Der neue Nissan Juke Hybrid:
Innovativer Antrieb für mehr Fahrspaß und Effizienz

Kompakte Crossover-Ikone in neuer effizienter und fahraktiver Hybridversion, Anfahren und bis zu 80 Prozent des Stadtverkehrs im reinen Elektromodus, intelligentes Multimodal-Getriebe steuert Antriebskomponenten

Nissan Juke 1.6 HYBRID 105 kW (143 PS) Multi-Mode-Automatikgetriebe, 4x2, Benziner: Energieverbrauch: 4,7-4,9 (l/100 km); CO_2-Emissionen: 107-111 (g/km); CO_2-Klasse: C

Paris, Frankreich (15. Juni 2022) – Nissan rüstet seinen kompakten Coupé-Crossover Juke erstmals mit einem Hybridantrieb aus. Das fortschrittliche System verbindet eine direkte Leistungsentfaltung und ein aktives Fahrgefühl mit weniger Verbrauch und CO_2-Emissionen.

„Mit dem neuen Juke Hybrid gewinnt die Elektrifizierungsstrategie von Nissan weiter an Schwung. Das neue Modell ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu unserem strategischen Ziel, bis 2023 unsere komplette Produktpalette zu elektrifizieren", erklärt Guillaume Cartier, Vorsitzender der Nissan AMIEO-Region (Afrika, Naher Osten, Indien, Europa und Ozeanien).

Dank seines multimodalen Hybridantriebs vereint der Juke Hybrid Effizienz, Reaktionsschnelligkeit und harmonische Fahreigenschaften. Fahrer und Passagiere werden das rein elektrische Anfahren, ein unter jeglichen Bedingungen angenehmes Fahrverhalten und die ausgezeichnete Kraftstoffeffizienz erleben. Möglich wird diese Kombination dank des intelligenten multimodalen Getriebes, der effizienten Bremsenergierückgewinnung und der Hochleistungsbatterie.

Bei der Entwicklung des Hybridantriebs stand im Mittelpunkt, dass dieser den agilen und dynamischen Charakter des Juke ergänzt und bewahrt, der den Coupé-Crossover zu einer modernen Nissan Ikone gemacht hat.

EV-artiges Fahrerlebnis

Während konventionelle Hybride aufgrund der komplexen Verbindung von Verbrennungsmotor und Batterie meist ein wenig inspirierendes Fahrerlebnis bieten, wurde das intelligente Antriebssystem des Juke Hybrid so abgestimmt, dass das Fahrzeug möglichst lang im EV-Modus fährt – denn das ist es, was die Kunden am meisten schätzen. Dies steigert den Fahrspaß und optimiert gleichzeitig die Effizienz. Ein wesentliches Entwicklungsziel war somit, die Häufigkeit des Ein- und Ausschaltens des Motors zu reduzieren, da diese Vorgänge vom Fahrer als unangenehm und störend empfunden werden.

In den abschließenden Tests hat der Juke Hybrid bis zu 80 Prozent der Stadtfahrten im reinen Elektromodus absolviert; in kurzen Hybridphasen wurde die Batterie aufgeladen, um dann wieder in den Elektromodus zurückkehren zu können. Nicht nur das Anfahren erfolgt vollelektrisch; der Juke Hybrid erreicht im Elektromodus Geschwindigkeiten von bis zu 55 km/h und bietet damit ein konstantes und anhaltendes EV-Fahrerlebnis.

Das System sorgt automatisch für einen möglichst häufigen EV-Betrieb, aber Elektromodus lässt sich auch per Schalter manuell aktivieren, etwa in Wohngebieten, in der Nähe von Schulen, auf Parkplätzen oder im Stau. Solange der Ladestand der Batterie dies zulässt, wird der Juke Hybrid als reines Elektrofahrzeug betrieben.

Effizienter Antrieb durch Synergien

Der neue Hybridmotor schöpft die Stärken der Renault-Nissan-Mitsubishi-Allianz voll aus. Das Antriebssystem umfasst einen Nissan Verbrennungsmotor der neuen Generation mit 69 kW/94 PS und 148 Nm Drehmoment, der speziell für den Einsatz in einem Hybridfahrzeug entwickelt wurde.

Auch der Elektromotor wird von Nissan geliefert. Dieser entwickelt 36 kW/49 PS und 205 Nm Drehmoment. Allianzpartner Renault steuert einen 15-kW-Hochspannungs-Startergenerator, einen Wechselrichter, die wassergekühlte 1,2-kWh-Hybridbatterie sowie das innovative Getriebe bei.

Das Ergebnis ist ein Antriebsstrang, der 25 Prozent mehr Leistung als der derzeitige Benziner aufweist. Der Kraftstoffverbrauch sinkt gleichzeitig um bis zu 40 Prozent im Stadtverkehr und um bis zu 20 Prozent im kombinierten Normzyklus (alle Angaben vorbehaltlich der Homologation).

