



Martijn Verhoef
16 april 2020

Blijmaker

Nog los van de huidige gezondheids crisis en alle gevolgen van dien heeft Nissan wel eens betere tijden gekend. Het merk heeft te maken met spanningen in de Renault-Nissan alliantie en zag haar afzet flink teruglopen. Daarnaast dienden de Japanners grote investeringen te doen in de ontwikkeling van nieuwe aandrijflijnen en modellen, wat zijn uitwerking heeft op de balans van de fabrikant. Maar gelukkig is er ook goed nieuws te melden, want de hagelnieuwe Juke is inmiddels in de Nederlandse showrooms gearriveerd. Om te onderzoeken of de hippe cross-over precies de blijmaker is die het merk en Nederland op dit moment nodig heeft, leenden we de Juke een weekje.



Strakker en krachtiger

We ontkomen er niet aan om het eerst even over het uitgaande model te hebben. Met die auto bewees Nissan dat het de trend voor kon zijn, want de Juke was één van de eerste compacte cross-overs en daarmee mateloos populair. Het uiterlijk was op zijn zachtst gezegd smaakgevoelig, maar bij veel kopers viel dat onderscheidende ontwerp in de smaak. Anno 2020 is aflossing meer dan welkom, zijn voorganger is namelijk al ruim tien jaar in productie. De nieuwe Juke is geëvolueerd in een net zo opvallende, maar strakker vormgegeven compacte cross-over. Nissan nam afscheid van de ronde vormen, want de nieuwe Juke heeft voornamelijk hoekig lijnwerk, waarmee de auto krachtiger voor de dag komt. Gebleven is het coupé-achtige voorkomen, waar de Toyota C-HR ook al jaren hoge ogen mee gooit.

De koplampen zijn nog steeds separaat aan de dagrijlampen in de neus gepositioneerd, wat direct een belangrijk herkenningspunt is om de auto als Juke te typeren. De led dagrijverlichting vloeit nu mooi over in de vrij forse chromen grille, wat de auto nog een stukje stoerder maakt. De mogelijkheid van een Two-Tone

exterieurlak zien we steeds meer terugkomen en die optie mag ook bij de Juke niet ontbreken. Het dak en de spiegels zijn zwartgelakt, waardoor de handgrepen van de achterdeuren nu nog mooier wegvallen in het contrast. Als N-Design krijg je de Juke ook nog eens met fraaie tweekleurige lichtmetalen wielen geleverd. Door de stoere uitstraling en de vlotte kleurstelling komt de Nissan een stuk volwassener voor de dag.



Geluisterd naar kritiek

Het uitgaande model kon onze goedkeuring verdragen, maar er waren een aantal kanttekeningen geplaatst. Zo vonden we het materiaalgebruik in het interieur tegenvallen en hield de binnenruimte niet over. Om met het eerste kritiekpunt uit het verleden te beginnen; dat materiaalgebruik heeft Nissan bij de nieuwe Juke aanzienlijk verbeterd. Zeker wanneer je de N-Design uitrusting kiest, heb je weinig reden tot klagen. Het dashboard is deels met een soort alcantara bekleed en de middenconsole is van een laagje bekleding met stiksel voorzien. De knoppen voelen goed en zitten waar je ze verwacht. Alleen de onderste lagen van het dashboard en deurpanelen zijn uit iets harder kunststof opgetrokken, de delen die je aanraakt voelen goed. De finishing

touch is de zwarte hemelbekleding, die het interieur wellicht wat donker maakt, maar het sportieve karakter goed weet uit te dragen. Het stuur is afgeplat en ligt goed in de hand, hoewel een aantal bestuurders het stuurwiel nog wel iets dichter naar hen toe zouden willen trekken. De versnellingspook is redelijk hoog geplaatst en daarmee ligt hij goed in de hand. De stoelen zijn comfortabel en bieden een goede zijdelingse steun.



Geluid uit de stoelen

Onmiskenbaar voor het segment waarin de auto opereert zit je lekker op de bok, waardoor je een goed overzicht hebt over de weg voor en naast je. Bovendien beschikt de auto over een viertal camera's die je aan alle kanten helpen bij het inparkeren. Ondanks de kleine achterraut en vrij brede a-stijl heb je zo dus voldoende zicht rondom. Nissan heeft een prettig werkend multimediasysteem in de Juke geplaatst, dat onder andere voorziet in navigatie en Apple Carplay. Een dikke geluidsinstallatie mag ook niet ontbreken, waarbij zelfs geluidsboxen in de hoofdsteunen zijn geplaatst voor de ultieme luisterervaring.

