

Der Nissan Juke wird zum Pistenschreck

Von Axel F. Busse

Fahrzeughersteller wie Kässbohrer, Scottrac oder Sno-Cat genießen im Alpenraum hohes Ansehen. Sie stellen Pistenraupen her. Nissan gehört bisher nicht zu diesem erlauchten Kreis. Das könnte sich ändern, denn jetzt gibt es den Juke Nismo RSnow. Allerdings bislang nur als Einzelstück.

Schauplatz Samedan bei St. Moritz, ein Vormittag im Januar 2016: Ratternd und eingehüllt in eine Wolke aufgewühlten Schnees zieht ein merkwürdiges Vehikel seine Bahn nahe der Nationalstraße 29. Die Karosserieform erscheint vertraut, doch die untere Hälfte des Autos scheint irgendwie nicht dazu zu gehören. Der Nissan Juke Nismo RSnow ist das Ergebnis einer spleenigen Idee, internationaler Zusammenarbeit und solider Mechaniker-Kompetenz – der Star beim Winterfahrttraining der Schweizer Nissan-Vertretung.

Bis der automobile Sonderling in die Bündner Alpen kommt, sind englische Nissan-Ingenieure, die US-amerikanische Firma Track Truck, schwedisches Testpersonal und deutsche Mitarbeiter des japanischen Herstellers an der Umsetzung des Vorhabens beteiligt. Demnächst kommt noch die slowakische Nissan-Dependance hinzu, denn dort soll ein zweiter Juke Snow entstehen.

Bodenfreiheit, das weiß jeder SUV-Fahrer, ist die wichtigste Voraussetzung für gelungene Offroad-Ausritte. Beim Juke-Schneemobil ist davon mehr als reichlich vorhanden. Satt 45 Zentimeter über der Piste schwebt die Crossover-Karosse dem Ziel entgegen. Der Fahrersitz befindet sich entsprechend fast in Hüfthöhe, so dass das Einsteigen eine gewisse Herausforderung darstellt. Drinnen deutet nichts auf den ungewöhnlichen Antrieb des 160 kW / 218 PS starken Fünftürers hin. Der sportlich durchgestylte Innenraum hat seine Schalensitze behalten, ebenso Cockpit, Pedalerie und den Hebel für das Automatik-Getriebe.

„Eigentlich mussten wir nur die Alufelgen abnehmen“, redet John Jackson den technischen Aufwand klein, der für den Umbau nötig war. Der 44-jährige Brite ist bei

einer Motorsportfirma in der Nähe von Silverstone beschäftigt, die für Nissan Europa die Umrüstung des Show- und Snow-Cars erledigte. Außer dem Einbau von zusätzlichen Distanz-Elementen waren nur Modifikationen an Federn und Dämpfern sowie Änderungen an Stoßfängern und Seitenschwellern des Serienfahrzeugs notwendig, bis die Ketten ausreichend Platz in den Radkästen hatten. Zusätzlich war eine Neuprogrammierung der elektronischen Allradsteuerung nötig, die nun bei einer permanenten Kraftverteilung von 50:50 zwischen den Achsen verriegelt ist.

Die Raupenketten bestehen aus einem ca. 40 Zentimeter breiten Gliederband, das von sieben Rollenpaaren auf den Boden gedrückt wird. Dadurch entsteht unter jedem Radkasten eine Aufstandsfläche von rund 2800 Quadratzentimetern, während sich beim Antrieb über herkömmliche Reifen der Bodenkontakt pro Rad nur auf die Größe einer Handfläche beschränkt. Folglich verteilt sich das Gewicht des Fahrzeugs auf einen viel größeren Bereich und erzeugt unvergleichlich mehr Traktion. Selbst 50 Zentimeter tiefer Pulverschnee kann den Juke Nismo RSnow nicht mehr aufhalten.

Nachdem John Jackson und seine Kollegen für umgerechnet mehr als 8000 Euro den Satz Kettenantriebe bei dem in Michigan beheimateten Unternehmen Truck Track besorgt hatten, begann in Northamptonshire der Umbau. „Die Ketteneinheit ist ein Standardbauteil, das praktisch jeder Auto-Bastler dort bestellen kann“, sagt Jackson. Etwa 370 Kilogramm wiegen die Raupen zusammen, die Montage dauerte rund 40 Stunden. Anschließend ging es zum Testeinsatz ins schwedische Arjeplog am Polarkreis. In Samedan wurde das Ergebnis jetzt erstmals öffentlich vorgeführt. „Anschließend gehen wir damit in die Slowakei“, erzählt der englische Ingenieur, „die Nissan-Kollegen dort sind so begeistert von unserem Auto, dass sie sich einen eigenen Schnee-Juke anschaffen wollen“. Rund 38 000 Euro hat der Umbau insgesamt gekostet.

Der Nismo RSnow fährt sich fast wie ein normales Auto. Getriebehebel auf „D“ und Gas geben ist alles, was der Fahrer tun muss. Auf festgefahrener Schneedecke rasselt es schon bei 20 km/h, als führe man über ein Waschbrett. Nur beim Rangieren muss man sich umstellen, denn der extrem reduzierte Lenkeinschlag verlangt Platz. Der Wendekreis dürfte bei etwa 50 Metern liegen. Der kompakte Crossover-Renner, der sonst in sieben Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sprintet, kennt als Snowmobil fast keine Hindernisse. Nur bei der Agilität muss man sich etwas einschränken, denn die Höchstgeschwindigkeit ist auf 85 km/h reduziert. Das ist auch gut so, denn der hoch gewirbelte Schnee hüllt das Fahrzeug bald in eine Wolke ein, die einem fast jede Sicht nimmt.

An eine Serienfertigung des Schneemobils sei aktuell nicht gedacht, heißt es von Seiten

der japanischen Marke. Doch wer seinen Juke unbedingt zum Pistenschreck umbauen möchte, dürfe sich gern Tipps von den findigen Nissan-Ingenieuren holen. Die Auseinandersetzung mit der heimischen Zulassungsbehörde muss der Privatbastler dann wohl aber selbst führen. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



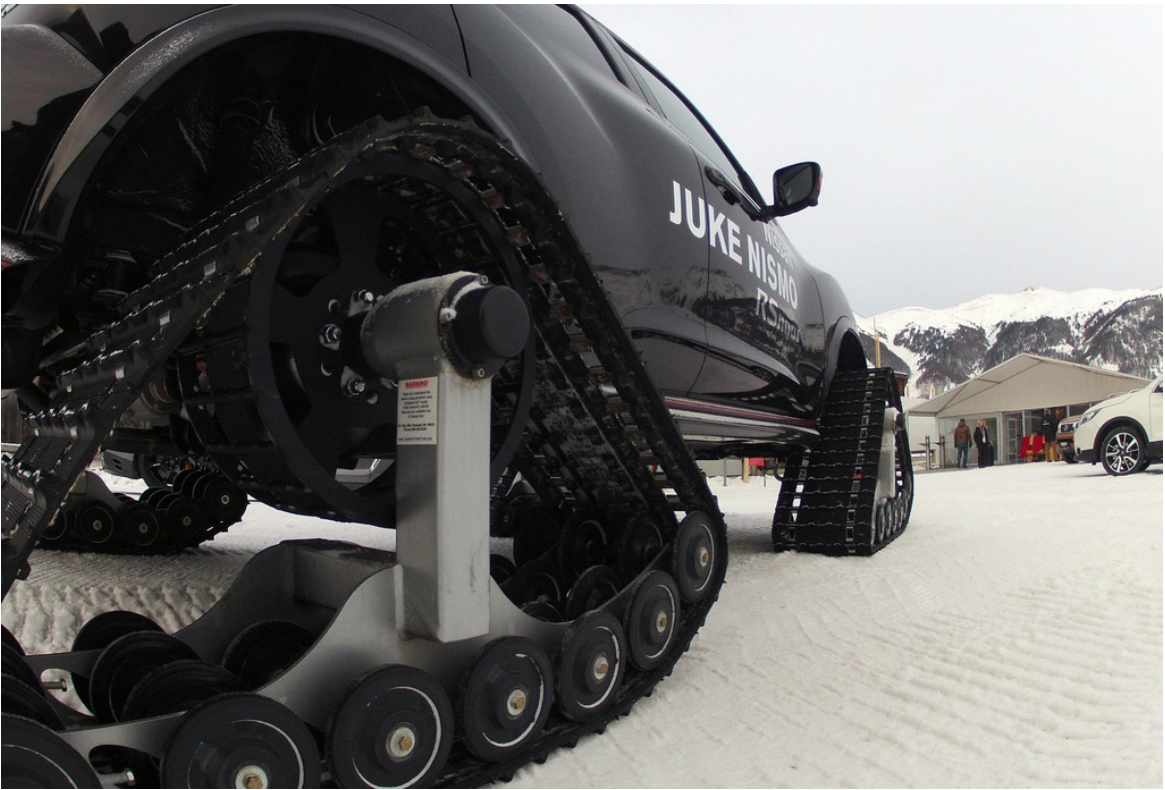
Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.



Nissan Juke RSnow.
