
Fahrvorstellung Nissan Juke: Flotter Dreier mit kleinen Schwächen

Von Hans-Robert Richarz

Nichts Genaues wusste man nicht bei der Pressevorstellung des Nissan Juke im spanischen Barcelona. Zumindest bei der Frage, wie es nach einem möglicherweise unregulierten Brexit mit dem ausschließlich in England produzierten Crossover weitergehen soll, gerieten die Verantwortlichen ins Stottern. Schließlich meinten sie optimistisch, dass am Ende doch noch alles gut werde. Immerhin würde ja nichts so heiß gegessen wie es gekocht werde.

Da jedoch jetzt schon Bestellungen für den Mitte Januar 2020 offiziell in Deutschland eingeführten Wagen möglich sind, empfiehlt es sich, Kaufverträge mit rechtlichem Beistand zu unterschreiben, damit es später keine unangenehmen Überraschungen in puncto Preisgestaltung gibt. Denn Zölle dürften den Preislisten auch dann eine ungewisse Halbwertszeit beschern, wenn es auf eine einvernehmliche Trennung zwischen Großbritannien und der EU hinausläuft.

Ob wohl dem Ort der Fahrvorstellung auch eine symbolische Bedeutung für die politische Großwetterlage beizumessen war? Immerhin will sich ja auch die Provinz Katalonien mit ihrer Hauptstadt Barcelona mit aller Macht vom Mutterland Spanien trennen. Darauf wiesen jedenfalls tausende Unabhängigkeitssymbole überall links und rechts der Straßen auf dem Weg der Teststrecke hin, die zum Montserrat, dem 1200 Meter hohen Gebirgszug im Hinterland von Barcelona führte. Hier galt das Interesse der Journalisten selbstredend dem neuen Auto.

Dessen 2010 präsentierter Vorgänger stand von Anfang an im Kreuzfeuer der Kritik: Für die Fans war er der Hit, für die Gegner das Gegenteil. Sie stießen sich in erster Linie an der provokanten Karosseriegestaltung, dem knapp bemessenen Innenraum und dem geringen Komfort. „Doch die Japaner meinten es ernst mit der extravaganten Optik, der markanten Front mit Scheinwerfern im Glupschaugen-Format und den stämmig wirkenden Radkästen mit breiten Kotflügeln“, ist im Internetportal mobile.de über die erste Modellgeneration des Juke zu lesen. Nissan brachte trotz aller Kritik in Europa mehr als eine Million Exemplare davon unter die Leute.

Jetzt hat der neue endlich die Pubertät hinter sich gelassen, wie er eindeutig zeigt: Er ist reifer und erwachsen geworden. Dennoch bleibt ein gehöriges Maß an Individualität erhalten. „Der Nissan Juke folgt nicht der Menge, er geht voran“, behauptet Marco Fioravanti, Vice President Product Planning bei Nissan Europe. Das beweisen zunächst seine gewachsenen Maße und das geringere Gewicht: die Länge hat um siebeneinhalb, die Höhe um dreieinhalb und die Breite um eineinhalb Zentimeter zugenommen. Der Radstand fast um elf Zentimeter. Der Babyspeck ging um rund 23 Kilo zurück, was dem Body-Mass-Index spürbar zugutekam.

Das soll „den eleganten Stil eines Coupés mit der satten Haltung eines Crossover und den Abmessungen einer sportlichen kleinen Schräghecklimousine“ kombinieren. So blumig formuliert es der Presstext. Dort heißt es weiter: „Eine einzigartige Mischung, die das Beste aller Welten bietet und den Juke zum perfekten Auto für die Stadt und darüber hinaus macht.“ Na ja.

Durch die hohe Gürtellinie wirken Seiten- und Heckfenster vergleichsweise klein, lassen aber in puncto Durchblick von innen nach außen nichts zu wünschen übrig. Überhaupt

vermittelt der Innenraum nun Wohlühl-Charakter. Die Sitze versprechen reichlich Auflagefläche für die Oberschenkel, genügend Seitenhalt und damit Komfort auch auf längeren Strecken. Es gibt einige Ablagefächer für allerlei Krimskram, und für FahrerIn oder Fahrer liegen die Bedienelemente dort wo sie hingehören. Das Armaturenbrett wirkt aufgeräumt, die Instrumente sind gut ablesbar.

Den Juke gab es zuletzt wahlweise mit 1,2 bis 1,6 Liter großen Vier-Zylinder-Benzinmotoren mit Leistungen zwischen 94 PS (69 kW) und 218 PS (160 kW) sowie einem 1,5 Liter-Diesellaggregat mit 100 PS (81 kW) sowie auf Wunsch mit Vorderrad - oder Allradantrieb. Der Juke-Jahrgang 2020 beschränkt sich dagegen auf ein Dreizylinder-Motörchen mit 999 Kubikzentimetern Hubraum und Frontantrieb. Freie Wahl erlaubt Nissan nun nur noch zwischen einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe und einem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Andere Motoren fallen ebenso in die Rubrik Fehlanzeige wie Allrad-, ein Diesel- oder Elektroantrieb. Strom könnte zwar irgendwann in Zukunft ebenso in Betracht gezogen werden wie eine leistungsstärkere Sportversion. Doch auf das „Wann?“ gibt es keine klare Antwort.

Der Dreizylinder toleriert schaltfaules Fahren ungern und verrichtet seine Arbeit am liebsten in einem höheren Drehzahlbereich. Das kommt dem Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen im Gebirge entgegen, nervt aber auf längeren Autobahnsteigungen, wo der Dreier zwar nicht schlagartig Impotenz, aber doch deutliche Schwächen zeigt. Wenn also David Moss, Senior Vice President Research and Development bei Nissan Europe, sagt, „die Leistungs- und Drehmomententfaltung des Triebwerks ist wirklich beeindruckend und zeigt, welches Potenzial ein kleiner Downsizing-Antrieb im Hinblick auf Fahrspaß und niedrigere Kosten hat“, muss er mit Widerspruch rechnen.

Keine Kritik hingegen verdienen die Infotainmentoptionen und Assistenzsysteme. Es gibt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung, einen Geschwindigkeitsassistenten mit Verkehrszeichenerkennung sowie ein Spurhalte-, einen Querverkehrs- und einen Totwinkelassistenten. Sie gehören zur serienmäßigen Grundausstattung. Die „Pro Pilot“-Technologie, die das Fahrzeug automatisch in der Spur hält, einen gleichbleibenden sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält und damit den Komfort auf langen Fahrten oder im dichten Verkehr steigert, gehört nur in der höchsten Ausstattungsvariante Tekna zum Serienumfang.

Mit dem Juke führt Nissan eine neue Ausstattungsstruktur ein. Neben den Varianten Visia, Acenta und N-Connecta stehen mit Tekna und N-Design gleich zwei Topversionen zur Wahl. Während das Tekna-Niveau vor allem technikaffine Kunden anspricht, setzt N-Design optische Akzente.

Unter dem Strich ist festzuhalten, dass auch die neue Generation des Nissan Juke ein Fahrzeug für Individualisten bleibt, die sich mit ihrem Auto von der Massenmotorisierung unterscheiden wollen.

Nissan plant, von dem kleinen Crossover im kommenden Jahr 10 000 Exemplare in Deutschland abzusetzen. Da müssen sich die Verkäufer ranhalten, doch die vergleichsweise günstigen Preise, die zwischen 18 990 Euro für die preiswerteste und 27 990 Euro für die teuerste Version mit Automatik liegt, werden ihnen helfen. (ampnet/hrr)

Daten Nissan Juke

Länge x Breite x Höhe (m): 4,21 x 1,98 (o. Sp. 1,80 m) x 1,60

Radstand (m): 2,64

Motor: R3-Benziner, 999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 86 kW / 117 PS bei 5250 U/min

Max. Drehmoment: 180 Nm bei 1750–4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,9–6,2 Liter
Effizienzklasse: B
CO₂-Emissionen: 135–142 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1182 kg / max. 518 kg
Kofferraumvolumen: 422–1088 Liter
Max. Anhängelast: 1250 kg
Wendekreis: 10,57 m
Bereifung: 215/65 R16
Basispreis: 18 990 Euro

Bilder zum Artikel



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



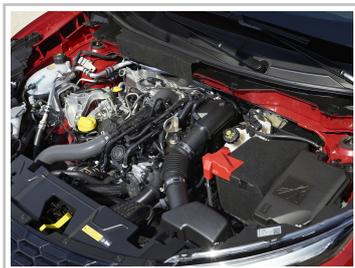
Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan



Nissan Juke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Nissan
