

»Juke? Yes! Joke? No!«*

Pravzaprav pa ...
Imate občutek, da je kdaj pa
kdaj tudi šala lahko resna reč?

*Juke? Da! Šala? Ne!



► Zgodba se je za javnost začela marca 2009 v Ženevi, ko je Nissan pokazal konceptni avtomobil Qazan. In zdaj je tu Juke. Rahlo daljši od Nota, a na krajšem medosju. Če ga hočemo ukalupiti, se uvršča med male avtomobile, med tiste, kjer je tudi daljni bratranec Clio. In po obliki karoserije želi spominjati na terenca. A le spominjati. Njegovo poslanstvo je namreč jasno začrtano, a v osnovi preprosto: biti hoče dnevno uporaben, a hkrati zabaven avtomobil. Od glave do peta.

Berimo dalje. Juke ni poslan, da bi ugodil družini, niti ni zasnovan, da bi dvigoval adrenalin na dirkališču. Tudi na poligonu za terensko vožnjo ne. Zamislite pa si ga lahko v katerikoli drugi vlogi. Pri Nissanu so bili precej drzni; še marca 2010, ko so ga prvič pokazali v dokončni podobi, se je zdel ... A? Strokovna javnost je z obrazno mimiko jasno kazala, da je presenečena, da ga ne razume. Kaj je hotel povedati pesnik? A Juke ni potreboval veliko časa,



Njegovo poslanstvo je jasno začrtano, a v osnovi preprosto: biti hoče dnevno uporaben, a hkrati zabaven avtomobil. Od glave do peta.



da se mu je uspelo izraziti. Že drugi stik z njim je prepričljiv.

Ali pa tudi ne. Tako drzne poteze vedno tvegajo, da naletijo na izrazito nasprotovanje, obenem pa so sposobne ustvariti tudi krog močnih privrženecv. Vselej se poraja le eno vprašanje: katerih bo več? To bo, kot vedno, pokazal čas, lahko pa zatrdimo: Juke je – gledano od zunaj – drzen resen šaljivec. Ne morem mimo tega, da ne bi omenil v tri razsežnosti

oblikovanih zadnjih luči, katerih vsaka robna črta je močno ukrivljena, ter obraza, ki se tako pristržno smeji in kjer šele s preizkušanjem ugotoviš, katera luč je žaromet.

Kogar Juke prepriča z zunanostjo, tega tudi z notranostjo ne bo razočaral. Saj ne da bi prinesel kakšno oblikovalsko revolucijo, je pa tudi tam oblikovno in barvno zabaven, a ne na silo, se pravi ne preveč, da bi koga 'užalil', pa tudi ne preveč, da bi

to preveč najedalo ergonomijo. Vse slabosti, ki jih ima, ne izhajajo iz oblikovalskih omejitev, ampak iz Nissanovega pogleda na avtomobile.

Ker volanski obroč ni nastavljen po višini in ker so vse ključne točke (sedež, prestavna ročica, stopalke) nekoliko nenavadno postavljene, je tudi položaj za volanom nekoliko nenavaden, a je to na koncu povsem stvar navade krajšega časa. Bolj moteče so druge malenkosti. Info sistem (potovalni računalnik) ima gumb za upravljanje med merilnikoma, za kar smo vedno trdili, da ni le nepriročno, ampak tudi nevarno; gumb je seveda le enosmeren; podatki so v osnovi skopi; in ko se odločite voziti s tempomatom, ne morete pregledovati podatkov potovalnega računalnika. Navigacijski sistem ima od Slovenije le glavni križ, ima pa, če kaj pomaga, tudi 'Slovakio'. Avdio navigacijski sistem si ne zapomni položaja, ki je vozniku ljub; vedno je treba znova odtipkati do njega. Na voznikovih vratih je šest stikal, od tega pet z dvema giboma, a je med vsemi le eden osvetljen. Ob notranjem ogledalu so tri lučke (osrednja in dve bralni), a bi lahko bile močnejše, poleg tega so to edine lučke za osvetlitev notranjosti. V teh zgodnjih zimskih dneh smo opazili, da je Juke izjemno nagnjen k rosenju. Samodejnost klime temu ni kos – treba je poseči po treh gumbih (ves zrak na šipe, ventilator na polno in gretje zadnje šipe) pa še kar dolgo počakati, da odrosi za varno vožnjo. Tipalo za dež deluje drugače, kot bi si želeli, predvsem pa brisalnika, ko je že vse suho, še naprej energično brišeta in pacata šipo. Edini pripomoček

za vzvratno bližanje oviri pri tej ne posebno pregledni karoseriji je kamera, ki je za učinkovitost, kot smo ugotovili tudi v sneženju, premalo. In še povsem zadaj: prtljažnik; osvetlitvena lučka je skrita nekam pod strop in tako precej neučinkovita, njegovo dno je visoko in brez roba, pod njim sta le dva predalčka, tako da se je mali gasilni aparat ves čas prevažal sem ter tja in tolkel ob stene. Škode sicer ni storil, prijetno pa ga tudi ni bilo poslušati. Poleg tega je prtljažnik prostorsko majhen, sicer s tretjinsko deljivim



