



Nissan Juke 1.0 DIG-T 114 N-CONNECTA DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (84 kW/114 PS)

Die zweite Generation des Nissan Juke ist bereits seit 2019 auf dem Markt und bekommt nun zur Mitte des Produktionszyklus ein Facelift spendiert. Wobei es "Facelift" nicht richtig trifft, denn äußerlich präsentiert sich das extrovertierte Crossover-Modell nahezu unverändert. Lediglich die Farbpalette wurde überarbeitet und um einen gelben Farbton erweitert, der für die Japaner die wichtigste Neuheit in der dazugehörigen Pressemeldung ist. Sie sehen, viel getan hat sich mit der Modellüberarbeitung nicht. Fahrwerk und Antrieb wurden ebenfalls kaum angetastet, hier bietet der Juke weiterhin ordentliche Hausmannskost. Die Fahreigenschaften sind unaufgeregt und sicher, der Federungskomfort geht für ein kleines SUV durchaus in Ordnung - viele Konkurrenten wirken deutlich staksiger. Der Dreizylinder-Turbobenziner entwickelt aus einem Liter Hubraum stattliche 114 PS und sorgt für durchaus flotte Fahrleistungen, Laufkultur und Leistungsentfaltung können jedoch nur bedingt gefallen. Zudem fährt der Juke mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe nur verzögert und eher gemächlich an. Das Interieur überzeugt mit eingängiger Bedienung und ordentlicher Verarbeitung, der Fond fällt jedoch recht knapp aus und muss zudem ohne separate Luftausströmer auskommen - im Sommer kann es dort schnell unangenehm warm werden. Für 28.290 Euro bietet Nissan mit dem Juke 1.0 DIG-T 114 N-CONNECTA DCT ein gut ausgestattetes Kleinwagen-SUV, das weniger mit herausragenden Eigenschaften, sondern vor allem mit seinem auffallenden Design hervorsteht. **Konkurrenten:** u. a. Ford Puma, Opel Mokka, Renault Captur, VW T-Cross.

⊕ überdurchschnittliche Verarbeitungsqualität, sichere Fahreigenschaften, gute Komfort- und Sicherheitsausstattung

⊖ knapper und schlecht klimatisierbarer Fond, kein Einklemmschutz für die hinteren Fensterheber, verzögertes Anfahrverhalten, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,9 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 zusammengesweißt. 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 überzeugt der Nissan mit guter Verarbeitung und schafft durch weiche Kunststoffflächen sowie Einsätze aus Pianolack und in Metalloptik ein durchaus

wohnliches Ambiente. Abgesehen davon dominiert wie in dieser Klasse üblich kratzempfindliches Hartplastik das Interieur. Der Dachhimmel ist sehr einfach gehalten, die schwarze Farbe kaschiert etwas das billige Material. Sämtliche Dachsäulenverkleidungen müssen ohne Stoffüberzug auskommen und an der stark strapazierten Fußstütze für den Fahrer vermissen wir eine schützende Kunststoffabdeckung. 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,7 l/100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 46l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 685 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 461 kg – das sollte für vier Personen samt deren Gepäck ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, Lasten darf der Juke trotzdem bis 75 kg darauf 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

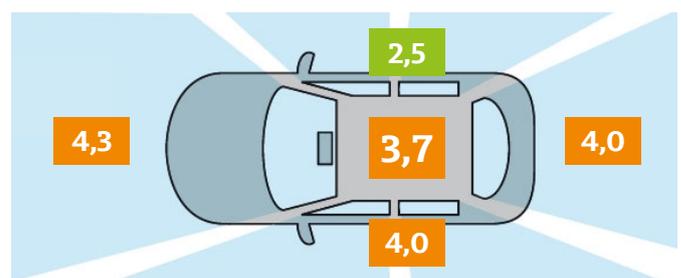
verfügt (643 kg bei ungebremsten Anhängern) - als Zugfahrzeug ist der Japaner damit nur bedingt geeignet, immerhin für kleine Anhänger reicht es. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften sowie Wagenheber und Bordwerkzeug bietet Nissan nicht an. Mit 4,21 m Länge ist der Juke für die Stadt praktisch genug, auch die Breite inklusive der Außenspiegel von 1,98 m ist nicht hinderlich - der große Wendekreis von 11,5 m schon eher.

