



Martijn Verhoef
18 juni 2022

Cross-over met extra pit

Nissan bewijst meer dan eens een vooruitziende blik te hebben. Als eerste introduceert het merk een cross-over in het C-segment, terwijl alle concurrenten nog lage modellen voeren. En de cross-over coupé Nissan Juke geldt als ware trendsetter, die hetzelfde kunstje een segment lager flikte. Met de Nissan Leaf blijken de Japanners pionier op het gebied van elektrisch rijden. Maar de wet van de remmende voorsprong ligt ook bij Nissan op de loer. Blijven vernieuwen is het devies en dat doet Nissan nu door beide stijltrends samen te voegen. Een geëlektrificeerde cross-over coupé, in de vorm van de Juke Hybrid. Toch is hier minder vernieuwing gaande dan je zou denken. Maar daarover later meer, we vertellen je er alles over in de test van deze nieuwkomer.



Speciaal logo

Om bij het uiterlijk te beginnen. Al sinds zijn eerste levensfase blijkt de Juke smaakgevoelig, dat maakt de auto juist zo leuk voor zijn bezitters. Het is een smaakmaker en altijd voer voor discussie. De nieuwe versie verloor wellicht wat van die scherpe randjes, maar is nog steeds onmiskenbaar een Juke. Daar verandert de nieuwe hybrideversie niets aan, want de uiterlijke verschillen ten opzichte van zijn benzinebroertje zijn minimaal. Uiteraard worden de nodige Hybrid badges geplaatst. Het Nissan logo voor geëlektrificeerde Nissans is ook anders dan voor de versies met alleen verbrandingsmotor.

Je herkent dit aan de witte merknaam en omlijsting. Daarnaast wordt op de hybrideversie een dichte grille geplaatst, die de luchtweerstand verlaagt. Je kunt ook opteren voor dichte 17 inch wielen, maar die zie je niet onder de testauto. Deze is namelijk uitgevoerd als Premiere Edition en krijgt 19 inch zwarte Aero wielen aangemeten. Daarnaast profiteert deze versie van specifieke stickers op spiegels en C-stijl en is het dak in een contrasterende kleur gespoten. Donkergetint glas achter

maakt de stoere look compleet, want ondanks dat de auto al een aantal jaar meegaat, komt de Juke nog steeds heel bijdetijds over.

De verzonken handgrepen voor de achterportieren en de coupé-vorm van deze B-segmenter maken dat de auto zijn gelijke bijna niet kent. De auto past prima in het rijtje van de C4 en C-HR, die volgens hetzelfde recept zijn bereid.



EV-knop

De bijzondere details van de Premiere Edition vinden ook hun weg in het interieur van de Juke, maar je moet zoeken om verwijzingen naar de hybride aandrijflijn aan te treffen. Er is een EV-button, die geheel elektrisch rijden mogelijk maakt in stadsverkeer. En er is de bekende e-Pedal knop, die we kennen uit de Leaf. Wat die doet, lees je zometeen. Je kunt verder rekenen op een extra informatievenster tussen de tellers, waarop te zien is welke manier van aandrijving er is. Met de D-Mode knop voor de versnellingspook selecteer je welke rijmodus je wilt instellen.

In het infotainmentsysteem vind je ook nog specifieke informatie over verbruik en rijgedrag. Het scherm verschilt niet met de benzine-Juke en kent in grootte zijn meerdere in die van concurrenten als de Captur en Peugeot 2008. De functionaliteit doet er echter niet voor onder, want de auto biedt standaard zaken als digitale radio en Apple Carplay. Aan aansluitingen geen gebrek, ook achterin beschikken de passagiers over USB. Het is nog ouderwets knoppen indrukken in de Juke, want zowel multimedia als klimaat zijn met druk- en draaiknoppen te bedienen. Ergonomisch is het daardoor prima voor elkaar binnenin de Nissan, al kunnen we ons door de algehele uitstraling niet aan de indruk onttrekken dat de Juke alweer even meegaat. Aan het gebruiksgemak doet dat niets af, zoals het comfort aan boord van de Juke ook goed op orde is.



Opwaardering

De stoelen zijn uitgebreid handmatig te verstellen en het stuur is goed naar je toe te halen. De sportstoelen zien er ook nog eens heel goed uit en zijn met mooie materialen bedekt. Dit kunstleder is ook rond de middenconsole en op het dashboard

aangebracht, wat het gehele interieur echt opwaardeert. Uiteraard kun je ook voor andere stofferingen en kleurstellingen kiezen, maar er ontstaat in deze gedaante een heel hip interieur.

Voorin zit je prima en blijven de knieën voor gemiddelde bestuurders ver weg van het kunststof. Achterin is de auto nog steeds geen ruimtewonder, zodat de hoofd- en beenruimte beperkt zijn. De kofferbak moet zelfs nog iets aan ruimte inleveren, want de 1,2 kWh batterij is hier onder de vloer geplaatst.



Profijt van de groep

Kijken we naar de verkoopcijfers, dan is de nieuwe Juke iets minder succesvol dan zijn illustere voorganger. Een van de oorzaken kan zijn dat het aantal motoropties gereduceerd was tot één, zoals we in een eerdere test concludeerden. Met de komst van de hybride aandrijflijn is dat probleem verholpen en Nissan verwacht dan ook veel van deze nieuwe optie. Hoewel, nieuw? In de Juke introduceert deze aandrijflijn, maar we kennen deze al van de Renault Clio of Captur E-Tech en reden ook

al met de Renault Arkana die dezelfde krachtbron kent.

Technisch wijzigt de aandrijving niet, maar dat neemt niet weg dat kopers van een Juke daar nu ook van profiteren. Er zijn dan ook genoeg argumenten om voor de Hybrid te gaan. Zo heb je standaard een automaat en 143 pk, terwijl de auto goedkoper uitkomt dan de 117 pk sterke benzineversie van de Juke met automaat. Alleen als je een aanhanger of caravan wilt trekken, is het raadzaam om de hybrideversie te mijden. Je kunt hiermee 750 kg geremd trekken, terwijl de benzineversie het tot 1.350 kg schopt.

Qua rijgedrag is dit ook de Juke die je moet hebben. De auto is een stuk pittiger dan de driecilinder en kan door elektrokracht direct oppakken. Het valt op hoe mooi elektromotor en verbrandingsmotor samenwerken, want de benzinemotor slaat nooit hinderlijk aan. Het proces is heel geraffineerd, terwijl de cross-over er met gemak van doorsprint. Door het gebruik van e-Pedal remt de auto op de motor af, zodat weer energie wordt teruggewonnen. In tegenstelling tot de Leaf brengt dit de Juke niet helemaal tot stilstand.

Met een rijklaargewicht van 1.327 kg is de Juke Hybrid niet veel zwaarder geworden, zodat het leuke rijkarakter blijft. De auto stuurt licht, maar direct in bochten en geeft qua onderstel veel feedback aan zijn bestuurder. De auto is daarin voldoende comfortabel, maar geldt zeker als straffer ten opzichte van een Captur. Tijdens de introductie lezen we een verbruik van 6,1 liter op de 100 kilometer af, maar we twijfelen er niet aan dat dit met wat beleid nog te reduceren is. Zo reden we met de eerder genoemde Arkana zo'n 1 op 18 gemiddeld, terwijl die auto een stukje zwaarder is. Overigens kun je op een PHEV-versie van de Juke lang wachten, want in tegenstelling tot de Captur staat zo'n versie voor de Nissan niet in de planning.



Altijd compleet

De voordelen van een hybrideversie zijn natuurlijk een lagere uitstoot. Dat is niet alleen beter voor het milieu, maar ook voor de hoeveelheid afdracht aan de belastingkas. Het BPM-bedrag op een Juke Hybrid is gehalveerd ten opzichte van de DIG-T automaat. Het maakt de Juke Hybrid beschikbaar vanaf 33.040 euro, wat de auto tussen de Captur en Arkana met dezelfde aandrijving in plaatst. De Juke biedt ten opzichte van de Captur leuker rijgedrag en een completere uitrusting, die je bovendien zonder al te hoge investeringen eenvoudig kunt uitbreiden met wat optiepakketten. Bij de geteste Premiere Edition wordt de keuzestress je bespaard, want die uitvoering is al helemaal voor je samengesteld. Voor 35.890 euro staat die auto voor je klaar en dan hoef je zelfs geen metallic lak extra af te rekenen.

De hybride aandrijving is een welkome toevoeging aan het Juke assortiment en meteen de beste krachtbron die je kunt kiezen. Het leuke rijgedrag is gebleven en de unieke uitstraling is nog steeds present. Tijd om de prestaties van zijn illustere voorganger minimaal te evenaren.

Plus

- + Geheel eigen uitstraling
- + Krachtige en zuinige prestaties
- + Compleet uitgerust

Min

- Interieur raakt wat gedateerd
- Komt (nog) niet als plug-in hybride