IZ OČI V OČI



Saša Kapetanovič

► Sit sem že tega, da kadarkoli vidimo nov model avta, iščemo oblikovalske vzporednice z drugimi modeli. No, pri Juku tega ne moremo storiti, in to mi je blazno všeč. Priznam, CVT-menjalniki mi nikoli niso dišali, a s pomočjo elektronike in posledično različnih načinov delovanja Jukovega z veseljem vzamem za svojega. Sploh v kombinaciji z odličnim motorjem, ki le potrjuje, da so turbobencinarji z manjšo prostornino pravilna smernica v avtomobilizmu. ◀



naslonjalom zadnje klopi, a tudi povečan skromen: meri od 250 do 550 litrov!

To so slabe novice. Dobri novici sta, da preizkušeno in dokazljivo zadeve ne ubijejo (z nekaj navade in iznajdljivosti gre zadeva hitro mimo) in da sledijo le še dobre novice.

To pa je življenje v Juku in z njim. Ko si ustvarite svoj delovni položaj, se boste razveselili velikih in učinkovitih zunanjih ogledal. Vsakokrat, ko se boste ozrli okrog sebe, se boste razveselili prikupno zabavne notranjosti. Ko boste hoteli odložiti drobnarije iz rok in žepov, boste zadovoljni, ker je zanje dovolj mest, čeprav bo kasneje jasno, da ste večino odložili v dva ogromna utora, namenjena ploče-

vinkam. A nič hudega, te (ali platenke) lahko odložite enako varno tudi v vrkatne predale. Ko se boste vozili, se boste razveselili tihe notranjosti brez tresljajev in na občutek mehkega teka mehanike, z opombo, da motorja ne boste gnali v višje vrtiljaje. Saj veste, CVT. A o tem kasneje. Ko boste pozimi sedli v mrzel avtomobil, se boste razveselili hitrega ogrevanja bencinskega motorja in posledično hitrega ogrevanja notranjosti. Čeprav gretje sedežev ne bi bilo odveč. Ko boste vozili malo bolj dinamično, malce hitreje vijugali, boste hvaležni spodobni bočni opori sedežev, ki pa res ne zadostuje divjanju skozi ovinke. Ampak Juke temu, kot reče no, ni namenjen.





KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	400
Paket Exclusive	900



In takole trčimo ob najslajši del, vožnjo. S tem motorjem, s tem pogonom, z igračko po imenu D-MODE, navsezadnje pa tudi z menjalnikom CVT je Juke res zabavna igračka. Kombinacija je zmožna ugoditi zahtevam po nežni in umirjeni vožnji brez napora voznika, da bi s truščem, tresljaji in cukanjem obremenjeval sopotnike ali druge udeležence v prometu. Zabava pa se seveda začne na drugi strani. Neskončnostopenjski menjalnik CVT pri polnem plinu sicer dvigne vrtljaje in s tem poveča trušč, še vedno pa lahko voznik, tudi pri najhitrejši vožnji, vozi tekoče in mirno. Volan ni dirkaške sorte, je pa vzornost Juka odlična, tudi na meji nadzorovana. Takšnega Juka lahko poganjata le prednji kolesi, ampak na spolzkem ni le bolj varen, temveč (spet) bistveno bolj zabaven z vklopljenim štirikolesnim pogonom. Na ravni in suhi cesti se zabava izjemnega pospeševanja konča šele pri

kakih 200 (!) kilometrih na uro. Močan turbomotor in brezhiben CVT sta odlična kombinacija, a ne le pri pospeševanju. Kot pri vseh vsekolesnih pogonih (in z izklopljenim stabilizacijskim sistemom, kar Juke omogoča) tudi tu velja: odvisno od trenutnih razmer pod vsakim kolesom lahko enkrat oddrsneta prednji, drugič zadnji kolesi, še najraje pa kar celoten avtomobil. Odzivnost plina (in menjalnika) je skoraj hipna, le malo (a komaj zaznavno) zaostaja volan, Juke v takšni konfiguraciji pa težko najde zares primernege tekmeča, ko gre za igro in učinkovitost pogona. Poleg tega ima Juke tudi odličen ESP, ki v delovanje mehanike posega skoraj nezaznavno, a izjemno učinkovito. Ena od igrak takšnega Juka je njegov D-MODE. Pritisk na gumb spremeni funkcije gumbov in zaslon klimatske naprave v stanje nastavitve mehanike (motorja, menjalnika, volana in klimatske naprave)

TABELA KONKURENCE		
MODEL	Nissan Juke 1.6 DIG-T 4WD Tekna	Mini Cooper S Countryman
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.618	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	140/190 pri 5.600	135/184 pri 5.500
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 2.000-5.200	240 pri 1.600-5.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.135 × 1.765 × 1.565	4.110 × 1.789 × 1.561
največja hitrost (km/h)	200	215
pospešek 0–100 km/h (s)	8,4	7,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,2/6,0/7,6	7,5/5,4/6,1
izpusti CO ₂ (g/km)	175	143
cena osnovnega modela (evri)	24.240	28.400

v treh načinih: normalni, športni in varčni. Zaslon takrat lahko kaže pospeške (vzdolžne in prečne, oboje grafično), zgodovino porabe, čas vožnje, povprečno hitrost, nadtlak v puhalu (tudi grafično) in še kaj. Zanimivo je, da v športnem načinu CVT pretika prek vnaprej določenih fiksnih prestav, pri čemer je zadnja, šesta, precej krajša od najdaljše prestave v klasičnem CVT (neskončnostopenjskem) načinu. Vedno je mogoče teh šest prestav pretikati tudi ročno (z ro-

čico), pri tem pa je CVT bliskovit (časov pod sekundo ni mogoče vrednotiti subjektivno, upam pa si trditi, da je hitrejši od vseh dvosklopčnikov), in v obe smeri povsem nezaznavno; le motorni trušč narahlo zraste ali pade.

Verjetno si pri vsem napisanem ni posebeno težko predstavljati zabave v vožnji, ki jo omogoča takšen Juke. Žal pa v paketu prihaja še ena slaba novica: poraba. Tudi v dvokolesnem načinu pogona je težko varčevati, saj na primer pri 130 kilometrih na uro (po potovalnem računalniku) motor porabi skoraj 11 litrov na 100 kilometrov. Naše povprečje pri nežni vožnji znotraj omejitve ni padlo pod 10,8 litra na 100 kilometrov, brez najmanjšega tveganja pa se je zelo približalo številki 20 ...

Ja, naj se Juke zdi še tako šaljiv na pogled, je povsem resen avtomobil in ne morem si pomagati, da ne bi še enkrat uporabil ključne besede: da je resnično zabaven; med vsemi, ki niso prav športno dirkaški, verjetno najbolj. Palec gor! ◀◀

TEHNIČNI PODATKI

CENA: (Renault–Nissan Slovenija, d. o. o.)
Juke 1.6 16v Visia: 14.990 EUR
Juke 1.6 DIG–T 4WD Tekna: 24.240 EUR
Testno vozilo: 25.540 EUR

Moč: 140 kW (190 KM)
Pospešek: 8,2 s
Največja hitrost: 200 km/h
Povpr. poraba: 13,8 l/100 km

Garancija:
3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.

Predvideni redni servisi:
Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	1.704	obvezno zavarovanje (2): 5.020
gorivo	17.416	kasko zavarovanje (2): 5.265
gume (1):	1.933	
izguba vrednosti po 5 letih:	8.390	Skupaj: 39.728
		Strošek za prevoženi km: 0,40 EUR/km

(1) – upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

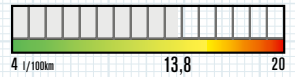
T = -7°C / p = 1.030 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Dunlop SP Winter 3D 215/55 R 17 V / Stanje kilometrskega števca: 1.790 km

Vozne lastnosti	s
0–100 km/h:	8,2
402 m z mesta:	16,0
	(144 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

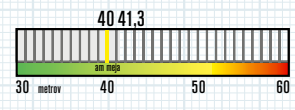
Največja hitrost 200 km/h
(Rocica menjalnika v položaju D.)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	10,8
največje povprečje	19,3
skupno testno povprečje	13,8



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	0
50 km/h	52
90 km/h	60
130 km/h	64
Prosti tek	36

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	73,2
od 100 km/h:	41,3
	(AM meja 40 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