3,1 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 sowie eine Rückfahrkamera, 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. Bei den Scheinwerfern setzt Nissan schon ab der Basisausstattung auf ein Voll-LED-System. Damit realisieren sie eine gute Straßenausleuchtung, auch wenn das System ohne Scheinwerferreinigungsanlage und automatische Leuchtweitenregulierung auskommen muss. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht. Die Steuerung des

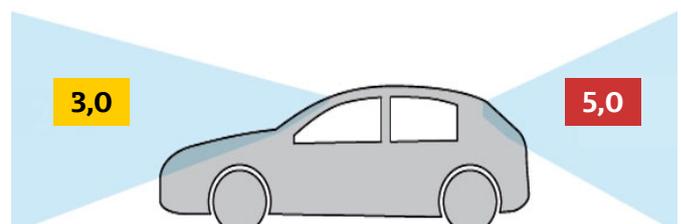
Rundumsicht

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.



Fernlichts kann dem Assistenten überlassen werden, der automatisch auf- und abblendet. Die Bremslichter sind ebenfalls in reaktionsschneller LED-Technik ausgeführt und damit gut zu erkennen. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Auch ein asphärischer Bereich geht ihnen ab.

⊖ 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. Bei aktivierter Warnblinkanlage lässt sich die Fahrtrichtung nicht anzeigen.

2,4 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.

2,7 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 365 l - das ist für einen Kleinwagen durchaus respektabel. Über den variablen Kofferraumboden in der oberen Position kann man von diesem Volumen etwa 130 l nach unten abtrennen. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 430 l. 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 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.130 l Volumen verfügbar.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

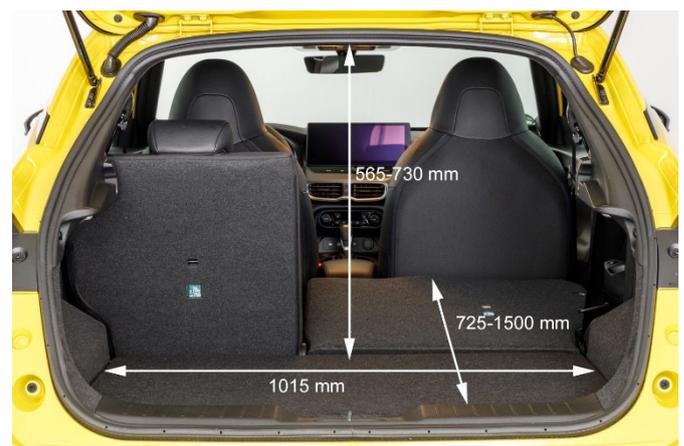
Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es wie in dieser Klasse üblich nicht - das ist aber nicht weiter schlimm, da sich die Klappe leicht anheben und über die günstigen Griffmulden in der Heckklappeninnenverkleidung bequem



Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Juke in der N-CONNECTA-Ausstattung serienmäßig an Bord.

⊖ 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, sodass der Diebstahlschutz zumindest bei abgelegtem Schlüssel gewährleistet ist. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Der Kofferraum des Nissan Juke fasst ausreichende 365 l Gepäck.

schließen lässt. 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 21 cm an. Die Heckklappe öffnet mit 1,83 m nicht sonderlich hoch.

2,8 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, 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 hochgezogenen Kopfstützen ebenfalls eine Schutzwirkung vor schweren Gepäckstützen bewirken, weil ihr Abstand zum Dach gering ist.

