



Nissan JUKE: innovazione, piacere di guida ed efficienza con il nuovo motore ibrido

- *Cambio multi-mode avanzato per una guida piacevole, diretta e reattiva*
- *Guida 100% elettrica in prima marcia*
- *Tecnologia dell'Alleanza perfettamente integrata nell'architettura di JUKE*
- *Guida elettrica in ambiente urbano fino all'80%; consumi ridotti fino al 40%*

PARIGI, Francia (28 febbraio 2022) - JUKE, il crossover compatto e iconico di Nissan, aggiunge un nuovo propulsore ibrido, in grado di fornire alte prestazioni con emissioni e consumi ridotti.

JUKE Hybrid vanta un vero motore ibrido multi-mode, offrendo così ai clienti grandi vantaggi:

- accensione sempre 100% elettrica
- piacere di guida in ogni circostanza
- ottima efficienza energetica con cambio multi-mode intelligente, frenata rigenerativa efficace e batteria ad alte prestazioni.

Fondamentale per lo sviluppo del motore ibrido è stata l'importanza attribuita dai clienti di JUKE a un'esperienza di guida gratificante. Il brivido della guida va di pari passo con il nuovo motore efficiente, reattivo e potente.

Motore efficiente grazie alle sinergie dell'Alleanza

Il nuovo motore ibrido rispecchia perfettamente i punti di forza dell'Alleanza a livello di soluzioni ingegneristiche.

Il motore ibrido di JUKE è composto da un motore Nissan a combustione interna di nuova generazione all'avanguardia, appositamente sviluppato per funzionare su motorizzazioni ibride, erogando una potenza di 69 kW (94 cv) e una coppia di 148 Nm.

Per la propulsione elettrica, invece, Nissan ha fornito il principale motore elettrico che eroga una potenza di 36 kW (49 cv) e una coppia di 205 Nm, mentre Renault ha contribuito con lo starter/generatore ad alta tensione da 15kW, con l'inverter, con la batteria raffreddata ad acqua da 1,2 kWh e con il cambio fortemente innovativo. Il risultato è un propulsore che eroga il 25% di potenza in più rispetto all'attuale motore benzina, con consumi ridotti fino al 40% in ciclo urbano e fino al 20% in ciclo combinato (dati soggetti a omologazione finale).

Cambio automatico intelligente

Di fondamentale importanza per il piacere di guida di Nissan JUKE Hybrid è il cambio multi-mode avanzato a basso attrito che consente di sfruttare al meglio la potenza propulsiva del motore benzina o elettrico o entrambi.

Per ridurre l'attrito, il cambio utilizza giunti a denti invece dei tradizionali anelli sincronizzatori per i 4 rapporti "ICE" e i 2 rapporti "EV". Inoltre, sempre per ridurre l'attrito, il cambio non si avvale della frizione. L'avviamento è al 100% elettrico e i 2 motori vengono usati insieme per sincronizzare le marce, offrendo un'accelerazione fluida, connessa e reattiva.

Il cambio è controllato da un algoritmo avanzato, che gestisce i punti di cambio marce, la rigenerazione della batteria e l'avanzata architettura serie-parallelo. Il propulsore ottimizza l'utilizzo dei vari tipi di ibridazione possibili (serie, parallelo, serie-parallelo) - fluidamente e senza l'intervento del conducente - in base alle esigenze di accelerazione e potenza. Il conducente potrà così contare su un'accelerazione reattiva senza problemi ed efficienza a basse emissioni, sfruttando il meglio di entrambi i mondi.

Esperienza di guida quasi 100% elettrica

Il sistema di guida intelligente di JUKE Hybrid gestisce il propulsore secondo diversi parametri, con l'obiettivo di massimizzare il tempo che JUKE percorre in modalità elettrica. Durante i test, gli ingegneri di Nissan hanno ottenuto fino all'80% di guida urbana in modalità 100% elettrica, con brevi fasi ibride per ricaricare la batteria, prima di tornare alla modalità EV. JUKE Hybrid non solo parte sempre in modalità 100% elettrica, ma può anche mantenerla fino a una velocità di 55 km/h, offrendo ai conducenti un'esperienza di guida elettrica forte, costante e sostenuta.

Il sistema sfrutta automaticamente al massimo l'elettrico, ma JUKE Hybrid ha anche un pulsante "EV Mode" dedicato che può essere utilizzato quando il conducente vuole "escludere" il motore benzina guidando solo in elettrico, come nelle aree residenziali o nei centri abitati, presso scuole o parcheggi, e in caso di traffico intenso. Se lo stato di carica della batteria lo consente, il sistema forzerà JUKE Hybrid a funzionare come un veicolo 100% elettrico.

Frenata rigenerativa

Quando si rallenta, il motore elettrico funge da generatore, catturando l'energia cinetica e trasformandola in elettricità da immagazzinare nella batteria per la propulsione ibrida.

La funzione avanzata *Regenerative Cooperative Brake* unisce la frenata rigenerativa all'attrito della frenata tradizionale per ottenere una sensazione naturale alla pressione del pedale e un recupero energetico efficiente. Il conducente non si accorge neppure della cooperazione tra i due sistemi, dato che il feedback che riceve dal pedale del freno è sempre costante e intuitivo.

JUKE Hybrid ha anche un selettore che consente di scegliere tra varie modalità di guida: Eco, Normal o Sport. La modalità di guida non cambia solo la rigidità dello sterzo, il funzionamento del controllo del clima e la risposta dell'acceleratore, ma anche il comportamento della frenata rigenerativa e lo stato di carica della batteria. Nella modalità Sport, per esempio, la rigenerazione in frenata è impostata su alti livelli per massimizzare la potenza elettrica e ottenere un'accelerazione efficace.

e-Pedal per una guida urbana fluida

JUKE Hybrid è equipaggiato con il Nissan e-Pedal Step che, quando attivato, consente di controllare l'avanzamento e il rallentamento dell'auto, usando il solo pedale dell'acceleratore. Quando si solleva il piede dall'acceleratore, si attiva una frenata moderata (fino a 0,15g) che

porta JUKE a decelerare fino alla minima velocità (circa 5 km/h). Per arrestare completamente il veicolo è invece sempre necessario utilizzare il pedale del freno (in aggiunta si può selezionare la funzione *Auto Hold*). L'uso dell'e-Pedal diventa presto intuitivo. Il suo scopo è quello di ridurre il carico di lavoro del conducente nella guida urbana e offre un'esperienza di guida fluida e rilassata, aumentando al massimo le possibilità di rigenerare la batteria ibrida, potenziando ulteriormente l'esperienza elettrica.

Modifiche del design esterno

La nuova versione ibrida mantiene il design sportivo da crossover coupé di JUKE. È stata prestata grande cura al dettaglio e introdotta una serie di piccoli cambiamenti per ottimizzare l'efficienza aerodinamica, dando un'identità distintiva alle versioni ibride all'interno della tradizionale gamma JUKE. I badge "Hybrid" sono infatti stati applicati sulle porte anteriori e sul portellone posteriore.

La griglia frontale di JUKE Hybrid ha un contorno dalle finiture nero lucido e presenta all'interno il nuovo logo Nissan, riprendendo lo stesso motivo di design degli altri modelli elettrificati della casa giapponese.

Il design della griglia stessa ora è a rete, con una trama che ottimizza l'efficienza aerodinamica, configurazione resa possibile dalle minori esigenze di raffreddamento della versione ibrida. Sono state apportate modifiche anche alla carrozzeria sotto al paraurti per migliorare il flusso d'aria ed è stato aggiunto un sistema di chiusura della griglia del radiatore, che consente di variare automaticamente il flusso d'aria a seconda delle esigenze di raffreddamento, riducendo quanto possibile la resistenza aerodinamica.

Lo spoiler posteriore è stato riprofilato per permettere al lunotto posteriore di beneficiare di un flusso d'aria più pulito. Per lo stesso motivo sono stati rimodellati e riposizionati anche i passaruota situati sulle ruote anteriori, mentre il retrotreno si è arricchito di una copertura per facilitare il passaggio dell'aria sotto il veicolo.

Fanno inoltre il loro debutto i cerchi in lega da 17" con il nuovo design bicolore e i cerchi aerodinamici da 19" derivati da NISSAN Ariya, per un maggior impatto visivo ed efficienza.

Novità per gli interni

Nell'abitacolo, sul quadrante di destra è visualizzata la velocità e su quello di sinistra l'indicatore di potenza, con l'ago che si sposta tra "charge", quando è in corso la rigenerazione energetica, "eco", quando la propulsione è elettrica, e "power", quando si combinano motore termico e motore elettrico. Nel quadrante di sinistra in basso c'è l'indicatore dello stato di carica della batteria.

Sul display combimeter da 7" situato tra i due quadranti compare una rappresentazione visiva del flusso di potenza: i flussi energetici sono rappresentati con un'animazione semplice e chiara che consente al conducente di capire perfettamente come funziona il sistema.

Il pulsante dell'e-Pedal è posizionato nella consolle centrale, dietro a quello del freno di stazionamento elettrico, mentre il pulsante per attivare la modalità 100% elettrica è situato tra due delle bocchette d'aria centrali. Quando l'e-Pedal e l'EV Mode sono attivati, compare un promemoria visivo in basso al display combimeter.

Il bagagliaio ha una capacità di 354 litri, con una piccola riduzione di 68 litri rispetto alla versione benzina, a causa dell'ingombro della batteria da 1,2 kWh. Con i sedili posteriori ripiegati, il bagagliaio mantiene la miglior capienza della categoria con 1.237 litri, mentre lo spazio per le ginocchia resta invariato a 553 mm.

SPECIFICHE TECNICHE*

		Motore 1,6 litri e motore elettrico
Potenza	cv (kW)	94 cv (69 kW) + 49 cv (36 kW)
Consumo in ciclo combinato*	l/100 km	5,2
Emissioni in ciclo combinato*	g/km	118

*dati soggetti a omologazione finale

###

Nissan in Europa

Per ulteriori informazioni sui nostri prodotti e servizi, e sulle nostre soluzioni per la mobilità sostenibile, visitare nissan-global.com. È anche possibile seguirci su [Facebook](#), [Instagram](#), [Twitter](#) e [LinkedIn](#) e vedere tutti i nostri ultimi video su [YouTube](#).

Contatti

Direzione Comunicazione Nissan Italia
comunicazione@nissan.it