



Allrad auf kleinstem Raum

Als Bezwingler des Rubicon Trail verkaufen weder Mini noch Nissan ihre Kraxler. Doch wie weit schaffen es die Bonsai-Offroader im Gelände wirklich? Im Jura liess Allrad-Profi Roland Vogel die zwei Nachwuchs-SUV über Stock und Stein fahren.



Text | Susan Rocchetti

Fotos | Richard Meinert

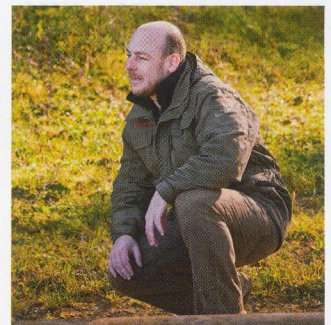
Jedes dritte Fahrzeug ist in der Schweiz mit Allradantrieb ausgerüstet. Zwar ist die Schweiz kein Land für Offroad-Expeditionen. Und die meisten 4x4 hätten auch zu wenig Bodenfreiheit. Doch die Allradvorteile kommen natürlich genauso am Berg, auf Schnee und Eis sowie für die Traction starker Motoren zum Tragen.

Deshalb ist Allrad längst kein Geländewagen-Thema mehr, sondern findet sich immer öfter bis ins Kleinwagensegment.

Beispiele dafür sind Mini Countryman und Nissan Juke. Der grosse Mini kommt motorübergreifend auf fast 80 Prozent Allradanteil, bei Nissan sind es beim Topmodell 1.6 DIG-T 30 Prozent. Während der Mini als Familien-Zweitmodell in den Bergen reüssiert, ist der Juke eher ein trendiges Fun-

Auto, mit dem Pärchen auch mal auf Bergtour gehen.

Doch was leisten die Systeme von Mini und Nissan, wenn man sie mal abseits befestigter Strassen testet? Ihre Offroad-Kompetenz unter Beweis stellen konnten die beiden in einem Kursgelände in Ederswiler (JU). Ein Gelände mit Steigungen und Abfahrten und einem lehmigen Kiesboden, der wie geschaffen ist für einen Hätetest. Offroad-Experte und Geschäfts-



Argusaugen

Offroad-Experte Roland Vogel prüft, dass im Gelände nichts schief geht.



Asphalt bevorzugt

Der Nissan ist komfortabel gefedert, aber ziemlich unübersichtlich. Der Mini bietet selbst im Countryman rassiges Go-Kart-Feeling.



Ein bisschen Platz

Die zwei Einzelsitze im Fond lassen sich separat verschieben und umklappen. Gegenüber dem Nissan Juke bietet der Mini über 300 Liter mehr Stauvolumen. Der 184 PS starke Motor wurde von BMW in Kooperation mit der PSA-Gruppe entwickelt.



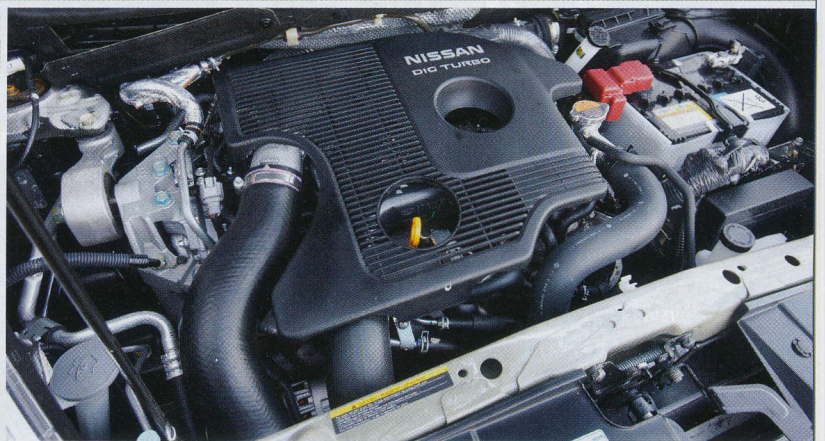
fürer von Bird Exploring, Roland Vogel, bringt Mini und Nissan förmlich in die Habachtstellung, als er aus seinem Hummer steigt.

