



Nissan Juke Kunst of kitsch?

"Alle wagens lijken op elkaar". Wie dat denkt, moet nodig kennismaken met de nieuwe generatie Nissans. De Murano is een mix van een terreinwagen en een luxe reiswagen. De Qashqai vormt het midden tussen een terreinwagen en een personenwagen. Daar komt nu de laatste en meest gewaagde kruisbestuiving bij. De "Juke" is een kruising tussen een terreinwagen en een sportcoupé. Is dat kunst of kitsch?

Waarom al die kruisingen van verschillende soorten wagens? Omdat dat het beste van twee werelden biedt en er bijzonder uitziet. Tenminste, als het goed wordt gedaan.

Wat betreft het uiterlijk hebben de vormgevers van de Juke hun werk meer dan goed gedaan. Het lijnenspel is extravagant en op diverse punten tot in het extreme doorgetrokken. Zo lijkt de bolling van de wielkasten bijna boven de motorkap uit te komen en daardoor ogen de wielen nog groter dan ze al zijn. De deurehendels van de achterportieren zijn in de raamstijl opgenomen, zodat de Juke op het eerste zicht een drie-deurs coupé lijkt.

Daarbij maken vele details als de boemerang vormige achterlichten, de priemende koplampen en de enorme breedstralers de Juke tot een echte aandachtstrekker. Wie deze wagen rijdt, wil (en mag!) gezien worden!



Interieur

Toen de ontwerpers aan het interieur begonnen, was de inspiratie nog lang niet op. Bovendien zijn ze het concept van

de wagen niet vergeten. De Juke is bedoeld als de sportiefste van de "crossovers" van Nissan. Daarom overheerst een sportieve sfeer in het interieur. De zit in de Juke is hoog, zodat de bestuurder een goed overzicht over het verkeer heeft. Tegelijkertijd zijn de zetels diep en is het metaal doorgetrokken tot aan de schouders: dat geeft het geborgen gevoel van een sportcoupé.



De ruimte voorin is goed. Door de nadrukkelijk aflopende daklijn is de ruimte op de achterbank matig. De bagageruimte is juist fors (met opgeklapte achterbank 830 liter). Zaken als een achterbank op rails of andere ruimtebesparende trucs zijn niet aan de Juke besteed.

Het "Nissan Dynamic Control System" verdient een speciale vermelding. Met slechts een paar knoppen wordt het klimaatcontrolesysteem bediend en kan het karakter van de wagen (normaal, sportief of comfortabel) worden bepaald. Dankzij zeer heldere projectie lijkt de opdruk van de knoppen afhankelijk van de situatie te wijzigen. Dit werkt prettig en logisch, maar helaas is het bijbehorende beeldscherm bij volle zon zo goed als onleesbaar.



Op het beeldscherm verschijnt in eco-modus de verbruikshistorie als staafdiagram of een aanmoediging om zuiniger te rijden (zuinig rijden wordt beloond met meer

sterren). In de sportieve modus verschijnt een heuse G-kracht meter die uitdaagt het uiterste uit de Juke te halen!

Prestaties en verbruik

Dat "uiterste" is sterk afhankelijk van de gekozen krachtbron. De testwagen is voorzien van een inmiddels vertrouwde 1.5 liter dieselmotor die Nissan ook in vele andere modellen toepast. Ondanks het weinig opwindende vermogen van 110 pk / 240 Nm, is de "Juke 1.5 dCi" in de praktijk verrassend kwiek. In koude cijfers uitgedrukt sprint de Juke met dieselmotor in 11.2 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u om door te gaan naar een maximumsnelheid van 175 km.

In gevoelswaarden uitgedrukt, is de Juke heel wat spannender dan dat. Zittende in zo'n bijzondere wagen met zo'n veelbelovend interieur, moeten de prestaties wel goed zijn. De versnellingshendel is kort en schakelt trefzeker. Het koppelingspedaal heeft een uitzonderlijk korte slag en ook het gaspedaal reageert zeer direct.



In de stad presteert de dieselende Juke prima; wie als eerste weg wil zijn bij een verkeerslicht moet zelfs oppassen voor overvloedige wielspin. Op de buitenweg haalt de Juke met dieselmotor moeiteloos zeer hoge kruissnelheden. Het geluidsniveau is gemiddeld, dit is zeker geen opdringerige sportwagen die vermoeiend is op de lange afstand.



Op een traject met voornamelijk stadsverkeer meldde de boordcomputer (alleen te bedienen door de arm door het stuurwiel te steken!) een gemiddeld verbruik van 7.2 liter dieselolie per 100 km. Een testrit over voornamelijk secundaire wegen kostte 5.3 liter per 100 km (fabrieksopgave: 5.1 liter per 100 km). De Juke moet het vooralsnog stellen zonder start/stop-systeem, schakelindicator of andere brandstofbesparende voorzieningen; het zou dus veel zuiniger kunnen.

Weggedrag

Het sportwagengevoel is natuurlijk alleen compleet met een dynamisch weggedrag. De Juke deelt het platform met de brave Nissan Note en de uiterst ontspannen Cube. De Juke is echter breder en minder hoog, bovendien is de wielophanging sterk aangepast.



Ook de besturing is iets directer dan bij de gemiddelde personenwagen. Ondanks de bovengemiddelde hoogte (1 meter 57) helt de Juke nauwelijks over in de bocht. In korte, snelle bochten is het vooral het forse gewicht van de wagen waardoor het elektronische stabiliteitssysteem uiteindelijk moet ingrijpen. De Juke kan zich juist heerlijk vastbijten in lange, snelle bochten.

Het verschil tussen de eerder genoemde comfortabele en sportieve stand is in de praktijk nauwelijks merkbaar. Het onderstel is een fractie stugger dan dat van een alledaagse wagen, maar niet half zo stug als dat van een echte sportwagen. Ook in de stad en op slecht wegdek is het comfort daarom gewaarborgd.



Heel prettig in de stad: de koplampen steken door de motorkap heen en zijn mede daarom zichtbaar vanaf de bestuurderszetel. De omvang van de Juke is daarom

gemakkelijk in te schatten en dat maakt manoeuvreren eenvoudig.

De Juke is optioneel leverbaar met vierwielaandrijving. Dit is niet bedoeld om de wagen terreinwaardig te maken, maar om de wegligging te verbeteren. Het "Torque Vectoring System" kan de aandrijfkracht variabel verdelen over het linker- en rechterachterwiel en de voorwielen. Op die manier krijgen alleen de wielen die de aandrijfkracht kunnen benutten dit toebedeeld en wordt slippen of uitbreken grotendeels voorkomen.



Conclusie

Is de Nissan Juke kunst of kitsch? Gezien het vele werk dat in de fotoreportage bij deze test is gestoken mag het antwoord duidelijk zijn: de Autozine-redactie vind 'm prachtig. Uiterlijk is echter puur persoonlijk en onderweg met de Juke waren de reacties van het publiek zeer uiteenlopend.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat Nissan zich bij de Juke volledig heeft geconcentreerd op de vormgeving. De Juke heeft geen ruimtebesparende vindingen, geen veiligheidsverhogende voorzieningen en geen verbruiksverlagende technieken aan boord. Op al deze punten scoort de Juke gemiddeld, maar niet meer dan dat.

Bij de Juke draait alles om de presentatie en die deugt 100%. Dankzij de presentatie (daarbij hoort ook het gevoel in het stuurwiel en de reactie op de pedalen) lijkt alles spannender dan bij een doorsnee wagen. Het verstand is zeker niet vergeten: ondanks de bovengemiddelde hoogte is de wegligging prima. De prestaties van de 1.5 liter dieselmotor zijn ruim voldoende terwijl het verbruik bescheiden is. Rijden doet de Juke daarom zelfs uit de kunst! ■



Technische fiche

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna

Afmetingen

Lengte	414 cm
Breedte	177 cm
Hoogte	157 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1285 kg
Sleepvermogen	640 kg
Sleepvermogen geremd	1250 kg
Tankinhoud	46 l
Koffinhoud	550/830 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	110 pk @ 4000 tpm
Koppel	240 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,2 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	134 gr. / km



Prijs

Prijs	21.150 €
Basisprijs	16.550 €