



## **Nissan Juke Hybrid: elektrifizierter Coupé-Crossover**

*Mehr Fahrspaß bei weniger Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen; Anfahren und bis zu 80 Prozent des Stadtverkehrs im E-Modus; Integration von Allianz-Technologie*

**Nissan Juke 1.6 HYBRID 105 kW (143 PS) Multi-Mode-Automatikgetriebe, 4x2, Benzin:** Energieverbrauch: 4,7-4,9 (l/100 km); CO<sub>2</sub>-Emissionen: 107-111 (g/km); CO<sub>2</sub>-Klasse: C

**Paris, Frankreich** (28. Februar 2022) – Der Nissan Juke: Der markant gezeichnete Coupé-Crossover fährt erstmals mit einem Hybridantrieb vor, der eine direkte Leistungsentfaltung und mehr Fahrspaß bei niedrigerem Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen verspricht.

Dank seines multimodalen Hybridantriebs, der einen konventionellen Verbrennungs- mit einem kleinen Elektromotor und einem Startergenerator verbindet, bietet der Juke Hybrid mehrere Vorteile:

- rein elektrisches Anfahren bei jedem Start
- angenehmes Fahrverhalten unter allen Bedingungen
- hervorragende Kraftstoffeffizienz dank eines multimodalen Getriebes, einer effizienten Bremsenergie-Rückgewinnung und einer Hochleistungsbatterie

„Der neue Juke Hybrid, der noch in diesem Jahr die Modellreihe ergänzen wird, 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).

### **Effizienter Antrieb durch Synergien**

Der neue Hybridmotor schöpft die Stärken der Renault-Nissan-Mitsubishi Allianz voll aus. Das Antriebssystem umfasst einen speziell von Nissan entwickelten Verbrennungsmotor mit 70 kW/95 PS und 148 Nm Drehmoment und einen ebenfalls von Nissan bereitgestellten Elektromotor. Dieser entwickelt 37 kW/50 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 Benzinmotor 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“ und zwei „EV“-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 Bremsenergieerückgewinnung 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.

## **Fahrerlebnis ähnelt echten Stromern**

Um möglichst oft elektrisch zu fahren, berücksichtigt das intelligente Antriebssystem des Juke Hybrid verschiedene Parameter. In Tests hat der Coupé-Crossover im Stadtverkehr bis zu 80 Prozent der Zeit im Elektromodus zurückgelegt. Die Batterie wurde in kurzen Hybridphasen wieder aufgeladen, um anschließend wieder rein elektrisches Fahren zu ermöglichen. Die elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt 55 km/h – perfekt für den Stadtverkehr.

Das elektrische Fahren lässt sich auch per „EV-Modus“-Schalter aktivieren. Solange es die Batteriekapazität zulässt, ist der Juke Hybrid dann lokal emissionsfrei und nahezu lautlos unterwegs – ideal beim nächtlichen Fahren durch die Stadt oder allmorgendlich an Schulen.

## **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 Funktion „Regenerative Cooperative Brake“ koordiniert regeneratives und herkömmliches Bremsen, um gleichermaßen ein möglichst natürliches Pedalgefühl und eine effiziente Energieerückgewinnung 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 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 Bremsenergie rückgewinnung maximiert, um möglichst viel elektrische Leistung für eine effektive Beschleunigung nutzen 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). Dadurch entlastet das intuitiv bedienbare e-Pedal den Fahrer insbesondere im Stadtverkehr, bei einem ebenso sanften wie entspannendem Fahrerlebnis wird die Regeneration der Hybridbatterie maximiert. Um den Juke vollständig zum Stillstand zu bringen, ist mitunter ein Tritt auf das Bremspedal erforderlich. Die Auto-Hold-Funktion kann unterstützend aktiviert werden.

### **Optischer Feinschliff**

Die sportliche Optik der Designikone bleibt auch in der Hybridversion erhalten. Nissan hat allerdings 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 des Juke Hybrid trägt nun das neue Nissan Markenlogo, schwarzglänzende Streifen markieren den Übergang zur Motorhaube – ein Motiv, das alle elektrifizierten Nissan Modelle aufgreifen. Der Kühlergrill selbst ist jetzt mit einem kleineren Gittermuster versehen, um den Luftwiderstand zu senken – der geringere Kühlbedarf des Hybridantriebs macht sich hier positiv bemerkbar. Auch an der Karosserie unterhalb des Stoßfängers wurden Änderungen vorgenommen. Die zusätzliche Kühlergrillblende passt den Luftstrom automatisch an den Kühlbedarf an und reduziert den Luftwiderstand so weit wie möglich.

Auch der modifizierte Heckspoiler 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. Mit dem Juke Hybrid werden zweifarbig 17-Zoll-Leichtmetallfelgen eingeführt, die künftig auch für die konventionell angetriebenen Varianten des Coupé-Crossovers angeboten werden. Alternativ stehen die zweifarbig 19-Zoll-Aero-Räder zur Verfügung, die 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 Ladezustand 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 das Hybridsystem. Das e-Pedal wird über eine hinter der elektrischen

Parkbremse platzierten 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 – 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.

### Technische Daten\*

		<b>1.6-Liter-Benziner &amp; E-Motor</b>
<b>Leistung</b>	kW (PS)	70 kW (95 PS) + 37kW (50 PS)
<b>Drehmoment</b>	Nm	250 Nm
<b>Verbrauch kombiniert*</b>	l/km	4,9-5,0
<b>CO2-Emissionen kombiniert*</b>	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](http://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](mailto:alexander.sellei@nissan.de)

Hajar Kayali - Unternehmenskommunikation  
Telefon: +49 2232 572429  
hajar.kayali@nissan.de