Je wordt gelukkig niet bij de minste bass al uit je stoel getrild, want het Bose systeem houdt het behoorlijk beschaafd.

De Juke is nog steeds geen ruimtewonder, maar biedt wel iets meer been- en hoofdruimte dan voorheen. Door de dubbele bodem in de kofferruimte kun je aardig wat boodschappenkratten kwijt achterin de Nissan, maar houd rekening met de vrij hoge tildrempel. De Japanse cross-over moet op het gebied van ruimteaanbod auto's als de 2008 en T-Cross voor laten gaan.



Beperkte keuze

De Juke blonk al nooit uit in een veelzijdig motorenpalet en met de komst van het nieuwe model is het aanbod nog wat geslonken. Je kunt de Japanner namelijk alleen nog als benzineversie bestellen, Nissan plaatst dan de 1,6-liter driecilinder in het vooronder. Desgewenst kun je voor een automaat opteren, je beschikt dan over de fijn schakelende DCT met zeven versnellingen en dubbele koppeling. Wij moeten het stellen met de handgeschakelde zesbak, maar dat is bepaald geen straf. We gaven al aan dat de pook goed geplaatst is en de versnellingsbak schakelt zuiver en

doeltreffend.

We moeten wel erg wennen aan de gasrespons van de driecilinder, want het vermogen lijkt zich te afwachtend op te bouwen. Hierdoor heb je eerst het gevoel dat je kracht tekortkomt, terwijl de Juke er even later wat ongecontroleerd vandoor sprint. Het vergt dus enige tijd om te ontdekken wat je bij een bepaald toerental mag verwachten, maar als je dat eenmaal onder de knie hebt, blijkt de Juke een prima metgezel. Snel wordt het nooit, maar de auto biedt voldoende kracht om moeiteloos met het verkeer mee te komen. Waar de auto nog steeds in uitblinkt, is een directe besturing en zeer fijne wegligging. Bij de vorige Juke viel dit al op, maar in de nieuwe versie wordt overhellen helemaal tot een minimum beperkt. Je kunt daarmee een bocht goed aansnijden en zonder oncomfortabele overhang de curve goed doorkomen. De auto weet te allen tijde comfortabel te blijven, dat is tenslotte wat je verwacht van een cross-over. Daarnaast blijft het aangenaam stil in de Juke, terwijl het in de testweek behoorlijk hard waaide.

Naast het up-to-date rijgedrag, weet de Nissan ook een uitgebreide veiligheidsuitrusting te bieden. Zaken als een grootlichtassistent, rijbaanhulp en een noodrem zijn vanaf het instapmodel aanwezig. De Propilot is optioneel en hiermee kan de Juke automatisch afstand houden en met de baan meesturen.



Terecht stempel

De nieuwe Juke staat voor iets minder dan 25 mille rijklaar bij de plaatselijke Nissan-dealer. De geteste N-Design gaat voor 5.000 euro extra mee, maar dan ben je er nog niet. De halflederen sportstoelen met bijbehorende alcantara bekleding vragen een extra uitgave van 1.500 euro. De Propilot is ondergebracht in het Technology Pack en vraagt nog eens 1.200 euro investering. Je hebt dan ook gelijk dodehoekhulp en de camera's rondom. De 100 euro duurdere Tekna biedt bovengenoemde extra's standaard, maar dan moet je het zonder de Bose audio en tweekleurige lak stellen. Het is dus net waar de voorkeur naar uitgaat.

De Nissan Juke is nog leuker dan voorheen en weet zich uniek te positioneren binnen het segment. Over smaak valt niet te twisten, maar wij denken dat het nieuwe ontwerp meer consumenten kan bekoren, zonder aan originaliteit in te boeten. De stempel blijmaker maakt de Juke dus zowel met zijn uiterlijk als de rijeigenschappen waar.

Plus

- + Origineel ontwerp
- + Fraaie wielen en kleurstellingen
- + Complete veiligheidsuitrusting

Min

- Coupévorm kost ruimte en overzicht
- (nog) geen keuze in motorisatie