



Nissan Juke Nismo

50 tinten grijs

Autotest | Is het leven een grijze sleur geworden? Verlangt u naar spanning en opwinding? Dan heeft Nissan wellicht de oplossing. De Juke was al een tikkeltje ondeugend model, maar is nu ronduit opwindend geworden. Nissan wil passie in het autorijden brengen met de Juke Nismo. Autozine liet zich helemaal gaan...

De term "Nismo" doet de harten in Europa nauwelijks sneller staan. In Japan is dat wel anders! Daar heeft deze term een even magische betekenis als Brabus, AMG of Abarth in Europa. Een "Nismo" is de meest sportieve uitvoering van een Nissan. Maar er is een groot verschil met de Europese tuners: bij Nismo staan durf en plezier voorop, dat hoeft niet per definitie van het motorvermogen te komen.

Verleiding

De heetgebakerde Juke verleidt in eerste instantie met het uiterlijk. Van nature is de Juke al een gedurfde auto, maar na de Nismo behandeling heeft deze Nissan een bijna wulpse uitstraling. In dit geval is dat niet ongepast: een auto als deze wordt immers gekocht om op te vallen en dan is discretie ongewenst.



Neem plaats achter het stuur en de verleiding is compleet. Het interieur is, net als bij iedere andere Juke, al even gedurfd vormgegeven als het exterieur. Voor de Nismo weet Nissan de zintuigen nog meer te prikkelen. De Juke Nismo heeft diepe kuipstoelen die veel zijdelingse steun bieden, maar tegelijkertijd heerlijk zacht zijn. Het stuurwiel is bekleed met suède en ligt perfect in de hand. Het zijn details als deze waardoor de auto al overtuigt voordat er ook maar een meter is gereden.

Omdat de Nismo de top-uitvoering van de Juke is, zijn alle zaken die op de andere versies optioneel zijn nu standaard. Denk daarbij aan een keurig verzorgd audio-, communicatie- en navigatiesysteem (incl. prima functionerende iPhone integratie), maar ook aan een licht- en regensensor en sleutelvrije toegang.



Een stop/start-systeem of schakelindicator ontbreken helaas. Een technicus wist te vertellen dat deze voorzieningen bij de introductie van het model in 2010 niet gebruikelijk waren op auto's als deze, maar belooft beterschap voor de volgende generatie.

Om de pret nog verder te verhogen, ontwikkelt Nissan een iPad applicatie (plus een bijbehorende kabel) waarmee de iPad dienst kan doen als race-computer. De bestuurder krijgt hiermee inzicht in zelfs de meest intieme werking van de motor. Een professionele coureur kan hiermee het maximale uit de auto halen, voor de Nismo-rijder is het vooral leuk. Op het circuit kan de iPad worden gebruikt om rondetijden bij te houden. Vooralsnog wordt alleen de iPad ondersteund, Nissan doet geen uitspraken over ontwikkeling voor andere platforms.



Nismo

Uiteraard blijft het niet bij uiterlijk vertoon, de Nismo weet van wanten! Het onderstel is niet verlaagd, maar de afstelling van de wielophanging is wel gewijzigd. Dankzij verbeterde aerodynamica wordt de auto bovendien beter op de weg gedrukt. Tenslotte is de stuurbekrachtiging iets aangepast, zodat de bestuurder meer gevoel heeft met de auto.



Het resultaat is overduidelijk: dit is hoe de Juke vanaf het eerste begin had moeten zijn! De besturing is scherp, het koetswerk helt nauwelijks over (een knappe prestatie voor een hoge auto als deze!) en de Juke Nismo daagt de bestuurder uit om iedere bocht sneller te nemen dan de vorige. Wanneer de grenzen doelbewust worden opgezocht, is het de achterzijde die uiteindelijk een stapje opzij doet. En dat is precies hoe de sportief ingestelde automobilist het graag heeft.

In vergelijking met traditionele hatchbacks is de rijervaring met de hoge Juke heel anders. De hoogte geeft een machtig, bijna dominant gevoel. De neus is vanaf de bestuurdersstoel goed zichtbaar (en de koplampen steken daar nog eens bovenuit) en ook dat maakt de ervaring uniek. Of dat goed of slecht is, is puur persoonlijk.



Prestatiedrang

De Juke Nismo wordt aangedreven door dezelfde 1.6 liter viercilinder benzinemotor als de bestaande "DIG-T". Voor deze gelegenheid is het vermogen toegenomen van 190 pk naar precies 200 pk. Daarmee wordt de sprint van 0 naar 100 km/u nu geklaard in 7.8 seconden, tegenover 8 seconden voor de Juke DIG-T. Dat is geen groot verschil en ook ten opzichte van andere snelle auto's in deze prijsklasse is de Juke Nismo niet bijzonder snel.

Het is opnieuw de manier waarop de Juke presteert die kenmerkend is voor het "Nismo"-gevoel. In de regel is een turbomotor zo snel op het hoogtepunt, dat er nauwelijks plezier aan te beleven valt. Het is meer een explosie dan een apotheose. Het voordeel is dat een turbomotor relatief zuinig is. Een traditionele motor bouwt gestaag op naar een piek en herhaalt dat iedere keer wanneer er geschakeld wordt. Omwille van het rijplezier kiest Nissan doelbewust voor een handgeschakelde versnellingsbak (de vierwielaangedreven versie heeft altijd een

CVT-versnellingsbak).



Nissan heeft voor de Juke Nismo een perfecte balans tussen beide gevonden. De turbo springt pas op een hoog toerental bij, waardoor de motor een tweede adem lijkt te hebben. Bovendien zorgt het er voor dat de Juke Nismo (op papier) even zuinig is als de gewone uitvoering, omdat het piekvermogen zelden zal worden aangesproken. Dankzij dit opwindende karakter en het extra vermogen, zal zelfs het dagelijkse woon-werk verkeer met de Nissan Juke Nismo nooit meer een grijze sleur zijn.

Conclusie

Nissan wil zichzelf als "spannend" merk op de kaart zetten door het "Nismo" label in Europa te introduceren. In Japan is "Nismo" sinds jaar en dag het synoniem voor sportieve Nissans. Het logo doet harten sneller slaan, accessoires vinden gretig aftrek en fanlagen worden druk bezocht.

De eerste Nissan die in Europa de "Nismo" behandeling heeft ondergaan is de Juke. Een logische keuze, want de Juke was al een tikkeltje stout en dat karakter is alleen maar verstrekt. De verleiding begint met het flamboyante uiterlijk, na een proefrit wordt dat omgezet in absolute begeerte. ■



Specificaties

Nissan Juke Nismo 1.6 DIG-T Nismo

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	414 x 177 x 157 cm
Wielbasis	253 cm
Gewicht	1.306 kg
Aanhanger	663 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	46 l
Bagageruimte	251/830 l
Bandenmaat	225/45R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1618 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 6000 tpm
Koppel	250 Nm @ 2400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	6,9 l / 100 km
Verbruik stad	9,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	159 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 34.320,-
Prijs instapmodel	€ 17.990,-