«Aber das sind doch keine Offroader, die gehören auf die Strasse!», urteilt Vogel sofort mit einem skeptischen Blick. «Wir werden sehen, aber weit kommen die hier nicht.» Allen Unkenrufen zum Trotz machen sich Countryman und Juke auf zum ersten Hang, um sich in

Schräglage zu begeben. Beim Mini ist das ESP ausgeschaltet, ansonsten könnte das vom Regelsystem eingebremste Rad ins Rutschen kommen. Das ist im Gelände wie ein Hemmschuh. Droht das Fahrzeug zu kippen, ist Bergablenken und wenig Gas geben angesagt.

Doch unter den kundigen Anweisungen von Roland Vogel kommt es gar nicht so weit, der Experte zeigt sich versöhnt: «Das haben sie gut gemacht.»

Beim Verlassen der Schräglage wurde es aber knapp. Ein paar sehr langsam gefahrene Manöver mehr waren nötig, um den vorderen Unterbau nicht zu beschädigen. Der Mini hat 15 Zentimeter Bodenfreiheit, beim Juke sind es bereits 18. Zum Vergleich: Ein Standard-VW-Golf VI verfügt lediglich über 13, ein Land Rover Defender immerhin über fast 32 Zentimeter. Bei den Überhängen ist der Juke vorne zwar knapp neun



Turbo-Power

Auf der sparsam gefahrenen ai-Runde gönnte sich der Nissan Juke 7,9 Liter auf 100 Kilometer. Der Mini begnügte sich mit drei Dezilitern weniger. Mit 830 Litern Kofferraumvolumen ist der Nissan Juke kein Lademeister. Zudem ist die Ladekante relativ hoch.

Zentimeter länger, jedoch hilft ihm die grössere Bodenfreiheit.

Mini mit heisser Kupplung

Nun wird bergauf gekraxelt. Für Vogel ist das eine Referenzübung, und er prophezeit, dass die Berg-Bonsai es nicht über die Kuppe schaffen. Zum Glück ist am Testtag der Untergrund trocken; bei Regen hätte Vogel die Übung prophylaktisch abgewunken. Mit ein wenig Anlauf wühlen sich die beiden mit nor-

maler Winterbereifung den Steilhang hoch. Der Juke mit gesperrtem Differenzial, beim Mini kann der Fahrer keinen weiteren Einfluss auf das All4-System vornehmen.

Die gute Nachricht: Beide schaffen die Steigung, Roland Vogel zeigt sich überrascht. Doch die Anstrengung zollt vor allem beim handgeschalteten Mini ihren Tribut. Die Kupplung hat zu heiss bekommen. Zudem kann das DSC nicht ganz

deaktiviert werden, was den Countryman in dieser Extremsituation lästig einbremst. Da hatte der Juke mit CVT-Getriebe und variablerem Allradssystem die Nase weiter vorn.

Bei einer weiteren Bergauf- und -abpassage setzt der Mini mangels Bodenfreiheit auf, der Juke schafft es knapp, den steilen Hügel zu passieren.

Punkten können beide auf den staubigen Pisten, wo der Allradantrieb die gewünschte



Retro-Schick

Vom grossen, mittigen Rundinstrument ist Mini nicht abzukriegen. Gut gibt es in den Hauptarmaturen einen digitalen Tacho.



Sportliches Gestühl

Beim Cooper S sind straffe Sportsitze mit viel Seitenhalt Serie.



Verspielt und bunt

Die roten Farbtupfer sind zwar frech, wirken aber nicht sehr hochwertig. Der Mitteltonnel soll an einen Motorradtank erinnern.



Nichts für Langbeiner

Schenkelauflage und Seitenhalt der sonst bequemen Sitze sind nicht optimal.

Traktion bringt. Der Juke hat dort einen weiteren Vorteil. Sein «All Mode 4x4i»-System verteilt Kräfte nicht nur zwischen Vorder- und Hinterachse, sondern variiert zugleich zwischen den Hinterrädern und hilft Untersteuern zu vermeiden. Das nennt sich Torque Vectoring, welches elektronisch die Drehmomentverteilung steuert.

Beim Mini hingegen basiert das All4-System auf einem elektromagnetischen Mitteldiff-

ferenzial, welches die Antriebskraft stufenlos zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Im Gelände wird so bis zu 100 Prozent der Kraft auf die Hinterachse geleitet.

Angesichts der gezeigten Leistungen spricht Offroad-Expert Roland Vogel Klartext: «Beide kommen im Gelände rasch an ihre Grenze. Der Countryman ist definitiv kein Geländewagen, der Juke ist etwas besser unterwegs.»

Zurück im Revier

Dafür muss es aber beiden keine Schamesröte ins Gesicht treiben, ihre Hersteller verkaufen sie schliesslich nicht als Offroader. Ihre Hauptkompetenz liegt ganz klar auf dem Asphalt. Und da hat der Countryman Cooper S fahrdynamisch die besseren Karten.

Seine 184 PS befördern ihn in bester Mini-Manier agil und mit präziser Lenkarbeit um die Kurven. Einzig die ruppige

Kupplung erfordert insbesondere beim Anfahren Feingefühl.

Mit 190 Turbo-PS steht der Nissan Juke zwar genauso gut im Saft. Nur sind dort Lenkeinflüsse an der Vorderachse spürbarer. In engen Kurven kann er zudem die Seitenneigung weniger ausgleichen.

Das CVT-Getriebe erwies sich als angenehmer, als aus anderen Fahrzeugen bekannt. Trägheit und lästiges Aufheulen sind sonst charakteristisch für

Bewertung Vergleichstest

Marke Mini Cooper S Countryman All4 | **Modell** Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x4

Beide Kompakt-4x4 zeigen grosse Stärken, die Talente sind jedoch unterschiedlich verteilt. Der Nissan Juke wird mehr verkauft und bildet mit 100 Prozent die Referenz.

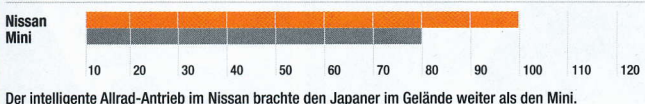
KAROSSERIE



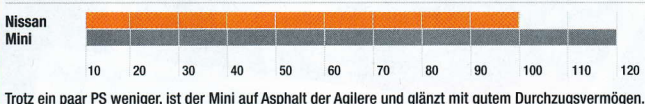
KOMFORT



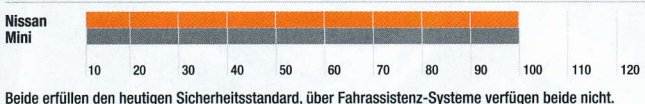
ANTRIEB



DYNAMIK



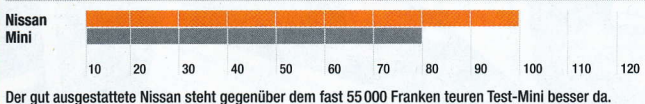
SICHERHEIT



UMWELT



KOSTEN



GESAMTWERTUNG



Technische Daten

Marke Modell	Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x4 Tekna	Mini Cooper S All4 Countryman
Preis ab	Fr. 34 960	39 900
Preis Testwagen	Fr. 37 460	54 750
Zylinder/Hubraum	cm ³ R4/1618	R4/1598
Leistung	kW (PS)/1/min 140(190)/5600	135(184)/5500
Drehmoment	Nm/1/min 240/2000-5600	240/1600-5000
0 bis 100 km/h	s 8,4	7,9
Spitze	km/h 200	210
Norm-Mix (MVEG)	l/100 km 7,6, Benzin	6,7, Benzin
CO ₂ Effizienzkat.	g/km 175/D	157/D
Länge/Breite/Höhe	m 4,14/1,77/1,57	4,10/1,79/1,56
Ladevolumen	l 251-830	350-1170

MOTOR

Bohrung x Hub	mm 79,7 x 81,1	85,8 x 77,0
Verdichtung	9,5:1	10,5:1
Nockenwellen/Trieb	2/Kette	2/Kette
Ventile pro Zyl.	4	4
Konzept	Benzindirektspritzung, Turbolader	Benzindirektspritz., Turbolader

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb	Allrad	Allrad
Fahrdynamikhilfen	ESP	DSC, DTC
Getriebe/Gangzahl	Aut./stufenlos	6/manuell

FAHRWERKS-KOMPONENTEN

Aufhängung vorne	Querlenker, Stabi, Schraubenfedern	Querlenker, Stabi, Schraubenfedern
Aufhängung hinten	Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stabi	Mehrlenkerachse, Schraubenf., Stabi
Bremsen	4 Scheiben (v. belüftet), Bremsassistent	4 Scheiben (v. belüftet), Bremsassistent
Lenkung	elektromech. Servo	elektromech. Servo
Wendekreis	m 10,7	11,6
Serienbereifung	215/55 R 17	225/45 R 18
Testbereifung	205/60 R 16	205/55 R 17

KAROSSERIE

Türen/Plätze/cW	5/5/0,35	5/5/0,35
Radstand/Spur v./h.	cm 253/152,5/151,2	260/153,4/155,9
Tank	l 50	47
Gewicht/Zul./Anhängelast	kg 1470/390/1150	1455/460/980
Dachlast	kg 50	75
Leistungsgewicht	kg/PS 7,7	7,9
EuroNCAP	5 Sterne (2/2011)	5 Sterne (11/2010)

GARANTIE/WARTUNG

Werk	Jahre/km 3 J./100 000 km	2 J./100 000 km
Rost	Jahre/km 12 J./100 000 km	12 J./unlimit.
Mobilität	Jahre/km 3 J./100 000 km	5 J./unlimit.
Service-Intervall	Monate/km 12 M./20 000 km	30 000 km gem. Anz.
Gratiservice	Jahre/km -	10 J./100 000 km

STEUERN/VERSICHERUNG*

Steuern	Fr. 252	252
Haftpflicht	Fr. 343	343
- mit Teilkasko (ohne Selbstbehalt)	Fr. 587	697
- mit Vollkasko (Fr. 500 Selbstbehalt)	Fr. 794	894

AUSSTATTUNG & PREISE[Ⓛ] (AUSZUG)

Airbag: Front/Seite v./h./Kopf/Knie	s/s/-/s/-	s/s/-/s/-
Zentralverriegelung/Keyless-System	s/s	s/-
teil-/vollelekt. Sitzverstellung	-	-
Lederpolster/Sitzheizung	Fr. 1900	Fr. 2560
Tempomat/Totwinkel-Warner	s/-	s/-
Stopp-Start-Automatik	-	s
Einparkhilfe v.& h./Rückfahrkamera	-/s	-/2/-/1-
Radio/CD (Anzahl Lautsprecher)	s (6)	s (6)
Vollbild-Navi	s	Ⓛ
Bluetooth-Telefonvorbereitung	s	Ⓛ
Klimaautomatik	s	s
BiXenon-/Xenon-/Tagfahrlicht	-/1/-	-/Ⓛ/-
heizb. Frontsch./Panoramadach	-/1-	-/Fr.1450
Multifunktionslenkrad	s	Ⓛ
adaptives Kurvenlicht	-	Ⓛ
Metall-Lackierung	Fr. 600	Fr. 660

Ⓛ Optionen als Pakete z.T. klar günstiger Ⓜ Teil vom Paket City Fr. 1480 Ⓨ Teil vom Paket Wired Fr. 3250
 Ⓩ Teil vom Paket Lighthouse Fr. 1480

*Annahmen: Zulassungskanton AG, Versicherungsnehmer männlich, 35 J., kein Neulenker, fährt 15 000 km/Jahr; Quelle: www.comparis.ch



Die auto-illustrierte testet alle Fahrzeuge mit dem Treibstoff ultimate von bp

diese Art von Schaltboxen. Das blieb im Juke weitgehend aus.

Das Design beider Allradzweige ist speziell, wobei der Juke mit seiner Art noch mehr polarisiert. Im Innenraum ist der Mini etwas hochwertiger ausgestattet und bietet zudem eine Stopp-Start-Automatik. Während der Mini auf Asphalt mehr Spass macht, hat der Nissan im Gelände ein paar Meter mehr Reserve. Bis zum Rubicon Trail reicht es für beide nicht.

Fazit
Susan Rocchetti



Weder Nissan Juke noch Mini Countryman sind Offroadhelden. Ihr Allradantrieb bietet einfach nur mehr Sicherheit auf der Strasse. Der Juke ist nicht ganz so fahrdynamisch wie der Countryman, aber dank variablerem Allradsystem etwas geländetauglicher. Und er ist mit gleicher Leistung fast 5000 Franken günstiger.