



Nissan Juke 1.6 Hybrid N-CONNECTA 4AMT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (105 kW / 143 PS)

Außen sind die Änderungen am Juke Hybrid nur im Detail zu erkennen, so am Waben-Kühlergrill und am überarbeiteten Nissan-Logo mit weißen Akzenten. Unter der Haube dagegen hat sich viel getan. Dort arbeitet nun ein 1,6-l-Saugbenziner mit einem Elektromotor zusammen und machen den Juke zum echten Vollhybriden, der auch mal kurze Strecken rein elektrisch fahren kann. Am besten überlässt man die Steuerung der Motoren aber der Elektronik. So fährt der Juke Hybrid meistens elektrisch an und schaltet dann ab etwa 50 km/h den Verbrenner zu - ein wenig Elektroauto-Feeling ist aber dabei, insbesondere weil das Ansprechen auf Gasbefehle sehr spontan erfolgt. Ruhige und gelassene Fahrweise quitiert der Antrieb mit Kultiviertheit und Sparsamkeit. Wer es flott haben möchte, erntet einen dröhnigen Verbrenner bei hohen Drehzahlen und Zugkraftschwankungen beim Schalten. Der Juke Hybrid kann flott fahren, mag das aber gar nicht gern - 166 km/h Höchstgeschwindigkeit zeigen schon, dass die Systemleistung von 143 PS nur zeitweise zur Verfügung stehen. Ansonsten liefert der Juke solide Eigenschaften ab. So federt er kommod und fährt sicher. Das Platzangebot ist für seine Klasse völlig angemessen, der Kofferraum ausreichend groß. Er bietet eine gute Ausstattung und einige elektrische Helferlein, weiß aber unter den Kleinwagen vor allem mit seinen Assistenten zu überzeugen. Der Spurwechselassistent kostet zwar Aufpreis, mit dem Safet Shield Paket ist dann aber alles dabei, selbst die 360-Grad-Kamera. Als Vollhybrid hat der Juke vor allem im urbanen Raum seine Stärken, über 120 km/h steigt der Verbrauch leider deutlich an. Die gute Ausstattung und die interessante Antriebstechnik lässt sich Nissan aber reichlich bezahlen. Über 31.000 Euro sind für ein Kleinwagen-Crossover ein stolzer Preis. **Konkurrenten:** u.a. Honda Jazz Crosstar, Hyundai Kona Hybrid, Toyota Yaris Cross Hybrid.

- ⊕ **Motor mit Sparpotential, saubere Abgase, bequemer Zustieg vorn, gute Grundausstattung, umfangreiche Ausstattung verfügbar**
- ⊖ **erhöhter Autobahnverbrauch, Komfortschwächen des Antriebs bei dynamischer Fahrweise**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 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 bei manchen asiatischen Modellen aus mehreren Einzelteilen zusammengeschnitten. 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;

3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,1 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem serienmäßigen 46 l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 750 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 432 kg – das ist zumindest ausreichend für vier Leute, solange sie sich beim Gepäck zurückhalten. 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 750

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden 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 N-CONNECTA gegen Aufpreis 360-Grad-Kameras, die für präzises Rangieren sehr hilfreich sind. 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 asphärischen 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 ungewischten Bereiche halten sich in Grenzen.

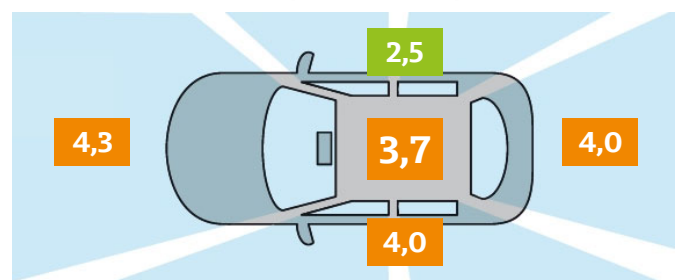
weicher Kunstlederüberzug ziert Teile des Armaturenbretts, der Türverkleidungen und der Mittelkonsole. Das fühlt sich angenehm an, auch wenn die durchgehend dunkle Farbgestaltung etwas trist wirkt. Der Dachhimmel ist sehr einfach gehalten, die schwarze Farbe kaschiert etwas das billige Material. Alle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

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

kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (500 kg bei ungebremsten Anhängern) - als Zugwagen ist der Japaner damit nicht geeignet, immerhin für kleine Anhänger reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften sowie Wagenheber und Bordwerkzeug bietet Nissan nicht an. Mit 4,21 m Länge ist der Juke für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 1,98 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist nicht hinderlich - der große Wendekreis von 11,5 m schon eher.

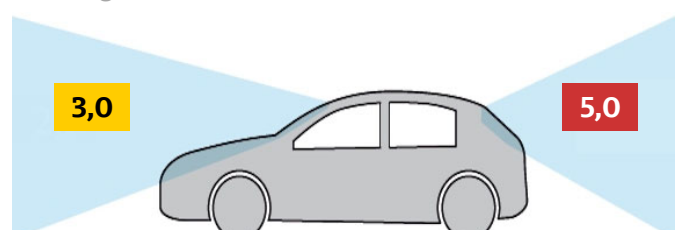
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Bei den Scheinwerfern setzt Nissan schon ab der Basisausstattung auf ein Voll-LED-System. Damit realisieren sie eine gute Straßenausleuchtung, auch wenn das System leider ohne Scheinwerferreinigungsanlage und ohne automatische Leuchtweitenregulierung auskommen muss. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht. Die Steuerung des Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und blendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen sowie reaktionsschnell.

⊖ Bei Beladung - und sei es auch nur mit ein oder zwei Personen auf der Rückbank - bleibt es dem Fahrer überlassen, aber 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.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Juke baut etwas höher als typische Kleinwagen, 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 solchen 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 bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Juke in der N-

3,2 Kofferraum-Volumen

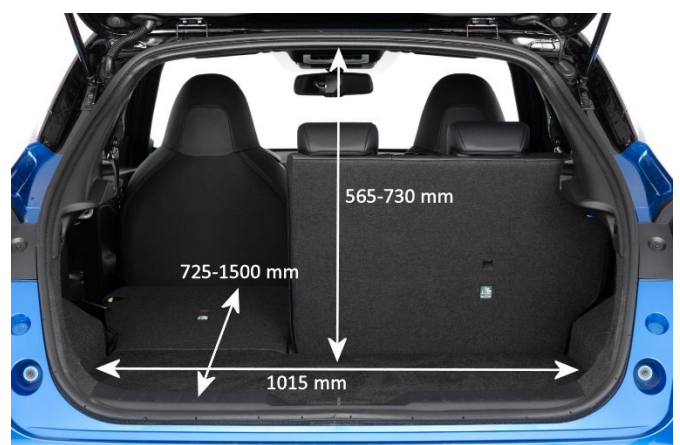
Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung zufriedenstellende 305 l. Über den variablen Kofferraumboden in der oberen Position kann man von diesem Volumen etwa 90 l nach unten abtrennen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 370 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 705 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.070 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraum stehen bei der Hybrid-Variante keine weiteren Fächer zur Verfügung.



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

CONNECTA-Ausstattung serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Immerhin verfügt der Schlüssel über einen Bewegungssensor, der die Funkeinheit nach einer gewissen Zeit ohne Bewegungserkennung deaktiviert; so ist wenigstens bei einem abgelegten Schlüssel der Diebstahlschutz verbessert. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Aufgrund der verbauten Hybridkomponenten reduziert sich das Kofferraumvolumen auf 305 Liter gegenüber der konventionell angetriebene Variante mit 365 l.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es wie in dieser Klasse üblich nicht - das ist aber nicht schlimm, weil sich die Klappe leicht anheben und über die günstigen Griffmulden in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäckraumabdeckung 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. Innen dagegen kann man es bequem haben, wenn man den Boden in der oberen Position einhängt - dann ist die Stufe innen zur Ladekante nur 3 cm klein und vernachlässigbar. In der unteren Position des Bodens wächst die Stufe auf 15 cm an. Die Heckklappe öffnet recht hoch - erst 1,85 m große Menschen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht an der Klappe zu stoßen.

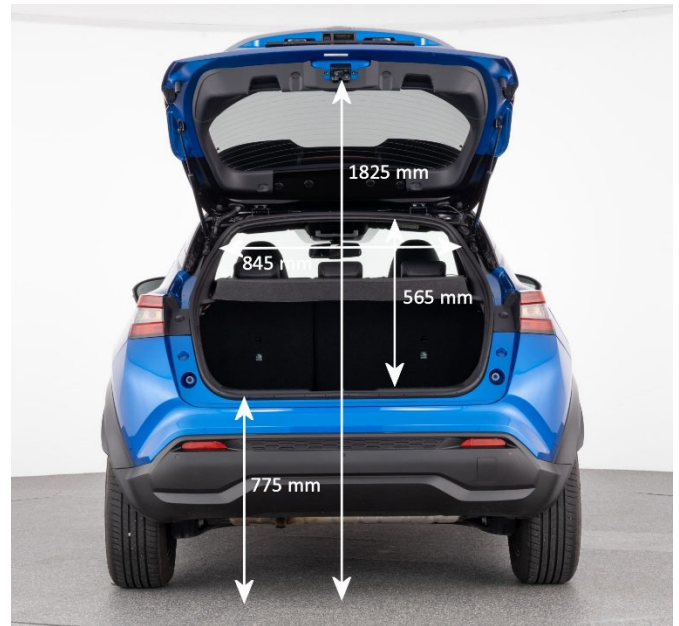
2,9 Kofferraum-Variabilität

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,

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Der Getriebewählhebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der links vor dem Ganghebel liegt - so kann man ihn gut sehen, nachts fällt sein pulsierendes Leuchten auf. Das Kombiinstrument besteht aus zwei großen und zwei kleinen Rundinstrumenten; die großen für Geschwindigkeit und Leistungsabforderung, die kleinen für den Ladestand der Pufferbatterie und den 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



Die 78 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

lediglich je einen Taschenhaken links und rechts. Nissan verbaut keine Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens, so lässt sich kein Netz am Boden einspannen. Ein Kofferraumtrennetz bietet der Hersteller nicht an, jedoch können die hoch gezogenen Kopfstützen ebenfalls eine Schutzwirkung vor schweren Gepäckstützen bewirken, weil ihr Abstand zum Dach gering ist.



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet, die Materialanmutung einem Kleinwagen angemessen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

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 Fahrertür. Die Beifahrertür und 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.

2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Juke in N-CONNECTA-Ausstattung bringt eine angemessene serienmäßige Multimedia-Ausstattung mit. Sie beinhaltet bereits eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Sprachsteuerung sowie Apple CarPlay und Android Auto - beides leider nur kabelgebunden. 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. Das Soundsystem von BOSE, das unter anderem Lautsprecher in den vorderen Kopfstützen umfasst und insgesamt einen guten Klang bietet, ist nur für die höheren Ausstattungen verfügbar.