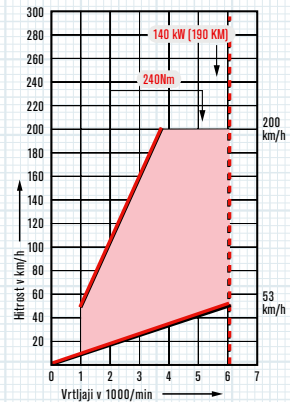
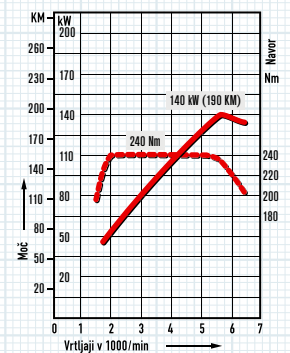


DIAGRAM MOTORJA:



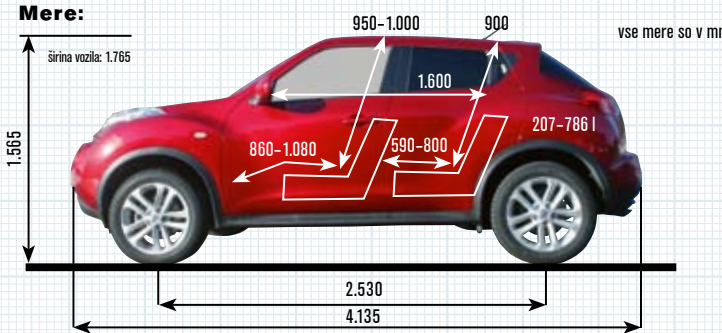
UŽITEK V VOŽNJI:



Zima, sneg in natanko takšen Juke: igri in veselju ni videti konca ...

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 79,7 × 81,1 mm – gibna prostornina 1.618 cm³ – kompresija 9,5 : 1 – največja moč 140 kW (190 KM) pri 5.600/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,1 m/s – specifična moč 86,5 kW/l (117,7 KM/l) – največji navor 240 Nm pri 2.000–5.200/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj – vbrižg goriva po sistemu skupnega voda – turbinski polnilnik na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa – neskončnostopenjski CVT menjalnik – prestavna razmerja: začetno 2,349; končno 0,394 – diferencial 5,798 – platišča 7 J × 17 – gume 215/55 R 17, kotalni obseg 2,02 m. **Voz in obese:** terenska kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.441 kg – dovoljena skupna masa 1.860 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.150 kg, brez zavore: 728 kg – dovoljena obremenitev strehe: 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,4 s – poraba goriva (ECE) 10,2/6,0/7,6 l/100 km, izpust CO₂ 175 g/km.



Zunanje mere: širina vozila 1.765 mm – kolotek spredaj 1.525 mm – zadaj 1.505 mm – rajdni krog 10,7 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.400 mm, zadaj 1.380 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnji sedež 430 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 50 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom
5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l);
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 2 x kovček (68,5 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – večopravilni volanski obroč – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem – po višini in globini nastavljen volanski obroč – tipalo za dež – po višini nastavljen voznikov sedež – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik – tempomat.

OCENA

Zunanost (15)	14	Če rečemo, da je zunanji videz 'odbit', s tem prav nič ne pretiravam, a nam je všeč. Zelo.
Notranost (125)	90	Veliko drobnih pomanjkljivosti: delovanje klimatske naprave, slab info sistem, navigacija nima Slovenije ...
Motor, pogon, podvozje (65)	59	Odličen motor, odličen menjalnik, odličen pogon, zelo dobra podvozje in volan.
Vozne lastnosti (70)	60	Po zaslugi mehanike je na cesti tako varen kot igriv in zabaven.
Zmogljivosti (35)	33	Šele nad 200 kilometri na uro mu zmanjka moči za krepka pospeševanja.
Varnost (45)	39	Če ga gledamo kot avtomobil razreda Clio, je vzoren.
Gospodarnost (65)	39	Zelo požrešen motor in dokaj draga igračka.
Skupaj	334	Juke je prvi popolnoma pravi mehki mehki (namerno zapisano dvakrat) terenec v tem razredu, ki je spodobno uporaben vsak dan, a tudi in predvsem igriva reč. Le cena je precej zasojena pri tej različici.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- dejavnik zabavnosti
- videz, drznost, prijazna notranost
- motor: zmogljivosti, prožnost
- menjalnik CVT, pogon
- lega na cesti (v spolzkem)
- brezhiben preklon med 2WD in 4WD
- oprema (v splošnem)
- tihota notranost, brez tresljajev
- veliki zunanji ogledali
- odličen ESP
- D-MODE

- poraba goriva
- potovalni računalnik
- nima zvočnega parkirnega pomagala
- nagnjenost k rosenju, neučinkovitost klimatske naprave
- le po višini nastavljen volanski obroč
- notranja osvetlitev, majhen prtljajnik
- navigacija ne pokriva Slovenije
- samodejnost pomika le voznikove šipe