Intelligente Automatik

Das Herzstück des Nissan Juke Hybrid ist ein fortschrittliches, reibungsarmes Multimodal-Getriebe. Es nutzt die Antriebskraft optimal aus – unabhängig davon, ob das Fahrzeug rein elektrisch unterwegs ist oder vom Benziner bzw. im Zusammenspiel beider Motoren angetrieben wird.

Um die Reibung zu reduzieren, verfügt das Getriebe über Klauenkupplungen anstelle herkömmlicher Synchronringe. Sie wechseln zwischen vier „Verbrenner"-Gängen und zwei elektrischen Gängen. Das Fahrzeug startet stets im Elektromodus. Die beiden E-Aggregate synchronisieren den Gangwechsel, was eine sanfte und reaktionsschnelle Beschleunigung garantiert.

Ein fortschrittlicher Algorithmus steuert die Schaltpunkte, die Bremsenergierückgewinnung sowie das Zusammenspiel der Motoren. Je nach Beschleunigungs- und Leistungsanforderung wechselt der Antrieb nahtlos und ohne Eingriffe des Fahrers zwischen verschiedenen Hybridarten (seriell, parallel, leistungsverzweigt). Das Ergebnis: Der Fahrer genießt das Beste zweier Welten und profitiert von einer direkten Beschleunigung bei hoher Kraftstoffeffizienz und geringen Emissionen – und das ohne Gummibandeffekt, der bei konventionellen Hybridfahrzeugen von den Kunden als unangenehm wahrgenommen wird.

Regeneratives Bremsen

Geladen wird die Batterie durch Rekuperation: Beim Abbremsen arbeitet der Elektromotor als Generator, der die kinetische Energie auffängt und in der Hybridbatterie speichert.

Die fortschrittliche Funktion „Regenerative Cooperative Brake" koordiniert regeneratives und herkömmliches Bremsen, um gleichermaßen ein möglichst natürliches Pedalgefühl und eine effiziente Energierückgewinnung zu erreichen. Der Fahrer merkt von den Anpassungen zwischen den beiden Systemen nichts, die Rückmeldung des Bremspedals bleibt konstant und intuitiv.

Über einen Wahlschalter kann der Fahrer außerdem zwischen den Fahrmodi Eco/Normal/Sport wechseln. Je nach Einstellung verändern sich nicht nur die Charakteristik der Lenkung, die Klimatisierung und das Ansprechverhalten des Gaspedals, sondern auch das regenerative Bremsverhalten und der Ladezustand der Batterie. Im Sport-Modus wird zum Beispiel die Bremsenergierückgewinnung maximiert, um möglichst viel elektrische Leistung für eine effektive Beschleunigung nutzen zu können. Im Eco-Modus wird der Klimatisierungsbedarf verringert, um möglichst effizient unterwegs sein zu können.

e-Pedal für einfachere Steuerung

Wie der vollelektrische Nissan LEAF fährt auch der neue Juke Hybrid mit dem e-Pedal vor: Dadurch lässt sich das Fahrzeug nahezu ausschließlich mit dem Gaspedal steuern. Sobald das Pedal gelupft wird, erfolgt eine moderate Bremsung (bis zu 0,15 g) – der Juke reduziert auf Schrittgeschwindigkeit (~5 km/h). Um den Juke noch stärker abzubremsen und zum Stillstand zu bringen, ist ein Tritt auf das Bremspedal erforderlich. Die Auto-Hold-Funktion kann unterstützend aktiviert werden. Das intuitiv bedienbare e-Pedal entlastet den Fahrer insbesondere im Stadtverkehr und sorgt für ein ebenso sanftes wie entspannendes Fahrerlebnis, bei dem zugleich die Regeneration der Hybridbatterie maximiert wird.

Optischer Feinschliff

Die sportliche Optik der Designikone bleibt auch in der Hybridversion erhalten. Nissan hat allerdings mit großer Liebe zum Detail an Kleinigkeiten gefeilt, um die aerodynamische Effizienz zu optimieren – und den Juke Hybrid als elektrifizierte Version zu kennzeichnen. „Hybrid"-Plaketten finden sich beispielsweise an den Vordertüren und der Heckklappe.

Der Kühlergrill trägt nun das neue Nissan Markenlogo, schwarzglänzende Streifen markieren den Übergang zur Motorhaube – ein Motiv, das alle elektrifizierten Nissan Modelle aufgreifen. Der Kühlergrill selbst besitzt ein neues Gittermuster und eine kleinere Öffnung, um den Luftwiderstand zu senken – der geringere Kühlbedarf des Hybridantriebs macht sich hier positiv bemerkbar. Die zusätzliche Kühlergrillblende passt den Luftstrom automatisch an den Kühlbedarf an und reduziert den Luftwiderstand so weit wie möglich. Auch an der Karosserie unterhalb des Stoßfängers wurden Änderungen vorgenommen.

Auch der modifizierte Heckspoiler oberhalb der Heckscheibe verbessert den Luftstrom, ebenso wie die neu geformten und positionierten Spoiler vor den Vorderrädern. Die neue Abdeckung der Hinterachse glättet den Luftstrom unter dem Fahrzeug. Alles in allem sorgen diese kaum sichtbaren Modifikationen für CO_2-Einsparungen von rund 2 Gramm pro 100 km, was die Entschlossenheit von Nissan unterstreicht, Effizienzsteigerungen zu erreichen.

Mit dem Juke Hybrid werden zweifarbige 17-Zoll-Leichtmetallfelgen eingeführt, die künftig auch für die konventionell angetriebenen Varianten des Coupé-Crossovers angeboten werden. Alternativ stehen die zweifarbigen 19-Zoll-Aero-Räder zur Verfügung, die in ähnlicher Form auch für den neuen Ariya erhältlich sind.

Aufgewertetes Interieur

Im Interieur zeigt die Instrumentenanzeige hinter dem Lenkrad rechts die Geschwindigkeit, links die Leistung. Steht die Nadel auf „charge", wird Energie zurückgewonnen. Im „Eco"-Betrieb ist der Juke Hybrid rein elektrisch unterwegs, während bei „Power" der Verbrennungs- und der Elektromotor zusammenarbeiten. Im unteren linken Teil wird außerdem der Ladestand der Batterie angezeigt.

Der Energiefluss wird auf dem sieben Zoll großen Kombiinstrument zwischen den Rundinstrumenten dargestellt: Einfache und klare Animationen verbessern dabei das Verständnis für die Funktionsweise des Hybridsystems. Das e-Pedal wird über eine hinter der elektrischen Parkbremse platzierte Taste in der Mittelkonsole aktiviert, während der Bedienknopf für den EV-Modus zwischen zwei der zentralen Lüftungsdüsen zu finden ist. Sind sowohl das e-Pedal als auch der EV-Modus aktiviert, erscheinen visuelle Hinweise am unteren Rand des Kombidisplays.

Das Kofferraumvolumen beträgt 354 Liter, was im Vergleich zum Benziner eine leichte Verringerung von 68 Litern bedeutet. Hierfür ist die Unterbringung des 1,2-kWh-Akkupakets verantwortlich. Bei umgeklappten Rücksitzen liegt das Kofferraumvolumen bei 1.237 Litern – weiterhin ein Bestwert in dieser Klasse. Auch die Kniefreiheit im Fond bleibt mit 553 Millimetern unverändert großzügig.

„Die Einführung des neuen Juke Hybrid in diesem Sommer erweitert die elektrifizierte Produktpalette von Nissan. Wir befinden uns mitten in einer elektrifizierten Modelloffensive, die Effizienz und Fahrspaß gleichermaßen in den Vordergrund stellt. Wie alle unsere elektrifizierten Produkte schreibt auch der Juke Hybrid die Regeln in seinem Segment neu – dank mutiger Innovationen, die mehr Leistung und mehr Effizienz bieten", so Arnaud Charpentier, Region Vice President Product Strategy & Pricing in der Nissan AMIEO Region. „Die Kunden werden begeistert sein, dass der fahraktive und agile Charakter des Juke mit dieser fortschrittlichen und hochwertigen elektrifizierten Antriebsoption noch weiter verbessert wurde. Der Juke Hybrid bietet mehr Leistung und eine beeindruckende Effizienz, ohne dabei Kompromisse beim Fahrspaß einzugehen."

Technische Daten*

		1.6-Liter-Benziner & E-Motor
Leistung	kW (PS)	69 kW (94 PS) + 36 kW (49 PS)
Verbrauch kombiniert*	l/km	4,9-5,0
CO2-Emissionen kombiniert*	g/km	111-113

* vorbehaltlich der Homologation

Besuchen Sie den Nissan Newsroom, um mehr über den Nissan Juke und das elektrifizierte Fahren zu erfahren.

Weitere Informationen über die Produkte, die Serviceleistungen und das Engagement von Nissan für nachhaltige Mobilität finden Sie unter nissan-global.com. Oder folgen Sie Nissan auf Facebook, Instagram, Twitter oder LinkedIn und sehen Sie unsere neuesten Videos auf YouTube.

[Textende]

Pressekontakt
Alexander Sellei - Produktkommunikation
Telefon: +49 2232 572430
alexander.sellei@nissan.de