

Nissan JUKE



ESTE NUEVO MODELO DE LA MARCA NISSAN, ORIENTADO PRINCIPALMENTE AL PÚBLICO MÁS JOVEN, SE CONSIDERA EL HERMANO PEQUEÑO DEL QASHQAI Y DEL MURANO. ENCLAVADO EN EL SEGMENTO B, ES UN **CROSSOVER DE ESTILO URBANO**, AUNQUE SE LE PUEDE CONSIDERAR UNA MEZCLA ENTRE **SUV** Y **DEPORTIVO**



Por Francisco Javier Díez Conde
Fotógrafo: Francisco Javier García Rufes

Se comercializa en los tradicionales niveles de acabado Visia, Acenta y Tekna, propios de Nissan. La última versión Tekna, se puede configurar con paquetes *sport*, *4x2 premium* y *4x4 premium*. Estéticamente, da impresión de ser un todoterreno, por características como la altura de carrocería más elevada que un turismo, ruedas y llantas anchas, paragolpes delantero y trasero muy envolventes con la carrocería y de gran tamaño, rejilla de lado a lado en toda la anchura del vehículo, faros en el paragolpes y pilotos a la altura del capó.

También tienen estética coupé su techo, con inclinación hacia atrás, y las puertas traseras con manillas camufladas. Interiormente, la estampa juvenil se aprecia en el diseño deportivo del salpicadero y en la consola central, configurable en rojo metalizado o gris de alto brillo (excepto si la carrocería es azul, que la consola será exclusivamente gris).

Identificación

El número de bastidor está troquelado en la chapa torpeda. Para acceder a él hay que abrir el capó motor y una tapa de

▀ Ubicación del número de bastidor troquelado en la carrocería





Ubicación de la placa de fabricante

La placa del fabricante se sitúa en el pilar -B- del lado derecho, para acceder a ella se abrirá la puerta delantera.

Carrocería

Debido a la alianza entre Renault y Nissan, este modelo incorpora elementos de ambas marcas, el principal, la plataforma, mejorada respecto a la que utiliza el Renault Mégane, se ha alargado y ensanchado, ganando también robustez a la vez que es algo más ligera.

plástico en el lateral derecho, entre el parabrisas y el motor. También se encuentra grabado en la zona inferior izquierda del parabrisas, para ser visto desde fuera del vehículo.



PARECE UN

TODOTERRENO POR

SU CARROCERÍA MÁS

ELEVADA, PARAGOLPES

DELANTERO Y

TRASERO MUY

ENVOLVENTES

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S	J	N	F	C	A	F	1	5	U	6	0	4	0	2	1	2
										Número de serie del vehículo						
										Destino: U: Europa						
										Modelo: F15: Nissan JUKE						
										Tipo de tracción: N: 4WD A: 22D						
										Tipo de motor: C: 1.5 dCi						
										Tipo de carrocería: F: vehículo de 5 puertas						
Identificación mundial del fabricante: SJM: Nissan producción en Europa																





► Frente sin bloque de radiadores

La travesía de paragolpes delantera, de acero, está montada sobre dos absorbedores de impacto muy eficaces. Travesía y absorbedores se suministran como recambio independiente. El frente está formado por piezas atornilladas (travesía superior) y soldadas (soporte lateral de radiadores y de faros). También de acero la travesía de paragolpes trasera, está montada sobre dos absorbedores de impacto que reducen la transmisión de daños al faldón y largueros –aunque en impactos de cierta importancia será necesario sustituir el faldón–.

Las puertas traseras están separadas en la zona del pase de rueda, hay que tenerlo en cuenta en la reparación; estéticamente está cubierta por la moldura de aleta.



► Sustitución de faldón trasero

Reparación

Este vehículo ha sido sometido a las pruebas de impacto de baja velocidad delantera y trasera según normas RCAR, analizando los daños sufridos y su reparabilidad.

En la parte delantera, los daños llegan hasta el larguero, deformando travesía y absorbedor de impacto –elementos que hay que sustituir–. También, se deforma soporte lateral de radiador y soporte de faro, que, con el larguero, pueden ser reparados mediante estiraje en bancada. Como elementos exteriores principales, deben ser sustituidos paragolpes, capó y faro.