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

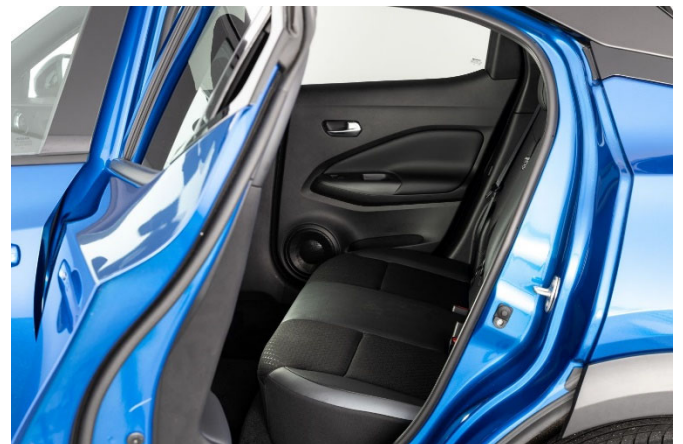
2,6 Raumangebot vorn

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

Kleinwagenklasse 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 bequem Platz.

3,6 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-l-Flaschen problemlos auf. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

⊖ Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapp bemessen bzw. bestehen eigentlich nur aus Flaschenhaltern, in die immerhin 1-l-Flaschen passen. Becherhalter gibt es für die Rücksitze keine, ebenso fehlen Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze.

3,2 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 meist nicht sonderlich sinnvoll, weil beispielsweise der Schwerpunkt höher liegt als bei einem Kombi. Insgesamt passt die Fahrwerkabstimmung gut zum Charakter des Juke. Damit ist das kleine SUV unaufgeregt unterwegs, die Karosserie liegt ohne Nachschwingen auf der Straße. Innerorts sind Unebenheiten durchaus zu spüren, ohne die Insassen zu

stressen. Das angemessene Schluckvermögen des Fahrwerks wirkt sich tendenziell positiv aus, gerade bei größeren Einzelhindernissen und Querhindernissen wie Geschwindigkeitsschwellen; wegbügeln kann das Fahrwerk aber weder kleinere noch größere Unebenheiten. Auf der Landstraße ist man komfortabel und unaufgeregt unterwegs. Autobahnstrecken legt er ebenfalls unauffällig zurück. Er ist keine Sänfte, verkneift sich aber auch weitgehend unangenehme Karosseriebewegungen.

3,3 Sitze

Die Ausstattungslinie N-CONNECTA bringt nur für den Fahrersitz eine Höheneinstellung mit; die Funktion für die Beifahrerseite kostet Aufpreis. Eine Neigungseinstellung oder Lordosenstützen sind nicht verfügbar. Leider sind die Kopfstützen fest in die Lehne integriert und damit nicht einstellbar. 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. Insgesamt 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.

3,1 Innengeräusch

Der Juke Hybrid bietet einen auch nach Kleinwagen-Maßstäben nur durchschnittlichen Geräuschkomfort. Dominiert wird die Klangkulisse vom Vierzylinder-Benziner, der unter Last mit oft hohen Drehzahlen dröhnend auf sich aufmerksam macht. Beim gemächlichen Dahinfahren hält er sich aber dezent im Hintergrund. Solange es elektrisch vorangeht, ist es im

Innenraum ohnehin recht ruhig. Allerdings sind die Abrollgeräusche der 17-Zoll-Bereifung deutlich vernehmbar. Sicherlich auch ein Resultat der ungenügenden Dämmung der Radhäuser. Das subjektive Empfinden wird durch die Geräuschmessung im Innenraum bestätigt: Mit 68,6 dB(A) bei 130 km/h fährt der Juke auch hier ein durchschnittliches Ergebnis ein.

3,3 Klimatisierung

Der Juke bringt serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik mit. Diese bietet keine besonderen Funktionen wie Umluftautomatik, regelt aber angemessen und effektiv die Innenraumtemperatur. 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 N-CONNECTA serienmäßig mit. Gegen Aufpreis

kann man eine Frontscheibenheizung 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.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Mit seinen 143 PS ist der Hybridantrieb aktuell die kräftigste Juke-Motorisierung. Der Antrieb geht tatsächlich ausreichend kräftig zu Werke, vor allem vom Stand weg geht es dank der Kraft des Elektromotors zügig los. Der Verbrenner allein leistet 94 PS und 148 Nm, zusätzlich unterstützt wird er von einem 15-kW-Startergenerator. Als zweiten "vollwertigen" Antrieb gibt es den 49 PS starken Elektromotor, der bis 205 Nm Drehmoment abliefern kann. Das Antriebsgespann beschleunigt den Juke

von 15 auf 30 km/h in nur 1,2 s, es geht also bei Stadttempo durchaus flott voran. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Juke Hybrid in knapp 7 s, von 80 auf 120 km/h in 8,9 s. Nissan verspricht 10,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von nur 166 km/h. Dynamisch fühlt sich der Antrieb nur im Stadtverkehr an, über Land und auf der Autobahn stören vor allem beim kräftigeren Beschleunigen die Zugkraftschwankungen.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu hören und ist dann auch mit spürbaren Vibrationen präsent.

Brummen ist nicht auffällig, da die Automatik zu niedrige Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen. Auffällig positiv sind das spontane Ansprechen und das gute Beschleunigungsverhalten vom Stand weg bis etwa 50 km/h.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Nissan verbaut im Juke Hybrid ein "Multi-Mode-Getriebe" - im Grunde besteht es aus einer Viergang-Automatik, die mit dem Verbrenner verbunden ist, und einer Zweigang-Automatik, welche den Elektromotor anbindet. Der Fahrer nimmt letztlich nur ein "Automatikgetriebe" wahr, das die Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen und wechselt manchmal hektisch und unvorhersehbar durch die unterschiedlichen Kombinationsmöglichkeiten. Die Schaltvorgänge sind bis in mittlere Leistungsbereiche zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber manchmal unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die

Automatik unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und fällt mit deutlichen Zugkraftschwankungen auf. Beim Anfahren reagiert die Automatik zügig und lässt das Fahrgefühl eines Elektroautos aufkommen. Die Kriechfunktion setzt zeitnah und ausreichend kräftig ein, um präzise rangieren zu können. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht (e-Pedal-Modus). Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Juke Hybrid auch eine Auto-Hold-Funktion.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der 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. Geht man in Kurven spontan vom Gas, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird allerdings zuverlässig vom ESP abgefangen. 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 spürbaren ESP-Eingriffen, die zu Untersteuern führen. Bis zum Grenzbereich sind die ESP-Eingriffe moderat, darüber dann ausgeprägt, aber nicht zu harsch. Dank der gelungenen Abstimmung von Fahrwerk und Regelsystemen fährt der Juke sicher durch den Parcours, bei Bedarf auch mit sportlicher Note. 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.

2,4 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.

3,3 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 37,4 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.

2,4 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Juke in der N-CONNECT-Version umfangreich - vieles bringt er sogar serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder leichten Bremsingriffen 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). Der Stauassistent ist im optionalen Safety Shield Paket enthalten, hierbei werden Spurzentrung (aktive Lenkung) und Abstandsregelautomatik kombiniert. Die Verkehrszeichenerkennung ist dagegen 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.

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Nissan Juke sehr gut ab, 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 Verbandtasche 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.

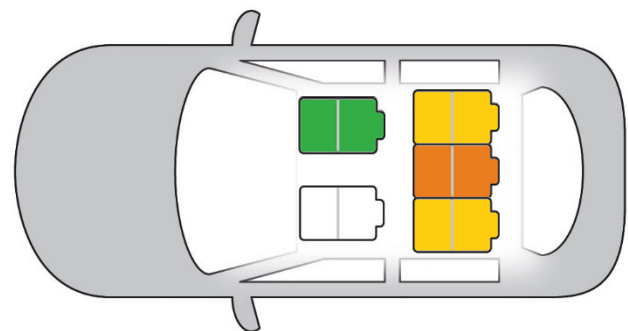
3,0 Kindersicherheit

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 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 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)

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz hat nur noch der Fensterheber der Fahrertür, die Fenster der Beifahrertür und

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

2,3 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

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Juke 1.6 Hybrid liegt bei 6,11 Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 161 g/km. Dafür gibt es immerhin 30 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Japaners bei 5,1 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei recht hohen 7,8

l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also hauptsächlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr mit möglichst niedrigem Tempo und teilweise auch noch auf der Landstraße ausspielen.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der 1,6 l-Benziner ist weitgehend sauber. Weder die CO₂- und noch die Feinstaub-Emissionen geben Anlass zu 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 Hybrid fast überall unter den Grenzwerten. Die Abgase werden zusätzlich mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 30 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Juke mit Hybridantrieb 79 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei den Kosten kann der Juke Hybrid ein noch gutes Ergebnis erzielen - trotz des stattlichen Grundpreises von gut 31.000 Euro. Seine gute Ausstattung und die moderaten Unterhaltskosten helfen aber. Zumal man mit den Paketen den Crossover kostengünstig weitgehend komplett ausstatten kann. Serie sind u.a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, das Infotainmentsystem und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Parksensoren vorn und hinten, DAB+, sogar ACC und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls Teil der Serienausstattung. Lediglich der Spurwechselassistent (inkl. Ausparkassistent), die 360-Grad-Kameras und die Navigationsfunktion kosten Aufpreis. Der vollständig ausgestattete Testwagen kommt auf 35.060 Euro - trotz der weitgehend kompletten Ausstattung und des aufwendigen Antriebs ein ziemlich selbstbewusster Preis. Das jährliche Inspektionsintervall ist recht kurz, gerade für Wenigfahrer. Die Steuer liegt bei 70 Euro pro Jahr nach WLTP. Die Einstufungen bei der Versicherung bewegen sich im noch günstigen Bereich (Haftpflicht 17, Teilkasko und Vollkasko 21).

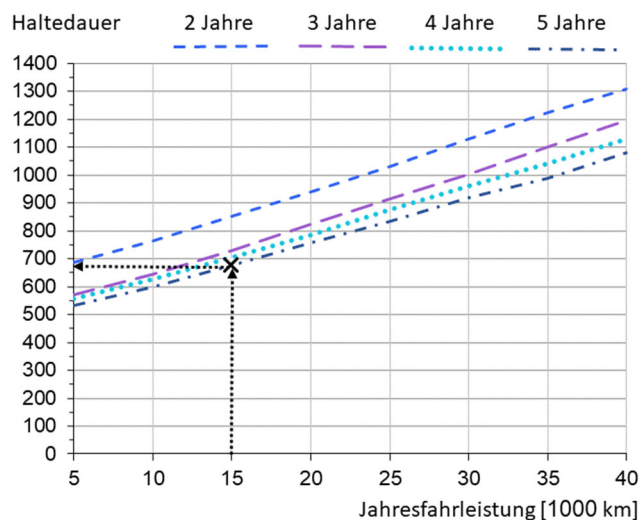
Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 675 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 DIG-T 114	1.6 Hybrid 4AMT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1598
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/3000	n.b./3600
0-100 km/h [s]	10,7	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	166
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 S	5,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	132	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	97	70
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	575	676
Preis [Euro]	21.490	31.090

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Vollhybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, 3-Wege-Kat, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	105 kW/143 PS
Maximales Drehmoment	k.A.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	4-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	166 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	114 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.210/1.800/1.595 mm
Leergewicht/Zuladung	1.362/373 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	354/1.237 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/750 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 (in Fahrstufe D)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/5,6/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	138 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.378/432 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	305/705/1.070 l

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

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	105 Euro	Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	675 Euro		
Steuer pro Jahr	70 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21		
Basispreis Juke 1.6 Hybrid N-CONNECTA 4AMT	31.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.09.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.060 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.535 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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. * 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/Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.190 Euro° (Paket)
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	1.190 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	490 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/450 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Einbau)	ab 255 Euro + Einbau
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: November 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer