

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Schaltgetriebe oder DCT? Mit Schaltung ist der Juke F16 unkompliziert. Beim DCT unbedingt kalt testen, ob das Anfahrverhalten akzeptabel ist.

VOR DER BESICHTIGUNG

Rückrufstatus mit FIN prüfen

Der F16 hatte sicherheitskritische Rückrufe für Airbag, Rücksitzverriegelung und Kindersicherung (Baujahr 2019-2020). Vor der Besichtigung bei einer Nissan-Werkstatt mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer abfragen, ob alles erledigt ist.

Wartungsunterlagen anfordern

Serviceheft oder Werkstattrechnungen vorab per Foto zusenden lassen. Der Dreizylinder-Turbo braucht regelmäßig vollsynthetisches 0W-20 Öl, idealerweise alle 12 Monate oder 15.000 km. Lücken im Serviceheft können auf vernachlässigte Turbo-Pflege hindeuten.

Getriebevariante klären

Fragen Sie den Verkäufer, ob das Auto ein 6-Gang-Schaltgetriebe oder das 7-Gang-DCT hat. Falls DCT: Bitten Sie darum, das Auto kalt zu besichtigen, damit Sie das Anfahrverhalten bei kaltem Motor selbst erleben können.

AM FAHRZEUG

Reifen und Karosserie

Profiltiefe und Reifenalter prüfen (DOT-Nummer auf der Flanke). Standardgröße ist 205/60R16 oder 215/55R17. Ungleichmäßiger Verschleiß an der Vorderachse kann auf verschlissene Qürlenker oder falsche Spur hindeuten.

Kofferraum auf Feuchtigkeit

Das häufigste Problem beim F16: Wasser dringt durch undichte Rücklichtgehäuse oder Entlüftungen ein. Kofferraumteppich anheben und die Reserveradmulde auf stehendes Wasser kontrollieren. Auch die hinteren Fußräume unter den Teppichen abtasten.

Ölstand und Ölfarbe

Ölmessstab ziehen (gelber Griff, rechte Seite des Motorraums). Der Stand sollte zwischen Min und Max liegen. Sehr dunkles, körniges Öl kann auf überfällige Wechsel hindeuten, was bei diesem Turbo-Dreizylinder die Lebensdauer des Turboladers verkürzen kann.

Motorstart bei kaltem Motor

Motor komplett kalt starten und auf ungewöhnliches Rasseln oder Klopfen in den ersten 30 Sekunden achten. Ein kurzes Ticken beim Dreizylinder ist normal. Anhaltende metallische Geräusche können auf Steuerketten- oder Lagerverschleiß hindeuten.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

DCT-Verhalten bei niedriger Geschwindigkeit

Falls Automatik: Langsam durch einen Parkplatz rangieren, vorwärts und rückwärts. Auf übermäßiges Zögern oder Ruckeln beim Anfahren achten. Etwas Verzögerung ist bei DCT-Getrieben normal, aber starkes Ruckeln kann auf ein bekanntes Problem hindeuten.

Beschleunigung und Abgas

Auf der Landstraße kräftig beschleunigen und dabei im Rückspiegel den Auspuff beobachten. Blaür oder graür Rauch kann auf frühen Verschleiß der Turbodichtungen hindeuten. Das Turbo-Ansprechen sollte gleichmäßig sein, ohne Aussetzer oder Pfeifen.

Infotainment und Warnleuchten

Während der Fahrt prüfen, ob der Touchscreen flüssig reagiert und nicht einfriert. Alle Warnleuchten im Kombiinstrument sollten nach dem Start erlöschen. Eine dauerhaft leuchtende Motorkontrollleuchte kann auf Injektor- oder Lambdasonden-Probleme hindeuten.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Kompakter Stadt-Crossover, insgesamt zuverlässig. Mit Schaltgetriebe unkompliziert, beim DCT lohnt sich genau Hinsehen.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

DCT-Ruckeln

Zögern und Ruckeln bei kaltem Motor
€100-500

Wassereintrich Kofferraum

Undichte Rücklichter und Entlüftungen
€100-400

Einlassventil-Verkokung

Ablagerungen ab ca. 60.000-80.000 km
€300-600

Injektor-Verschmutzung

Kurzstrecke fördert Ablagerungen
€400-1.200

Turbolader-Verschleiß

Bei Ölmangel ab ca. 80.000 km
€800-2.000

