

---

## Fahrbericht Nissan Juke Hybrid: Halbstarker mit doppeltem Antrieb

Von Walther Wuttke, cen

In der Nissan-Angebotspalette spielt der Juke die Rolle des Halbstarke. Freches Außendesign und ein ausgefallenes Interieur haben ihn zu einem der beliebtesten Modelle der Marke befördert. Jetzt bekommt der „Coupé-Crossover“, so die Definition in Marketing-Deutsch, einen Hybridantrieb. Bereits im kommenden Jahr soll die komplette Produktpalette von Nissan elektrifiziert sein.

Außen weisen lediglich die dezent überarbeitete Frontpartie und einige Plaketten sowie ein neuer Heckspoiler auf die Technik hin. Der Hybridantrieb steht nicht unbedingt im Ruf, ein besonders dynamisches und agiles Fahrerlebnis zu bieten. Beschleunigungsvorgänge erinnern dann in Kombination mit einem Automatikgetriebe mitunter an ein zähes Gummiband, das sich dehnt und dehnt, wobei der Fahrspaß deutlich auf der Strecke bleibt. Beim Hybrid-Juke legten die Entwickler daher besonderen Wert darauf, das Antrieb und Design keinen Widerspruch erzeugen.

Deshalb spendierten sie dem Juke ein multimodales Getriebe, bei dem ein Algorithmus die optimalen Schaltpunkte findet und gleichzeitig die Bremsenergie rückgewinnung und das Zusammenspiel der beiden Motoren steuert. So wird, das zeigte eine erste Fahrt zum Kennenlernen rund um Krakau, der Gummibandeffekt vermieden. Für den Vortrieb kombinierten die Nissan-Entwickler dem Crossover einen 1,6-Liter-Vierzylinder (69 kW / 94 PS) mit einem Elektromotor (36 kW / 49 PS), was sich in eine Systemleistung von 143 PS übersetzt. In 10,1 Sekunden sind aus dem Stand 100 km/h erreicht und bei 166 km/h die Höchstgeschwindigkeit. Die elektrische Energie liefert eine unter dem Kofferraum montierte 1,2 kWh starke Batterie.

Der Juke startet immer lautlos im Elektromodus. Erst bei Bedarf oder spätestens nach rund drei Kilometern schaltet sich der Verbrenner zu. Und nun beginnt das Zusammenspiel der beiden Antriebe, das dem Menschen hinter dem Lenkrad allerdings weitgehend verborgen bleibt. Es sei denn, der Blick geht auf den Bildschirm, wo der jeweilige Energiefluss dargestellt wird. In der Stadt jedenfalls ist der Hybrid-Juke nach Nissan-Angaben bis zu 80 Prozent elektrisch unterwegs, was mangels Stadtfahrten bei der ersten Ausfahrt allerdings nicht überprüft werden konnte.

Auf der Landstraße zeigt der Juke die Eigenschaften, die zu seinem bisherigen Auftritt passen. Vor allem, wenn die Einstellung „Sport“ gewählt wird, sind eine agile Fahrweise und schnelle Antritte möglich. Daneben stehen noch „Eco“ (eher langweilig) und „Normal“ zur Wahl. Mit der Einstellung „e-Pedal“ aus dem elektrischen Leaf lässt sich der Juke allein mit dem Fahrpedal steuern und die Rekuperation sowie Verbrauch optimieren. Zudem ist es möglich, das Fahrzeug bis auf fünf km/h zu verzögern. Erst für den vollständigen Stillstand ist dann der Tritt auf das Bremspedal notwendig. Den Verbrauch gibt Nissan mit 5,0 bis 5,1 Litern nach WLTP an, und dieser Wert ist durchaus realistisch. Nach der Ausfahrt zeigte der Bordcomputer einen Verbrauch von 5,2 Litern an. Das Fahrwerk des Juke kommt aus der Gattung informativ und teilt vor allem schlechte Fahrbahnverhältnisse den Insassen gut gedämpft mit.

Der Innenraum wurde ebenfalls leicht überarbeitet. Zwei Rundinstrumente zeigen Geschwindigkeit und den jeweiligen Ladezustand der Batterie an. Zwischen ihnen kann der Fahrer die Zusammenarbeit der beiden Antriebe verfolgen. Das Kofferraumvolumen liegt bei 354 Litern – wegen des Akkupaktes 68 Liter weniger als beim konventionell angetriebenen Juke. Die Preisliste beginnt bei 31.090 Euro.

---

Nach dem Juke-Hybrid werden bald die vollelektrischen Modelle Townstar und Ariya folgen, und außerdem warten noch Qashqai und X-Trail auf ihre Elektrifizierung als Hybridmodelle. (Walther Wuttke, cen)

#### Daten Nissan Juke Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,21 x 1,80 x 1,598

Radstand (m): 2,63

Antrieb: R4-Benziner, 94 PS, 1589 ccm, Hybridantrieb, 36-kW-E-Motor, Multimodal-Getriebe

Gesamtleistung: 105 kW / 143 PS

Max. Drehmoment: 148 Nm/3600 U/min (205 im EV-Modus)

Höchstgeschwindigkeit: 166 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,1 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,0-5,1 Liter

Effizienzklasse: Euro 6d-ISC-FCM

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 114–115 g/km (WLTP)

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1362 kg / max. 364 kg

Grundpreis: 31.090 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

---



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

---



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan



Nissan Juke Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Nissan

---