



Nissan Juke-R Uitzinnig

Rij-impresie | Eigenlijk wilde Nissan alleen aandacht trekken. De Juke-R schoot zijn doel echter ver voorbij. Letterlijk en figuurlijk. Voor de 24 uren race van Dubai bouwde Nissan eenmalig een extreem snelle versie van de kleine SUV. Dat bleek niet alleen wonderen te doen voor de verkoop van de alledaagse Juke. Er ontstond zelfs vraag naar deze bijzondere versie. Het ene exemplaar uit Dubai was heel even in Europa en Autozine maakte een meer dan spectaculaire proefrit...

De Nissan Juke moet het hebben van het uiterlijk, dat is al bij de eerste aanblik duidelijk. Om aan te geven dat de Juke meer biedt dan alleen een mooi gezichtje, wilde Nissan de auto inzetten als "pacecar" voor de 24 uren race van Dubai. En alhoewel de snelste versie met 190 pk / 240 Nm bepaald geen trage auto is, was het lang niet voldoende om het tempo te zetten voor een autorace.

De Nissan GT-R daarentegen heeft meer dan voldoende vermogen in huis. Deze supersportwagen van Nissan is zelfs sneller dan de snelste Lamborghini, Ferrari of andere exoot. Dat dankt de GT-R niet alleen aan een zeer sterke motor, maar vooral aan een uiterst effectieve (vierwiel)aandrijving, een perfect gebalanceerd onderstel, slimme elektronica en een superieure stroomlijn. Op de stroomlijn na, zouden al die zaken in theorie ook naar een willekeurige andere auto overgebracht moeten kunnen worden.



Aanpassen

Daarom gaf Nissan een Britse specialist de opdracht om een Juke te voorzien van GT-R techniek. Na veel wikken, wegen, hakken en zagen werd een hagelnieuwe GT-R van de productielijn geplukt en van het bodywork ontdaan. De wielbasis werd ingekort en de aandrijflijn weer aangesloten. Bovenop het ingekorte GT-R chassis werd het koetswerk van een Juke geplaatst.

Niet alleen voor de veiligheid, maar vooral om het koetswerk bij elkaar te houden, werd een rolkooi geplaatst. Het dashboard is een bijzondere (en vooral geslaagde!) mix van Juke en GT-R geworden. Zo bleef de eigenzinnige middentunnel in de vorm van een motorfietstank, maar werden de klokken van de GT-R geplaatst (de snelheidsmeter moet immers doorlopen tot ver voorbij de 300 km/u) onder de "zonnekap" van de Juke.



Uiteraard werd het koetswerk aangepast om duidelijk te maken dat het hier om een meer dan bijzondere uitvoering gaat. Nissan koos voor "vuilniszakkenzwart" en klopte de wielkasten uit tot in het extreme. Noodzakelijkerwijs moest de luchtinlaat worden vergroot om de 3.8 liter V6 van voldoende frisse lucht te voorzien. Tegelijkertijd werd de stroomlijn verbeterd. Twee kleine, op maat gemaakte, spoilers achterop zorgen voor de broodnodige "downforce". Gezien de snelheden waartoe de Juke-R in staat is, is dat bittere noodzaak en geen uiterlijk vertoon.

Immers: deze Juke levert nu 550 pk / 632 Nm en dat is meer dan de gemiddelde "supercar". Ter illustratie: de Nissan GT-R accelereert vanuit stilstand naar 100 km/u in welgeteld 2.8 seconden. Er is slechts één (productie)auto op de wereld die dat sneller kan, en dat is de ruim duizend pk sterke Bugatti Veyron. Het is dus logisch dat de Juke "iets" moest worden aangepast om al dat vermogen in goede banen te leiden.

Trapauto

De paar geluksvogels die in de Juke-R mogen rijden,

moeten zich eerst bewijzen in een gewone Juke. Pas wanneer het parcours uitgebreid verkend is en het team dat de Juke-R begeleidt vertrouwen heeft in de stuurmanskunsten van de testrijder, mag de Juke-R worden betreden.



De proefrit met de gewone Juke staat in zo'n schril contrast met de Juke-R, dat net zo goed een trapauto gebruikt had kunnen worden voor het oefenrondje. De Juke-R briest, gromt, zweet en intimideert nog voordat er een meter is gereden. De pedalen zijn vreemdsoortig groot en bovendien hypergevoelig. Zelfs een heel voorzichtig tikje op het gaspedaal is voldoende om er vandoor te gaan met een tempo dat de gemiddelde GTi al niet kan bijhouden. Langzamer kan de Juke-R echter niet...



Wanneer het gaspedaal echt wordt ingetrapt, volgt iets wat alleen maar kan worden vergeleken met een explosie. Deze motor bouwt het vermogen niet op, maart barst uit. Als lontje dat heel even tijd nodig heeft om te ontbranden, vragen de turbo's een fractie van een seconde om op toeren te komen. Daarna wordt het volledige vermogen als een bom losgelaten op de auto... en de inzittenden. De G-krachten zijn zo enorm dat zelfs getrainde atleten maar een paar minuten met de Juke-R kunnen rijden. Daarna beginnen lichaamsdelen te tintelen omdat de bloedtoevoer stopt.

Wegligging

Net als bij de GT-R is de grip fenomenaal; het hogere zwaartepunt van de Juke blijkt daar nauwelijks afbreuk aan te doen. Op een droog wegdek moeten krankzinnig hoge snelheden worden gereden om ook maar iets van wielspin op te wekken. Om toch iets van wielspin of driften mogelijk te maken, heeft Nissan een deel van het circuit doelbewust onder water gezet. Net als in de GT-R is het gevoel in het stuur onder alle omstandigheden uitmuntend. En net als de GT-R, is de Juke-R in staat tot zulke enorme zijwaartse krachten dat de wielen een speciale rand hebben die voorkomt dat de band van de velg wordt gedrukt...

Wanneer de limiet eenmaal is bereikt, is duidelijk merkbaar dat de Juke-R een kortere wielbasis heeft dan de GT-R. De GT-R is niet alleen stabiel, maar vooral makkelijker op hoge snelheid te rijden. Tegelijkertijd is de Juke-R meer racewagen: de mechanische geluiden zijn veel beter hoorbaar en de bestuurder is nog meer één met de techniek.

Driehonderd

Tenslotte mag de Juke-R de kombaan op om zich op hoge snelheid te bewijzen. Of moet dat zijn: de kombaan "in". Nissan meldt namelijk fijntjes dat de bocht met minimaal 180 km/u in moet worden gestuurd, anders is er niet voldoende "downforce" en valt de astronomisch dure demo naar beneden. Na de bocht kan volgas worden gegeven om aan het einde van het rechte stuk de magische snelheid van 300 km/u op de teller te tonen.

Dat laatste gaat met zo veel geweld gepaard, dat ondergetekende nooit de kans kreeg om daadwerkelijk op de snelheidsmeter te kijken. Gelukkig werd iedere rit op video vastgelegd en bleek later dat de Juke-R de 300 km/u inderdaad haalt. Met gemak.



Conclusie

Nissan bedoelde de "Juke-R" slechts als een aandachtstrekker. Speciaal voor de 24 uren race van Dubai werd één Juke voorzien van de aandrijflijn van een Nissan GT-R. Dat deed niet alleen wonderen voor het imago van de Juke; diverse oliesjeiks gaven aan wel zo'n vlotte Juke te willen hebben. Leuk voor de kinderen. Het prijskaartje van rond de 500.000 euro is daarbij geen bezwaar (en bovendien vergelijkbaar met een kant-en-klare racewagen). De Juke-R gaat daarom binnenkort op zeer beperkte schaal in productie.

Het ene exemplaar uit Dubai was heel even in Europa (Parijs, om precies te zijn) en bewijst dat de sjeiks een meer dan bijzonder "speeltje" hebben gekocht. De bijzondere mix van Juke en GT-R maakt van een excentrieke auto een uitzinnige auto, en dat versterkt het karakter van deze unieke SUV meer dan zelfs Nissan ooit had durven dromen (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Nissan Juke-R R

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

414 x 177 x 157 cm
253 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

n.b.
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

50 l
506/786 l
255/40R20

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

3799 cc
6/4
530 pk @ 6400 tpm
612 Nm @ 3200 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

3 sec.
275 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

INF l / 100 km
INF l / 100 km
INF l / 100 km
gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 500.000,-
€ 20.640,-