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Blickt man auf das Cockpit des Faceliftmodells, fallen vorrangig das mit einer Diagonale von 12,3 Zoll deutlich größere und nun zum Fahrer geneigte Zentralsdisplay (zuvor 8 Zoll) sowie das ab der Ausstattung N-CONNECTA als TFT-Display ausgeführte Kombiinstrument auf. In der klassischen Ansicht sind die digitalen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motordrehzahl nicht nur schön anzusehen, sondern auch hervorragend abzulesen. Zudem lässt sich beispielsweise die Navigationskarte mittig einblenden, was die Routenführung deutlich erleichtert. Das Multimediamenü ist logisch aufgebaut, aber umfangreich und bedarf dadurch der Gewöhnung. Leider fehlt beim neuen Display der Drehregler, um die Navigationskarte zu vergrößern oder verkleinern. Unverständlich und umständlich ist der Umstand, dass die Fahrzeugeinstellungen über das Kombiinstrument und nicht wie üblich über das Zentralsdisplay vorgenommen werden. Erfreulicherweise verfügt der Juke über eine separate Klimabedieneinheit mit konventionellen Tasten und Drehreglern. Sie ist übersichtlich gestaltet, allerdings recht tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. 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

⊖ Der Kofferraum wird mit nur einer Leuchte bei Dunkelheit nur mäßig erleuchtet. Zudem vermissen wir eine 12-V-Steckdose, um dort etwa eine Kühltasche zu betreiben.



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

links vor dem Ganghebel liegt - so kann man ihn gut sehen, nachts fällt sein pulsierendes Leuchten auf. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber - eine Antippautomatik gibt es nun nicht mehr nur für die Fahrer-, sondern auch für die Beifahrertür. Ausgerechnet aber die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.



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

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen weit entfernt sind. Der hintere Türgriff sitzt

oben am Fensterende und ist dort von kleineren Kinder schlecht zu erreichen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Juke N-CONNECTA bietet bereits ab Werk eine gute Multimedia-Ausstattung. Sie beinhaltet Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, eine verbesserte Sprachsteuerung, die allerdings nur wenige Funktionen umfasst, sowie Apple CarPlay und Android Auto. Beides funktioniert nun auch kabellos und ist besonders in Kombination mit der jetzt verfügbaren induktiven Ladeschale praktisch. Selbst ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten sowie weitere Konnektivitätsfunktionen (drei Jahre kostenfrei) sind bereits an Bord. Zudem

wartet der Juke einen USB-A- und USB-C-Anschluss vorn und hinten sowie eine 12 V-Steckdose - der AUX-Anschluss ist inzwischen entfallen. Das serienmäßige Soundsystem hat sechs Lautsprecher und bietet einen ordentlichen Klang. Das gut klingende BOSE-Audiosystem mit Lautsprechern in den vorderen Kopfstützen ist für den Juke N-CONNECTA nicht zu haben.

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

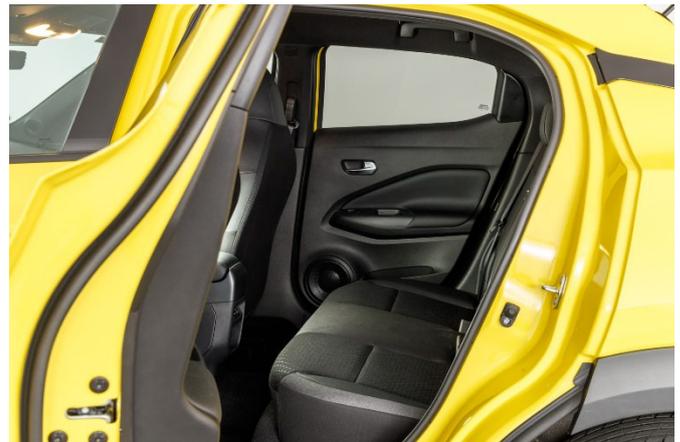
2,5 Raumangebot vorn

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 auch aufgrund der nicht sonderlich großen Fensterflächen sowie des schwarzen Dachhimmels nur mäßig.

3,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es Kleinwagen-typisch recht beengt zu. Limitierender Faktor ist dabei die Kopffreiheit, die für bis zu 1,85 m große Mitfahrer ausreicht. Die Beinfreiheit würde selbst für 1,95-m-Personen ausreichen, sofern der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist. 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 beleuchtete Handschuhfach ist nicht allzu groß und lässt sich zudem weder klimatisieren noch abschließen.

⊖ 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.

3,1 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 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 komfort 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, für die Beifahrerseite kostet dies Aufpreis (Winter-Paket für 450 Euro). Eine Neigungseinstellung oder gar eine Lordosenstützen sind für den Japaner nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen sind 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. 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. Insgesamt bieten die Sitze trotz der überschaubaren Einstellmöglichkeiten einen guten Komfort, auch lange Strecken lassen sich damit entspannt zurücklegen. 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

Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,4 dB(A) - ein zufriedenstellender Wert und in dieser Klasse in Ordnung. Der Motor meldet sich unter 1.800 1/min ziemlich brummig zu Wort, typisch Dreizylinder eben. Über 2.000 1/min läuft das Juke-Aggregat kultivierter und dringt erst beim

Ausdrehen wieder mit kernigem Klang in den Innenraum durch, das aber nicht dröhnend. Die Windgeräusche steigen im Bereich der A-Säulen deutlich vernehmbar an und dominieren im oberen Geschwindigkeitsbereich die Geräuschkulisse.

3,2 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 bietet der Juke Sitz- und Lenkradheizung, beheizbare Fondsitze oder eine Standheizung sind jedoch nicht lieferbar. Abgedunkelte hintere Scheiben bringt der Juke N-CONNECTA serienmäßig mit. Gegen Aufpreis kann man eine Frontscheibenheizung ordern, die allerdings mit feinen Drähten umgesetzt wird, die nachts zu störenden Reflexionen führen können.

⊖ Bei den beiden mittleren Luftausströmer lässt sich Richtung der ausströmenden Luft nicht unabhängig von der Intensität regulieren. Schade, denn vor dem Facelift besaß der Juke die runden und bestens justierbaren Lüftungsdüsen nicht nur außen am Armaturenbrett, sondern drei davon auch in der Mitte. Für die hinteren Plätze gibt es keine Lüftungsdüsen, auch für deren Fußraum nicht. Für die Fondinsassen kann dadurch im Sommer ganz schön warm werden, während sich der Fond bei Kälte nur langsam erwärmt.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Juke ist mit dem Einliter-Turbobenziner mehr als ausreichend motorisiert. Er entwickelt bis zu 114 PS und ein maximales Drehmoment von 200 Nm, das jedoch erst ab 3.000 Touren zur Verfügung steht. Damit lässt sich das kleine SUV angemessen zügig bewegen, zur kleinen „Rennsemel“ wird

es aber nicht. Die Fahrleistungsmessung von 60 auf 100 km/h erledigt der Juke in 6,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 8,8 s. Den Sprint von null auf hundert gibt Nissan mit 11,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Einliter-Dreizylinder läuft insgesamt mäßig kultiviert, wobei vor allem unter 2.000 1/min Vibrationen im Innenraum deutlich zu spüren sind. Mit höheren Drehzahlen bessert sich das Vibrationsverhalten. Der Motor quittiert Leistungsanforderung mit kernigem Klang und erhebt beim Ausdrehen

merklich die Stimme. Der Turbobenziner baut bei Leistungsabforderung nach kurzer Verzögerung Druck auf und zieht dann recht gleichmäßig und - im Rahmen seiner Möglichkeiten - nachdrücklich durch.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Ist der Juke einmal in Fahrt, verrichtet das trockene Doppelkupplungsgetriebe seine Arbeit unauffällig und gut. Es wechselt die Gänge geschmeidig und schaltet zügig hoch. Auf Beschleunigungswünsche hat die Automatik in den meisten Fällen die passende Antwort parat und nutzt oftmals das kräftige Drehmoment des Turbobenziners im eingelegten Gang, anstatt hektisch runterzuschalten. Die höchste Fahrstufe ist nicht sonderlich lang übersetzt – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.700 1/min. Die sieben Gänge sind recht eng gestuft, sodass nach dem Hochschalten genügend Zugkraft

zur Verfügung steht. Wahlweise lassen sich die Gänge auch mit Hilfe der serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad wechseln, der Wählhebel bietet allerdings keine manuelle Schaltgasse. Durch die serienmäßige elektronische Handbremse ist neben der Anfahrhilfe auch eine Autohold-Funktion an Bord.

⊖ Der Juke setzt sich beim Anfahren nur deutlich verzögert und recht gemächlich in Bewegung - das nervt besonders im Stadtverkehr.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 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. Das Traktionsvermögen des Fronttrieblers kommt mit dem überschaubaren und vergleichsweise spät anliegenden Drehmoment des Einliter-Turbobenziners gut zurecht.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht gut, 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.

2,9 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 36,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremsanlage selbst zeigt sich standfest und lässt in ihrer Leistung auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind tadellos.

2,4 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Juke N-CONNECTA bringt bereits ab Werk einige wichtige Fahrerassistenzsysteme serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personenerkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder leichten Bremseingriffen zur Spurkorrektur. Auch ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, Verkehrszeichenerkennung sowie ein Müdigkeitswarner sind serienmäßig an Bord. Ordert man das 1.190 Euro teure Technologie-Paket, bietet der Juke zusätzlich eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, einen Spurführungsassistenten, einen Spurwechselassistenten samt Querverkehrserkennung, die beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Nissan Juke sehr gut ab und erhält 94 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Test: 12/2019). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags - weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m einen guten Schutz. Hinten reichen sie immerhin für Menschen bis 1,70 m Größe – der Abstand zum Dachhimmel ist aber gering genug, so dass auch größere Personen ausreichend geschützt sind. 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).

⊖ Verbands tasche und Warndreieck lassen sich nur unter dem Kofferraumboden verstauen und sind dort im Notfall

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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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 (direkt messend)

schlecht zu erreichen. Es gibt im Kofferraum keine stabilen Verzurrösen, um schweres Gepäck sichern zu können. Auch Gepäcktrennnetz ist nicht zu haben, das den Gepäck- vom

3,0 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Juke im Kapitel Kindersicherheit mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes stark 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 den äußeren Fondsitzen auch per Isofix (inkl. i-Size-Freigabe) und Ankerhaken - für den Beifahrersitz hat Nissan die Isofix-Haken leider gestrichen. 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. Die elektrischen Fensterheber der hinteren Türen müssen ohne einen Einklemmschutz auskommen.

2,3 Fußgängerschutz

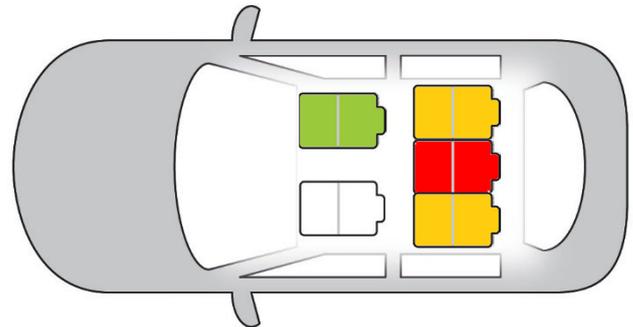
⊕ Der Juke erhält für den Fußgängerschutz 81 Prozent der Punkte - das ist ein insgesamt gutes Ergebnis. Nur die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem

Fahrgastraum separiert. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich für erwachsene Personen nicht weit genug herausziehen, um eine wirkungsvolle Schutzfunktion zu bieten.

Unverständlich, denn gerade hier herrscht durch Kinder die größte Verletzungsgefahr. Die Kindersicherung an den hinteren Türen lässt sich per Kipphebel und damit auch von den Jüngsten leicht 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)

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Juke 1.0 DIG-T 114 DCT auf einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 6,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 183 g/km. Im Bereich CO₂ gibt es dafür nur 22 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch des Japaners bei 6,6 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei hohen 8,0 l/100 km. Der kleine Motor kann seine Vorteile also hauptsächlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr und auf der Landstraße ausspielen.

1,1 Schadstoffe

⊕ Der dreizylindrige Einliter-Turbobenziner ist weitgehend sauber. Weder die CO- und noch die Feinstaub-Emissionen geben Anlass zu ernster Kritik, auf dem Prüfstand wie auf der

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

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	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, sorgt das Katalysatorsystem samt Otto-Partikelfilter für niedrige Emissionen. Der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten im

Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den 22 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Juke 1.0 DIG-T 114 DCT 71 Punkte und damit gerade so vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

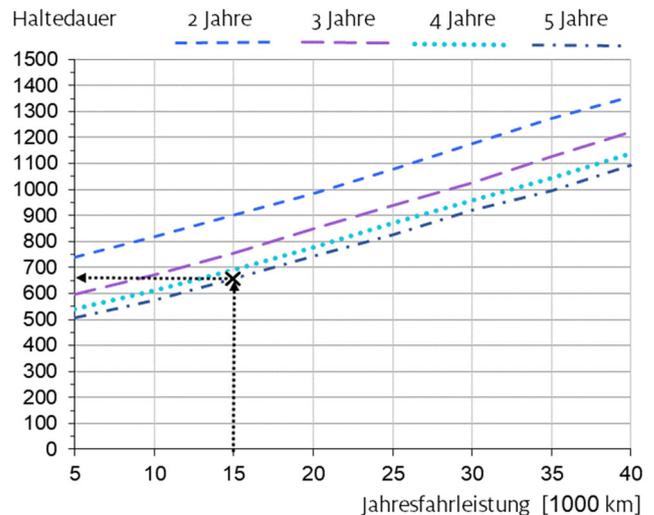
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel erzielt der Nissan Juke eine gute Bewertung, auch wenn der Grundpreis von 28.290 Euro für ein SUV der Kleinwagenklasse deftig ist. Immerhin entschädigt der Japaner mit einer umfangreichen Serienausstattung - Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem oder etwa eine Rückfahrkamera sind bereits ab Werk an Bord. Der zusätzlich mit dem Technologie-Paket ausgestattete Testwagen kommt auf 30.430 Euro. Das jährliche Inspektionsintervall ist recht kurz, gerade für Wenigfahrer. Die Steuer liegt bei 109 Euro/Jahr und auch die Einstufungen bei der Versicherung (KH: 18; TK: 22; VK: 21) sorgen dafür, dass die Unterhaltskosten nicht allzu hoch ausfallen. Nissan gibt eine dreijährige Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, drei Jahre auf den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung. Zudem bietet Nissan Anschlussgarantien (um ein oder zwei weitere Jahre) sowie diverse Wartungspakete an.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 657 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./3200
0-100 km/h [s]	10,7	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	166
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,8 S	4,7 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	133	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	99	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	619	646
Preis [Euro]	24.790	29.490

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,3
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,6
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	285/605/894
• Dachlast/Anhängelast [kg]	59/989
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,58
Herstellungsland	England
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	208

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e, OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	84 kW/114 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	137 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	m ² /
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.210/1.800/1.593 mm
Leergewicht/Zuladung	1.298/427 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.305 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	643/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	England, Sunderland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,8/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	158 g/km (WTW* 183 g/km)
Reichweite	685 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.264/461 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/765/1.130 l

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

Betriebskosten	154 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	318 Euro
Monatliche Gesamtkosten	657 Euro		
Steuer pro Jahr	109 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22		
Basispreis Juke 1.0 DIG-T 114 N-CONNECTA DCT	28.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.07.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	30.430 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.626 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
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.190 Euro° (Paket)
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	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/450 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Oktober 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner