum nicht.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Mit dem 1,0l-Turbobenziner ist der Juke zufriedenstellend motorisiert. Es stehen bis zu 117 PS und ein maximales Drehmoment von 180 Nm zur Verfügung (kurzzeitig 200 Nm). Damit lässt sich das kleine SUV angemessen zügig bewegen, zur kleinen „Rennsemmel“ wird es aber nicht. Schaltfaul fahren kann man sofern die Drehzahl nicht unter 1.800 1/min fällt, denn darunter muss sich der kleine Dreizylinder erstmal aus seinem „Turboloch“ kämpfen - mit nur einem Liter Hubraum ist eben nicht mehr möglich. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor ein verzögertes Ansprechen, im mittleren Drehzahlbereich verhält er sich aber lebendig und beschleunigt den Juke

nachdrücklich. Das spiegelt sich auch in den Messwerten wider, im vierten und fünften Gang kann er gute bis befriedigende Elastizitätswerte erzielen, von 60 auf 100 km/h beschleunigt er in gut zehn bzw. in 13,7 Sekunden. Im sechsten Gang dauert diese Übung dann schon über 20 Sekunden, weil der Turbolader bei niedrigen Drehzahlen erst seine Zeit braucht, um den nötigen Ladedruck aufzubauen. Muss es von 60 auf 100 km/h besonders schnell gehen, benötigt der Juke dafür 6,9 Sekunden (im zweiten Gang). Den Sprint von null auf hundert gibt Nissan mit 10,4 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,0 l-Dreizylinder läuft insgesamt mäßig kultiviert, wobei vor allem unter 2.000 1/min die Vibrationen recht anstrengend

sind - bei höheren Drehzahlen sind sie dagegen recht dezent. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem

kernigen Klang, wird beim Ausdrehen aber nicht laut. Die größte Herausforderung beim Dreizylinder sind Brummfrequenzen unter 2.000 1/min - hier liegt dann auch klar die Schwäche des Nissan-Aggregats mit 117 PS, denn gerade in den höheren Gängen kann es sich deutliches Brummen unter 1.800 1/min nicht verkneifen. Darüber läuft der Dreizylinder aber

akustisch zurückhaltend. Der 1,0 I-DIG-T-Motor baut bei Leistungsabforderung nach kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann recht gleichmäßig und - im Rahmen seiner Möglichkeiten - nachdrücklich durch, Leistungsabgabe und Ansprechverhalten gehen in Ordnung.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Schaltwege sind durchschnittlich lang, der Schalthebel zeigt sich aber exakt geführt und die sechs Vorwärtsgänge sind präzise genug und leichtgängig schaltbar. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, das Anfahren fällt dank automatischer Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt leicht - mit etwas Gefühl an der Kupplung kann man auch ganz ohne Gasgeben anfahren. Beim Losfahren an Steigungen hilft die serienmäßige Berganfahrhilfe, eine Autohold-Funktion

bringt der Juke dank serienmäßiger elektrischer Handbremse ebenso mit. Die Schaltempfehlungsanzeige hilft mit ihren frühen Hochschaltempfehlungen beim spritsparenden Fahren. Der Rückwärtsgang ist über einen Ring am Schaltknäuf gegen versehentliches Einlegen gesichert. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig. Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit etwa 3.000 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der neue Juke bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Nissan nur wenig. Aufbaubewegungen und geringes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in engen Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Juke gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest reagiert der Japaner auf das erste

Anlenken recht spontan und quittiert erst im Lastwechsel ein beginnendes Übersteuern mit starken ESP-Eingriffen, die zu Untersteuern führen. Bis zum Grenzbereich sind die ESP-Eingriffe moderat, darüber dann rigide und lang anhaltend. Das ist prinzipiell sicher, aber wenig dynamisch. Zirkelt man das kleine SUV mit geringen Lenkwinkeln und nicht zu hohen Geschwindigkeiten durch den Parcours, lässt er sich durchaus dynamisch fahren. Das ESP greift dann unterstützend ein und stabilisiert, ohne zu viel Tempo herauszunehmen. Eine Schleuder- oder Kipptendenz besteht zu keiner Zeit.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht gut, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung. Gerade um die Mittellage könnte das Gefühl etwas besser sein. Die Zielgenauigkeit selbst ist aber einwandfrei, bei der Fahrstabilität und beim

Lenkungsansprechen kann der Juke punkten. Die Lenkung ist insgesamt angemessen direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

2,8 Bremse

Der Juke kann mit seinen 17-Zoll-Reifen und 215er-Breite nur ein durchschnittliches Bremsergebnis erzielen. Für die Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Japaner durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen).

Die Bremsanlage selbst zeigt sich standfest und lässt in ihrer Leistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Das Bremsgefühl ist gut, so sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei.

2,0 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Juke in der Tekna-Version sehr umfangreich - praktisch alles, was verfügbar ist, bringt er sogar serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personen-erkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder leichten Bremsengriffen zur Spurkorrektur. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Einen Stauassistenten gibt es für den Nissan nicht. Die Verkehrszeichenerkennung dagegen ist Serie. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen
















⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Nissan Juke sehr gut abschneiden, er erhält 94 Prozent der möglichen Punkte für hohe Insassensicherheit (Test Dezember 2019). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags - weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen wie auch die hinteren Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Bei einem Unfall wird automatisch ein Notruf abgesetzt (eCall).

⊖ Die Verbands tasche lässt sich seitlich im Kofferraum recht gut erreichbar verstauen, das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden aber im Notfall schlecht zu erreichen. Es gibt im Kofferraum keine stabilen Verzurrösen, um schweres Gepäck sichern zu können.

2,9 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Juke im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

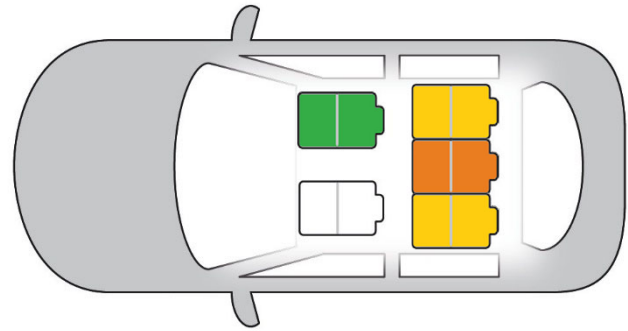
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können insgesamt problemlos befestigt werden, auf dem Beifahrersitz und hinten außen auch per Isofix (inkl. i-Size-Freigabe) und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind hinten außen Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal. Außerdem wird es bei hohen Kindersitzen schnell eng im Bereich des Dachs.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die elektrischen Fensterheber der Vordertüren, die der hinteren Türen müssen ohne diese Sicherheitsmaßnahme auskommen. Die Kindersicherung an den hinteren Türen lässt sich zu leicht und damit auch von Kindern bedienen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,1 Fußgängerschutz

⊕ Der Juke erhält für den Fußgängerschutz 81 Prozent der Punkte - das ist ein insgesamt gutes Ergebnis. Nur die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem

Zusammenstoß. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und Radfahrer, es kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Juke 1.0 DIG-T 117 liegt bei 6,6 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 185 g/km. Im Bereich CO₂ gibt es dafür nur 22 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Japaners bei 6,6 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei hohen 7,7 l/100 km. Der kleine Motor kann seine Vorteile also hauptsächlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr mit möglichst wenig Stau und auf der Landstraße ausspielen.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der kleine Einliter-Benziner ist weitgehend sauber. Weder die CO- und noch die Feinstaub-Emissionen geben Anlass zu ernster Kritik, auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Juke fast überall unter den Grenzwerten. Die Abgase werden zusätzlich mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Der Lohn sind 49 von 50

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

möglichen Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 22 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Juke mit Turbobenziner 71 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel erzielt der Nissan Juke eine gute Bewertung. Sein Grundpreis ist mit unter 26.000 Euro (16 % Umsatzsteuer) zwar nicht gerade niedrig, aber die Ausstattung in der Tekna-Version dafür umso umfangreicher. Serie sind u.a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, viele Assistenten, das Infotainmentsystem und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Parksensoren vorn und hinten, DAB+ sowie der Spurwechselassistent (inkl. Ausparkassistent) sind ebenfalls Teil der Serienausstattung, sogar ACC, Verkehrszeichen-

erkennung und die 360°-Kameras bringt der Juke als Tekna mit. Der vollständig ausgestattete Testwagen kommt auf 27.908 Euro - kein schlechter Preis angesichts der weitgehend kompletten Ausstattung. Das jährliche Inspektionsintervall ist recht kurz, gerade für Wenigfahrer. Die Steuer liegt bei 118 Euro pro Jahr nach WLTP - früher nach NEFZ waren es nur 66 Euro. Die Einstufungen bei der Versicherung bewegen sich im günstigen Bereich (Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko: alle 18).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Juke 1.0 DIG-T 117 Visia
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999
Leistung [kW (PS)]	86 (117)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1750
0-100 km/h [s]	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	54
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	18.999

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	86 kW/117 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	180 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.210/1.800/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.182/518 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.305 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Großbritannien, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,0/13,7/20,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	695 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.235/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/765/1.130 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	124 Euro	Werkstattkosten	92 Euro
Fixkosten	141 Euro	Wertverlust	280 Euro
Monatliche Gesamtkosten	637 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/18		
Basispreis Juke 1.0 DIG-T 117 Tekna	25.627 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.908,24 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.800 km
Auffälligkeiten/Mängel Testwagen mit auf Wunsch verfügbaren 17-Zöllern	

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	380 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 372 Euro (plus Einbau)
Metalllackierung	585 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	2,9
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,4
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,7	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,8
Innenraum	2,7	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	2,1
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	3,1	Verbrauch/CO ₂	3,8
Federung	2,9	Schadstoffe	1,1
Sitze	3,2		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Oktober 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer