



## Nissan Juke 1.6 DIG-T Tekna 4x4 CVT-Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse  
(140 kW / 190 PS)

Die höher gelegte Karosserie des Nissan Juke lässt einen SUV vermuten, die wohlgeformten Proportionen erinnern dagegen an ein Sportcoupé. Die Mischung zweier Fahrzeugkonzepte bringt einen hohen Aufmerksamkeitsgrad mit sich. Doch der Nutzwert wird dadurch eingeschränkt. Vorne geht das Raumangebot noch in Ordnung, hinten fällt schon der Zustieg aufgrund der schmalen Türen schwer. Der Kofferraum ist winzig. Im Innenraum gefällt das mutige Design mit wuchtiger Mittelkonsole. Aber auch hier war den Nissan-Entwicklern die Optik offenbar wichtiger als die Funktionalität. Einige Bedienelemente benötigen etwas Eingewöhnung und liegen ergonomisch ungünstig. Die Fahreigenschaften sind sportlich und zugleich sicher, aber der nur mittelmäßige Federungskomfort und der recht laute Innenraum verderben den Spaß auf langen Strecken. Der durstige Turbomotor mit Allradantrieb und Stufenlosgetriebe sorgt immerhin für flotte Fahrleistungen. Trotz des akzeptablen Preisniveaus (25.140 Euro) hätte man sich etwas mehr Auto gewünscht. Aber bekanntlich hat auch Design seinen Preis.

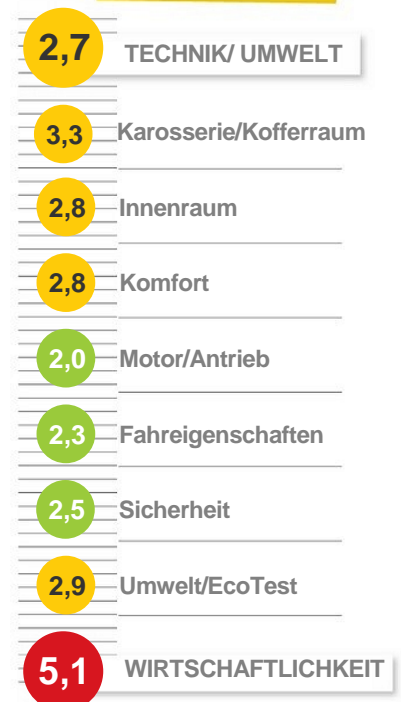
**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Mini Countryman, Skoda Yeti, Toyota Urban Cruiser.

**+** bequeme Vordersitze, sichere Fahreigenschaften, kräftiger Motor, gute Serienausstattung, gute passive Sicherheit

**-** kleiner Kofferraum, hohe Ladekante, hinten wenig Platz und kein Fenstereinklemmschutz, hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL



## 3,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 2,8

## Verarbeitung

Der Nissan Juke ist serienmäßig mit einem Notrad ausgestattet, mit dem im Falle einer Reifenpanne langsam bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden kann. Leider bietet die Ersatzradmulde nicht genügend Platz für die Fahrbereifung, was speziell bei voll beladenem Fahrzeug dazu führen kann, dass man nicht genügend Platz für das defekte Rad hat.

⊕ Das Fahrzeug zeigt sich insgesamt gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Blechabschlüsse sind sauber abgedichtet. Der Innenraum wirkt durch die lackierte Mittelkonsole und in Klavierlack gehaltene Applikationen insgesamt hochwertig, auch wenn im Detail noch Raum für Verbesserungen vorhanden ist. So ist das Armaturenbrett nicht aufgeschäumt und wirkt haptisch nicht besonders hochwertig. Die maximale Zuladung beträgt gute 430 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Reling. Die Türausschnitte sind gut gegen Verschmutzung geschützt, es fehlen aber Einstiegsleisten, welche die Schweller vor Verkratzen schützen würden.

⊖ Der Tankdeckel lässt sich nur über einen Hebel im Innenraum entriegeln, der direkt neben dem Hebel für die Motorhaube platziert und dadurch leicht zu verwechseln ist. An den Türen fehlen Seitenleisten, die vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden. Der Motorraum ist von unten komplett offen, dadurch ist dieser nicht gegen Verschmutzung geschützt. Zudem ist der Unterboden stark zerklüftet.

## 3,4

## Sicht

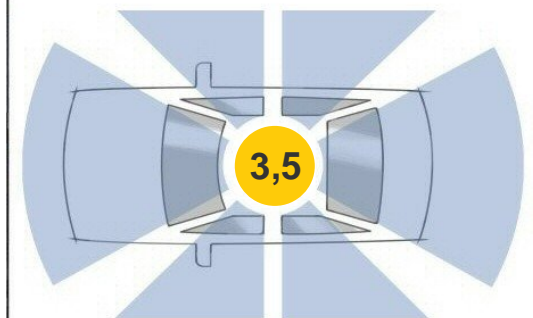
Der Nissan Juke schneidet bei der Rundumsichtmessung noch zufriedenstellend ab. Die hinteren Dachsäulen sind sehr massiv ausgeführt und beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten deutlich. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können noch zufriedenstellend eingesehen werden. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der leicht erhöhten Sitzposition recht gut. In der Ausstattungsvariante Tekna ist das Fahrzeug serienmäßig mit einer Rückfahrkamera ausgestattet. Einparkensoren sind dagegen nicht lieferbar und müssen nachträglich in der Fachwerkstatt eingebaut werden (als Zubehör). Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr aktueller H4-Technik leuchten die Fahrbahn nur zufriedenstellend aus. Es gibt weder Xenonscheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht. Auch Tagfahrlicht sucht man vergebens.

⊕ Die Sicht in den großen Außenspiegeln ist sehr gut. Sie sind serienmäßig beheizbar.

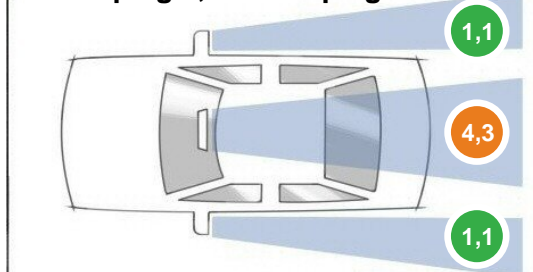


Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

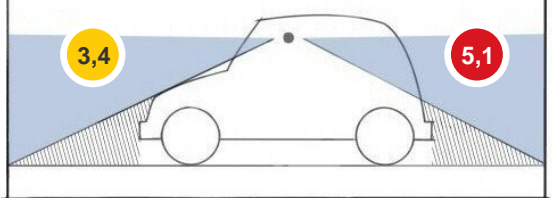
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



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

⊖ Leider fehlt den Außenspiegeln ein aspährischer Bereich, welcher Objekte im toten Winkel besser erkennbar machen würde. Die Sicht im Innenspiegel ist nicht besonders großzügig, da die kleine Heckscheibe das Sichtfeld stark einschränkt. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist beim Juke nicht lieferbar.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

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

⊕ Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige schlüssellose Zugangssystem "Intelligent Key" sorgt dafür, dass der Schlüssel beim Öffnen und Verschießen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben kann.

## 4,5 Kofferraum-Volumen\*

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



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

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

## 3,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit kaum Kraftaufwand.

⊖ Aufpassen sollte man beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen, da die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden können. Staufächer für Kleingepäck gibt es im Kofferraum praktisch nicht, auch Befestigungshaken sucht man vergeblich.

## 2,8

## INNENRAUM

## 2,2

## Bedienung

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

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

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



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

## 2,8

## Raumangebot vorne\*

Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 finden im Juke genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für über 2 m große Personen ausreichen. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Das subjektive Raumgefühl ist allenfalls zufriedenstellend. Die schmalen Seitenfenster und die wuchtige Mittelkonsole sorgen für eine gewisse Beengtheit.

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

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



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

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,9 Federung

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

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

---

### 2,6 Sitze

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

⊕ Der Sitzkomfort fällt auf den vorderen Sitzen gut aus. Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar und lässt sich dadurch gut verschiedenen Personengrößen anpassen. Die Lehne und die Sitzfläche sind angenehm konturiert, bieten eine gute Oberschenkelunterstützung und sorgen für recht guten Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven. Die im Testwagen verbaute Lederausstattung ist perforiert, wodurch man im Sommer nicht ganz so schnell zum Schwitzen neigt.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höhenstellbar. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen.

---

### 3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit knapp 71 dB(A) nicht besonders niedrig aus. Fährt man aber etwas schneller als Richtgeschwindigkeit, steigen die Windgeräusche deutlich an. Das stufenlose Automatikgetriebe reagiert schon bei kleinen Gasbefehlen mit starkem Drehzahlanstieg, was für einen hohen Geräuschpegel im Innenraum sorgt.

## 2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC Klimakammer) Der Nissan Juke mit leistungsstarkem Turbomotor erwärmt den Innenraum in akzeptabler Zeit auf angenehme 22°C. Vorne spricht die Heizung gut an, hinten dauert es etwas länger. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten zufriedenstellend.

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

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

- + Die Fahrleistungen des 190 PS starken Benziners mit Turboaufladung und stufenlosem Automatikgetriebe sind für diese Fahrzeugklasse hervorragend. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h vergehen gerade einmal 4,1 Sekunden.

## 2,3 Laufkultur

- + Die Laufkultur des 1,6 l Vierzylinders verhält sich unauffällig. Unter Last dringen etwas stärkere Vibrationen in den Innenraum. Brummfrequenzen sind nicht vorhanden.

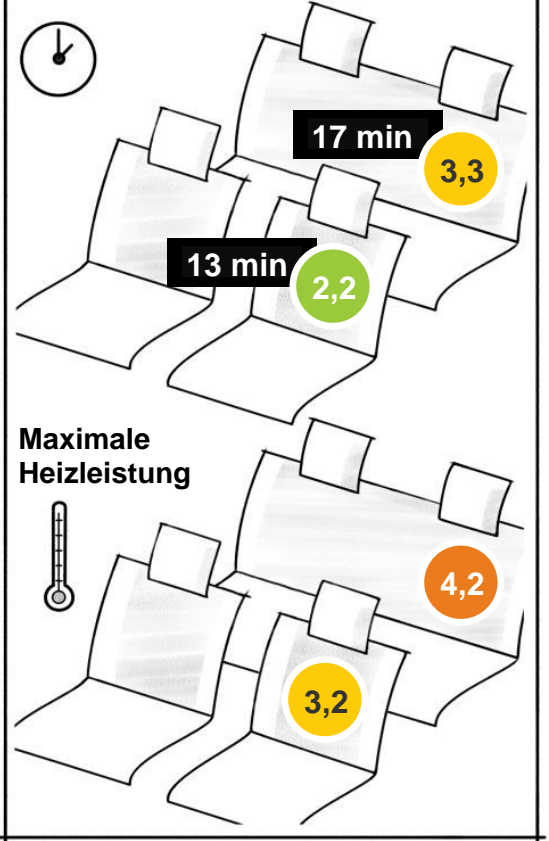
## 3,0 Schaltung

Das stufenlose Automatikgetriebe XTRONIC-CVT passt die Übersetzung völlig frei von spürbaren Schaltvorgängen den Fahrbedingungen an. Genügsame Fahrweise führt zu recht niedrigen Drehzahlen. Betätigt man allerdings nur leicht das Gaspedal, schnellt die Motordrehzahl sofort nach oben. Das hohe Drehmoment des Turbomotors wird kaum ausgenutzt. Unter Volllast dreht der Motor bis kurz vor den Drehzahlbegrenzer und bleibt dort so lange, bis man das Gaspedal wieder leicht loslässt. Das klingt angestrengt und ist laut. Dafür ist die Beschleunigung dann sehr gut. Der über das Nissan Dynamic Control System anwählbare Sportmodus simuliert unter Volllast Schaltstufen, was den sportlichen Fahrereindruck verstärken soll. Es konnten aber dadurch keine direkten Vorteile festgestellt werden. Im manuellen Modus werden sechs fest einprogrammierte Übersetzungen simuliert, die durch Antippen des Schalthebels gewechselt werden können.

## 1,3 Getriebeabstufung

- + Das CVT-Getriebe arbeitet stufenlos und hält die Drehzahlen bei jeder Geschwindigkeit so niedrig wie möglich. Möchte man beschleunigen, wird die Drehzahl entsprechend angehoben.

### Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Dank eines zusätzlichen Planetengetriebes wird eine deutlich höhere Spreizung erreicht als bei den bisherigen CVT-Getrieben von Nissan. Dadurch können die Drehzahlen auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten niedrig gehalten werden. Trotzdem würde man sich bei hohen Geschwindigkeiten noch etwas niedrigere Drehzahlen wünschen. Der drehmomentstarke Turbomotor würde damit gut zurecht kommen.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

**+** Das Fahrzeug reagiert sehr gutmütig auf einen plötzlichen Lenkimpuls und bleibt stets sicher und beherrschbar. ESP greift sehr früh ein und verhindert ein Nachpendeln. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Juke nicht aus der Ruhe. Der Geradeauslauf ist gut. Die Allradversion sorgt für sehr gute Traktion auf jedem Untergrund. Neu ist die zusätzliche Torque Vectoring Funktion. Es wird nicht wie bei den bisherigen 4x4 Modellen von Nissan lediglich das Antriebsmoment zwischen der Vorder- und Hinterachse verteilt sondern auch zwischen dem linken und rechten Hinterrad. Das verringert die Untersteuerneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Juke mit Allradantrieb gut ab. Beim Gegenlenken ist nur eine minimale Übersteuerneigung feststellbar, welche aber früh und effizient durch ESP-Eingriffe unterbunden wird.

### 2,0 Kurvenverhalten

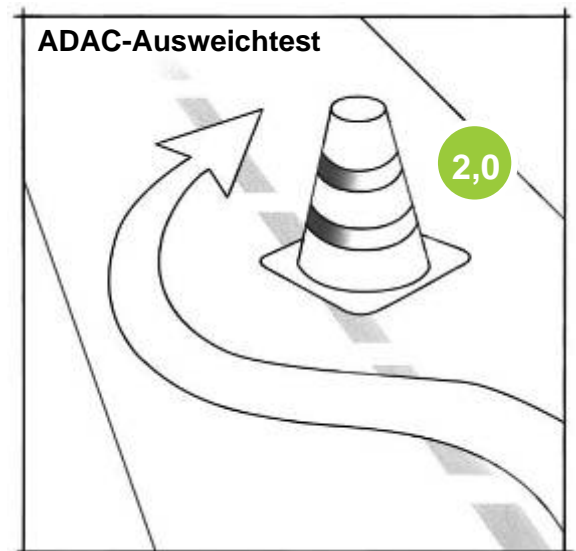
**+** Das Fahrzeug reagiert gutmütig bei zu schnell angefahrenen Kurven und besitzt einen breiten Grenzbereich. Das Torque Vectoring System (s. Fahrstabilität) wirkt der Untersteuerneigung leicht entgegen. Dadurch wird ein agiles und sicheres Handling erreicht. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

### 2,6 Lenkung\*

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

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

**-** Fährt man im reinen 2WD Modus (Frontantrieb), sind beim Beschleunigen aus engen Kurven starke Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar.



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

## 2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der Bremsweg 38,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Bridgestone Turanza ER300 94V der Größe 215/55R17). Die Bremse zeigt sich dabei sehr standfest und absolut frei von Fading. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

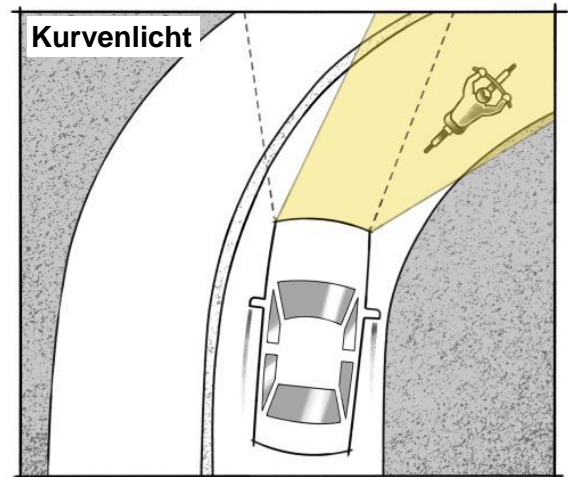
- ⊕ Der Nissan Juke ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet.
- ⊖ Andere in dieser Klasse weit verbreitete aktive Sicherheitselemente wie Kurven- oder Abbiegelicht, Reifendruckkontrolle oder automatische Aktivierung der Warnblinkanlage bei einer Notbremsung gibt es im Juke nicht.

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

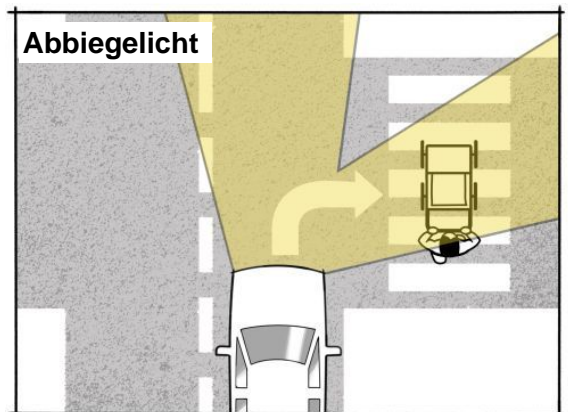
- ⊕ Der Nissan Juke ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Beim ADAC Crashtest kann der Juke durch sehr gute Ergebnisse bei der Insassensicherheit überzeugen (87% der Punkte) und erhält dafür fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen sind aktiv ausgeführt. Das bedeutet, sie bewegen sich im Falle eines Heckaufpralls näher zum Kopf des Fahrers/Beifahrers und verringern dadurch das Risiko eines Schleudertraumas. Sie reichen in der Höhe für maximal 1,85 m große Personen. Die hinteren Kopfstützen sind etwas zu kurz für große Personen, der Abstand zum Kopf ist aber recht gering. Anschnallerinnerer gibt es auf beiden vorderen Sitzplätzen, nicht aber für die hinten Sitzenden.
- ⊖ Die hinteren Türen lassen sich nur über Griffschalen öffnen. Im Falle verklemmter Türen kann hier nur recht wenig Zugkraft aufgebracht werden.

### 2,6 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich im Juke zufriedenstellend installieren. Die schmalen Türausschnitte hinten sorgen für eine nicht perfekte Zugänglichkeit beim Befestigen von Kindersitzen, zudem sind die Gurtanlenkpunkte an den äußeren Rücksitzen nicht optimal angebracht. Für die hinteren Außensitze gibt es aber Isofix-Befestigungen und Ankerhaken. Leider ist die Länge der hinteren Gurte für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf (z.B. Babyschalen) recht knapp bemessen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



⊕ Die Kindersicherheit wurde beim ADAC Crashtest gut bewertet (81% der Punkte). Den Beifahrerairbag kann man mittels eines Schlüsselschalters deaktivieren. Dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Kindersitze lassen sich hier sehr einfach installieren.

⊖ Die Fensterschließkräfte sind beim Schließen der Fenster zu hoch, da ein Einklemmschutz fehlt (außer Fahrerseite). Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form nicht zum Transport von Kindersitzen. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank sowieso keinen Platz.

## 3,4 Fußgängerschutz

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

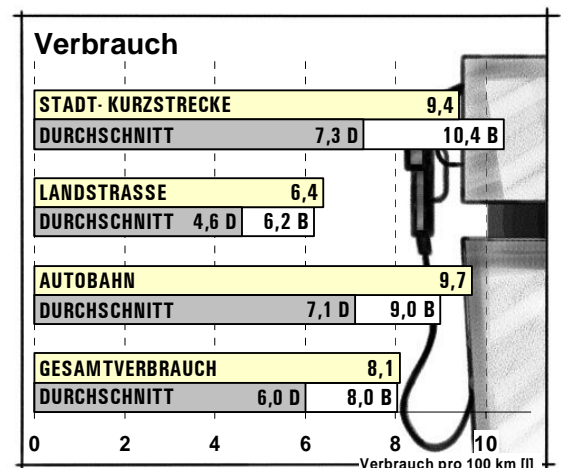
## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO2\*

⊖ Der Verbrauch des Nissan Juke 1,6 DIG-T mit Allrad und CVT-Getriebe liegt bei hohen 8,1 l/100 km. Der gemessene CO2-Ausstoß beim ADAC-EcoTest liegt bei 185 g/km. Das reicht für lediglich 17 Punkte für den CO2-Ausstoß. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,4 l/100 km, außerorts bei 6,4 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,7 l pro 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß fällt gering aus. Keine Schadstoffgruppe zeigte beim ADAC EcoTest Auffälligkeiten. Hier erreicht der Juke 46 Punkte. Insgesamt verpasst das Fahrzeug mit 63 Punkten klar die vier Sterne im EcoTest.



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

## 5,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 5,5 Betriebskosten\*

⊖ Der hohe Verbrauch an Super-Kraftstoff sorgt für sehr hohe Betriebskosten.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

### 3,1 Wertstabilität\*

Obwohl der Nissan Juke ganz neu auf dem Markt ist, fällt die Wertstabilität nur durchschnittlich aus. Das sollte auch am stark motorisierten Benzinmotor liegen, der auf dem Gebrauchtwagenmarkt nicht zu den beliebtesten Varianten gehören dürfte.

### 4,3 Kosten für Anschaffung\*

Der Grundpreis für das getestete Modell mit Allradantrieb und CVT-Getriebe liegt bei recht hohen 25.140 Euro. Der Allradantrieb und das stufenlose Automatikgetriebe sind nur in der Topausstattung Tekna erhältlich. Zur Serienausstattung gehören neben einer Klimaautomatik auch eine Rückfahrkamera und ein Navigationssystem.

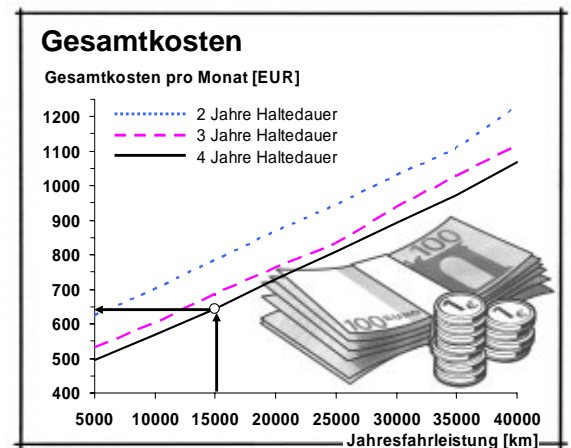
### 4,8 Fixkosten\*

Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 144 Euro. Im akzeptablen Bereich liegt die Einstufung in der Haftpflichtversicherung.

Sehr ungünstig sind aber die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung.

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Hohe Betriebskosten, hohe Anschaffungskosten und nicht zuletzt die hohen Fixkosten lassen die absoluten monatlichen Gesamtkosten in die Höhe schnellen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 644 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.6 DIG-T	1.5 dCi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1618	4/1461
Leistung [kW(PS)]	86(117)	140(190)	81(110)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	158/4000	240/2000	240/1750
0-100 km/h[s]	11,1	8,0	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	215	175
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	8,1 S	5,7 D
CO2 [g/km]	149	159	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/20	15/24/20	14/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	90	112	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	506	603	482
Preis [Euro]	16.990	21.190	18.890

#### Aufbau

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

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

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1618 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,7 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,4/ 6,4/ 9,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	175g/km / <b>185g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4135/1765/1570 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1430 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>190 l/510 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1150 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>615 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>169 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>313 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>644 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/20
Grundpreis	25.140 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

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

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



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Rückfahrkamera	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Allradantrieb (inkl. Automatik)	2.900 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe (inkl. Allrad)	2.900 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nur Zubehör)	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl.Montage)	319 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,7**

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

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