En la zona trasera, los daños afectan al faldón, larguero y piso de maletero. Se sustituirá la travesía, el absorbedor de impacto y el faldón, el resto se pueden reparar. Por el contrario, no se aprecian daños en el paragolpes, portón ni piloto.

► Crash test RCAR trasero y crash test de paragolpes trasero



Mecánica

El Juke tiene tres motorizaciones, dos gasolina y una diesel: 1.6i, 1.6i turbo y 1.5 dCi. El motor 1.6i con turbocompresor con inyección directa (DIG-T) es el más potente; desarrolla 140 kW (190 CV) y 240 Nm de par, y ofrece bajo nivel de consumo de combustible. Puede adquirirse asociado a una caja de cambios CVT automática, tanto con tracción delantera como con tracción a las cuatro ruedas con control electrónico. La versión diésel recurre al conocido y económico motor de 1,5 litros dCi de 110 CV, con un consumo de 5,1 litros/100 km.

Las transmisiones manuales de las cajas de cambios provienen del Qashqai, y los dos sistemas Xtronic CVT incorporan tecnologías que mejoran el peso y consumo. La nueva generación de la caja de cambios Xtronic CVT, utilizada con el motor de gasolina de 1,6 litros atmosférico, es un 10% más corta y cerca de un 13% más ligera. Esta nueva caja CVT es la primera del mundo con unidad auxiliar que permite una elevada relación de transmisión de 7.3:1. También es más pequeña, con las poleas más ligeras, un bloqueo con amortiguador flexible del convertidor de par y una activa bomba de aceite; todo ello logra una eficiencia de consumo superior.

La caja Xtronic CVT con modo manual de 6 marchas, que se utiliza con el motor de gasolina turboalimentado, se ha ajustado



► Suspensión trasera independiente Multilink

para proporcionar prestaciones más deportivas, a la vez que se ha revisado el modo manual para mejorar la aceleración. El sistema de gestión consigue ahora consumos inferiores con una mayor rapidez de acción y mayor capacidad de retención.

Las dos cajas CVT disponen de sistemas de control adaptativos cuyo modo de funcionamiento puede seleccionarse a través del avanzado modo de información del Juke.

Todas las versiones ofrecen en el eje delantero suspensión independiente tipo McPherson. En el trasero, se monta un eje de torsión con muelles; en la versión 4x4, suspensión independiente multibrazo *Multilink*.

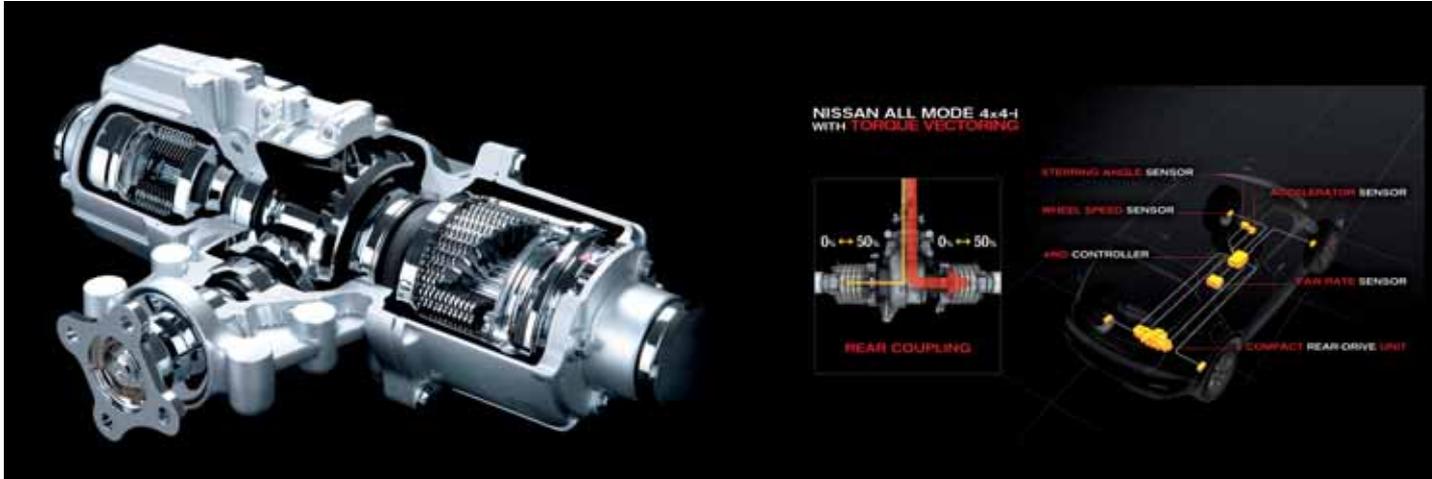
Seguridad

Las versiones altas de gama del Juke disponen del *Nissan Dynamic Control System* (NDCS). Este sistema de control e información permite al conductor ajustar el dinamismo del coche y efectuar cambios en elementos, como el climatizador.

Ofrece tres modos de conducción: *eco*, *normal* y *sport*, gestionables por el conductor mediante información en la pantalla multifunción. Cada uno de estos ajustes cambia la respuesta del acelerador, los momentos de cambio de la caja CVT, el esfuerzo de la dirección e, incluso, la respuesta del aire acondicionado, para adaptarlos al modo de conducción elegido y a los deseos del conductor. Por ejemplo, con los ajustes en modo *sport*, la unidad electrónica del motor ofrece más potencia a regímenes elevados, una respuesta más rápida al acelerador y aumenta el esfuerzo para accionar la dirección, para una mayor

INCORPORA
ELEMENTOS DE
RENAULT Y NISSAN,
COMO SU
PLATAFORMA,
ALARGADA Y
ENSANCHADA,
GANANDO ROBUSTEZ





► Caja de transferencia del eje trasero para la versión 4x4

precisión de guiado. Con el ajuste *eco*, las revoluciones del motor se reducen para una aceleración progresiva y suave, y la cantidad de aire frío en circulación dentro del habitáculo se optimiza, reduciendo la carga del climatizador y rebajando el consumo de energía del sistema. En modo *normal* se conduce de forma más suave y más lineal.

De serie, todas las versiones, disponen de ABS-BA-EBD y ESP, airbag frontales y laterales y de cortina con botón de desactivación, reposacabezas activos delanteros y dirección con asistencia eléctrica sensible a la velocidad.

La versión 4x4 dispone de un sistema de tracción sensible al par con gestión electrónica. Distribuye el par enviado al tren trasero entre ambas ruedas, para asegurar una conducción más estable. La tracción integral automática puede enviar par a las ruedas traseras, hasta un reparto máximo de 50:50, con el complemento del sistema TVS (*Torque Vector System*), el par puede repartirse hasta en una relación de 0/100. El sistema sensible al par actúa sobre el eje posterior gracias a la presencia de acopladores eléctricos en cada extremo del eje motriz y a una relación final más corta. El sistema trabaja procesando la información procedente de varios sensores (velocidad de las ruedas, ángulo del volante, ángulo de inclinación de la carrocería y aceleración G lateral), interpretándola y anticipándose a las reacciones del conductor. Los acopladores eléctricos del eje trasero ajustan la entrega de

par a la rueda exterior, definiendo así el comportamiento en curva y favoreciendo los cambios de dirección.

En este caso se monta la suspensión trasera multilink que mejora aún más el comportamiento dinámico del Juke y hace que su marcha sea suave y confortable. Determinado equipamiento, según versión, mejora el confort: el ordenador de viaje, con indicador de temperatura, mandos en el volante para el sistema de audio con CD, bluetooth, control de crucero y limitador de velocidad.

El sistema Nissan Connect (sistema de navegación 3D con pantalla táctil en color de 5" y Bluetooth) combina la navegación por satélite y el equipo de sonido. La cámara de visión trasera, en la moldura de apertura del portón, aparece en la pantalla multifunción al introducir la marcha atrás, que, además, dispone de ayuda al aparcamiento mediante líneas de colores.

La capacidad de carga del modelo tiene gran versatilidad. El asiento trasero se divide en dos partes 60/40 y se pliega para crear un espacio completamente plano (de 830 litros en vehículos 4x2). El área de carga incluye, además, un espacio de almacenaje bajo el piso (excepto en las versiones 4wd), que eleva su capacidad hasta 251 litros ■

► Mandos en el volante



PARA SABER MÁS

Área de vehículos industriales
industriales@cesvimap.com

Nissan
www.nissan.es

Cesviteca, biblioteca multimedia de CESVIMAP
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com