

NISSAN

CROSSTOWN TRAFFIC

La posición de Nissan como pionera de los Crossovers queda reforzada con la llegada del Juke. Mitad SUV, mitad coche deportivo, el Juke supone una bocanada de aire fresco en el tradicionalmente conservador segmento B del mercado, ofreciendo a los clientes una sorprendente alternativa a los coches urbanos convencionales de cinco puertas.

"El Juke aporta un nuevo espíritu aventurero al mercado". Es ligero, ágil, urbano, reactivo: cualidades todas ellas que le permitirán conquistar a una clientela joven. Ofrece algo completamente diferente a los vehículos tradicionales del segmento B y confirma a Nissan como un fabricante siempre dispuesto a hacer cosas distintas."

Andy Palmer, Vice-Presidente Senior de Planificación de Producto de Nissan Motor Co., Ltd

Lo más destacado

- Mezcla de SUV y coche deportivo...

... para desafiar la tradición de los coches pequeños

- Desarrollado a partir del concept car Qazana
- Duro en las calles...

... pero ágil y atlético

- Potente nuevo motor de inyección directa de gasolina turboalimentado
- Nuevo sistema de tracción integral sensible al par
- Sistema de información tecnológicamente avanzado
- Desarrollado en Europa para un público global
- Se fabricará en Europa y en Japón

Resumen

Nissan está dispuesta a cambiar el paisaje urbano... por tercera vez. Siguiendo el camino marcado por el exitoso Qashqai - el coche que hace tres años introdujo el concepto crossover como alternativa a los tradicionales coches de 5 puertas del segmento C - aparece ahora su hermano pequeño, el Nissan Juke.

Diseñado para aportar un nuevo aire al segmento B, el Juke es una interesante mezcla entre la robustez de un SUV y un estilo deportivo. Concebido para inyectar dinamismo y masculinidad al mercado de los coches pequeños, el Juke combina en sus personales líneas, numerosos contrastes aparentes.

"Toma los mejores elementos de un SUV y de un coche deportivo y los combina," explica Pierre Loing, Vice-Presidente de Planificación de Producto de Nissan Europa.

"Es espacioso, pero compacto; robusto, pero dinámico; práctico pero juguetón. Todas estas cualidades parecen contradecirse entre sí pero en el Juke se juntan para crear algo genuinamente único."

El Juke se creó en el Centro de Diseño de Nissan Europa (Nissan Design Europe - NDE) en el corazón de Londres y su diseño se completó en el Nissan Design Centre (NDC) en Japón. La parte más importante de su ingeniería se desarrolló en Japón pero con una importante contribución europea. El Juke se producirá en las fábricas de Nissan de Oppama, en Japón y de Sunderland, en el noreste de Inglaterra.

"El diseño desprende verdadero optimismo. Al combinar elementos de diseño de dos géneros distintos, se ha creado un Crossover pequeño pero llamativo y que transmite confianza y estilo genuinos. Estas son, además, las cualidades que esperamos encontrar en los clientes del Juke," explica Shiro Nakamura, Vice-Presidente Senior de Diseño y Jefe Creativo.

Desde un punto estrictamente de diseño, la parte inferior del Juke es la de un auténtico SUV, con fuertes llantas, anchos neumáticos, distancia al suelo aumentada y aspecto robusto. La parte superior, sin embrago, es la de un deportivo puro, con una línea de cintura alta, unas esbeltas ventanillas laterales y un techo en caída hacia atrás propio de un coupé. Este efecto coupé se subraya en las puertas traseras, cuyas manecillas se encuentran escondidas en los marcos de las puertas.

En el interior, el aspecto deportivo se mantiene con una posición de conducción centrada en el conductor y dominada por una consola central cuyo diseño se inspira en el depósito de gasolina de una motocicleta. Pintada en un color distintivo de alto brillo, la consola añade un elemento extra de diversión al coche. La practicidad está asegurada por el portón trasero, por su versátil espacio de carga y por sus numerosos huecos para objetos.

Construido sobre la plataforma B de la Alianza Renault Nissan, el Juke tiene una distancia entre ejes de 2.530 mm. En las versiones de tracción delantera, la suspensión delantera es de tipo McPherson y la trasera por barra de torsión mientras que en las versiones de tracción integral, el eje trasero es multibrazo, similar al que utiliza el Qashqai.

El ALL-MODE 4X4-i es un nuevo desarrollo basado en el conocido sistema electrónico de tracción integral de Nissan, que ahora está dotado de una tecnología sensible al par que aumenta la agilidad y reduce el subviraje en curva.

Cuando empiecen las ventas en Europa, a finales de este mismo año, habrá tres motores diferentes disponibles; un diesel y dos de gasolina de 1,6 litros, todos ellos bajo la norma de emisiones Euro 5. En lo alto de la gama se situará un nuevo motor de gasolina (MR16DDT) con inyección directa. Este motor es uno de los más potentes de su clase y desarrolla 140 kW (190 CV) y 240 Nm. La combinación de la inyección directa con un turbocompresor proporciona la respuesta esperable en un motor de 2,5 litros con la economía de un motor más pequeño.

El segundo motor de gasolina es un nuevo desarrollo de la fiable familia HR de Nissan. Llamado HR16DE, es un motor ligero y de baja fricción, con culata de 16 válvulas y que incorpora ahora un sistema de inyección dual que permite optimizar

las inyecciones de combustible para conseguir una mejor combustión y que desarrolla 86 kW (117 CV). El motor diesel common rail de 1,5 litros y 81 kW (110 CV) ofrece una gran elasticidad gracias a su elevado par de 240 Nm combinada con unas excelentes cifras de consumo y emisiones.

A nivel de transmisión, el 1.6 de gasolina turboalimentado de dos ruedas motrices, está disponible tanto con una caja de cambios manual de seis velocidades como la caja XTRONIC CVT de Nissan con un modo manual de seis relaciones.

Esta misma transmisión CVT estará disponible para el tope de gama; la versión de cuatro ruedas motrices con motor de gasolina turbo.

El motor atmosférico de 1,6 litros de gasolina estará disponible bien con una caja manual de 5 velocidades, bien con la remodelada XTRONIC CVT mientras que el 1.5 diesel monta una caja de cambios manual de 6 relaciones.

Los niveles de acabado responderán a los habituales acabados Visia, Acenta y Tekna mientras que, para aquellos clientes que quieran personalizar su Juke, se han desarrollado una serie de accesorios específicos.

"El Juke no es un coche convencional del segmento B y eso es algo que se ha buscado de manera deliberada. Ha nacido en un ambiente urbano y es allí donde pasará la mayor parte de su vida. Precisamente por ello, su combinación de agilidad y robustez hacen de él uno de los coches mejor adaptados a la ciudad."

"El Juke se añade al Murano y al Qashqai para consolidar a Nissan como la marca líder en el mercado de los crossover" comenta Simon Thomas, Vice-Presidente Senior de Ventas y Marketing de Nissan Europa.

El Juke al detalle

Diseño exterior

Desvelado inicialmente bajo la forma del concept car Qazana - presentado en el Salón de Ginebra de 2009 - el Juke fue creado por el Centro de Diseño de Nissan en Londres y perfeccionado en el Nissan Design Centre de Japón. El Qashqai, que también es una creación del NDE, se vende en Europa, Asia y Australia y el Juke se comercializará en Europa, Japón y los Estados Unidos.

"El resultado de esta colaboración global es un coche que nace allí donde se encuentran el Este y el Oeste, con contribuciones clave tanto del NDE como del NDC que han sido definitivas para crear un diseño tan rompedor", explica Shiro Nakamura.

Sus personalísimas líneas respetan con exactitud las del Qazana. La audacia del diseño refleja la importancia del segmento B en el mercado europeo: está previsto que Europa concentre la parte del león de las ventas del Juke por delante de otros importantes mercados como el norteamericano o el japonés.

El equipo de diseño se inspiró en las más variadas fuentes. Se fijaron en numerosos vehículos que representan un estilo de vida activo y deportivo; con una lista que incluía los coches de rally y las motos... queda muy claro cómo esas ideas influyeron en el diseño.

El resultado es una combinación de diferentes temas pero con el ADN de Nissan claramente presente. Tiene una carrocería fuerte y robusta que le identifica como un SUV pero es un coche abiertamente sensual, con curvas complejas y un perfil de coupé acentuado por los pequeños cristales laterales y por las manecillas de las puertas traseras ocultas que le dan la impresión de ser más un coche de dos puertas que de cuatro.

"Al mismo tiempo, está muy clara la presencia del ADN de Nissan en el diseño - los pilotos traseros en forma de boomerang, por ejemplo, recuerdan a los del 370Z - pero ninguno de los elementos está copiado al pie de la letra de manera que aunque retenga el ADN de Nissan, el Juke tiene un diseño único e inconformista."

Este es un aspecto clave en todos los diseños de Nissan. Alfonso Albaisa, Vice-President de Diseño de Nissan Europa explica que *"el Juke tiene elementos inspirados en otros coches de nuestra gama como el 370 Z e incluso el Cube pero nuestra intención es la de no establecer nunca vínculos obvios entre nuestros coches sino vínculos naturales. El Cube, por ejemplo, es un coche descarado y, en cierto sentido, el Juke también lo es."*

Con su generosa distancia al suelo, sus grandes ruedas y neumáticos, su elevada línea de cintura y su amplia anchura de hombros, la mitad inferior del coche es la de un auténtico SUV. Esta impresión queda acentuada por elementos propios de los SUV como las estriberas y los pasos de rueda en color negro contrastado con el tono de la carrocería o la parte inferior de la misma que, tanto delante como detrás parece emerger de los bajos del coche como si se tratara de las típicas protecciones de bajos.

En la parte frontal, el protector del cárter forma parte del conjunto de la toma de aire pero, en lugar de utilizar una parrilla con rejilla simple, el equipo de diseño desarrolló un moldeado con una serie de orificios circulares que recuerdan a elementos biónicos.

Por encima de la línea de cintura, en cambio, el Juke exhibe sus credenciales deportivas. Un parabrisas muy inclinado, completado por un elemento tradicional en el diseño de los Crossover de Nissan como es la línea ascendente de la última ventanilla, y una línea de techo desbordante, le proporcionan un perfil que recuerda a la carlinga de un avión.

La parte trasera del techo incorpora un alerón integral para reducir la elevación aerodinámica y mejorar la estabilidad a alta velocidad. La forma de cola de pato del alerón fue perfeccionada utilizando un sistema de dinámica de fluidos virtual (CFD) y probada en el túnel del viento.

Los faros reflejan también la deportiva agilidad del coche. En la parte frontal, se dividen en dos elementos separados. Bajo la estilizada estructura situada en la parte superior del capó encontramos los faros diurnos y los intermitentes mientras que las luces de cruce y las de carretera se encuentran en los proyectores

principales montados en una posición más baja en el morro del coche que se inspiran en los faros auxiliares de los coches de rally de los años 60 y 70. En la parte trasera, los pilotos son una reinterpretación de los pilotos en forma de boomerang que se utilizan en el 370 Z.

Estará disponible una paleta con un total de nueve colores de carrocería que incluirá dos blancos, uno sólido y otro perlado y tres tonos exclusivos para el Juke - Rojo Force, Azul Haptic Blue y marrón Machine. La disponibilidad de todos los colores dependerá de cada mercado.

Seiji Watanabe: *"Queremos que nuestros coches y, en particular, nuestros crossovers, tengan un espíritu ágil y sean percibidos como coches ligeros y reactivos. El Juke expresa estos atributos y destila auténtico optimismo."*

Diseño interior

El exterior del Juke, activo y deportivo, tiene su continuidad en el habitáculo donde también predomina el desenfado y la diversión: la consola central, acabada en un color de alto brillo, recuerda el depósito de una motocicleta.

"Es algo inesperado" explica Alfonso Albaisa. *"y convierte el interior en un espacio muy sexy."*

Como reflejo de un diseño exterior que mezcla las cualidades de un SUV y de un coche deportivo, el interior proporciona una posición de conducción dominante pero con los atributos que se esperan en un deportivo. La palanca del cambio se encuentra en la parte superior del "depósito de moto" para garantizar cambios perfectos mientras que el propio depósito no juega únicamente un papel de mero elemento de diseño sino que proporciona un punto de apoyo a la rodilla del conductor cuando practica una conducción decidida en curva.

De manera parecida, la parte central del salpicadero - que incorpora el nuevo Nissan Dynamic Control System - se ha diseñado ergonómicamente para asegurar que el conductor tendrá un acceso inmediato tanto a la información como a los controles de los modos de conducción.

La atención por el detalle se hace evidente en todos los puntos del habitáculo. Los insertos cromados y los materiales usados en el interior son de alta calidad mientras que los colores del habitáculo - rojo o gris metalizado están disponibles para la consola central dependiendo del acabado, negro, plata o rojo para los resaltes de la tapicería de piel o para la de tela deportiva con trama de panal de abeja - subrayan la deportividad del coche. Incluso los reposabrazos de las puertas, con una forma similar a la de las aletas de buceo, reflejan un estilo de vida activo.

Pese a sus compactas dimensiones, el amplio interior ofrece un nivel de espacio muy competitivo: la altura delantera al techo y el espacio trasero para las rodillas serán más que suficientes para la mayoría de los ocupantes. En contra del Concept Car Qazana, que ofrecía un interior de cuatro plazas, el Juke es un coche hábil para cinco pasajeros.

El práctico maletero es lo bastante grande como para contener una bolsa de golf o una maleta de talla grande e incluye además una zona de almacenamiento bajo el

piso (salvo para las versiones 4x4) que eleva la capacidad potencial del maletero a 251 litros (VDA). Además, los respaldos traseros, partidos en proporción 60/40 se abaten en un único movimiento para proporcionar un piso de carga completamente plano.

Para alejar los objetos depositados en el maletero de vistas ajenas, el coche cuenta con una bandeja enrollable que, en contra de lo habitual, está anclada en el portón y se eleva hacia arriba cuando se abre el maletero.

"En el interior encontramos una serie de elementos novedosos que mejoran al coche en sí mismo. Hay mucha emoción en el habitáculo, una sensación real de diversión y una calidad indiscutible" explica Albaisa.

Plataforma

El Juke está construido sobre la plataforma B de la Alianza Renault Nissan y tiene una distancia entre ejes de 2.530 mm. El coche mide 4.135 mm de largo, 1.765 mm de ancho y 1.565 mm de alto. Para permitir que las versiones tope de gama equipen llantas de 17 pulgadas con neumáticos 215/55 R17, las vías delantera y trasera miden 1.525 mm, lo que las convierte en las más anchas utilizadas en un coche de la plataforma B de la Alianza.

Como para cualquier modelo nuevo que utiliza una plataforma existente, para el Juke se han introducido significativos cambios en la misma. Para su uso en el Juke, se ha alargado, ensanchado y reforzado de manera significativa pero al mismo tiempo se ha aligerado, todo ello para aumentar la seguridad, el refinamiento y la economía de consumo.

Pese a que el sistema básico de suspensión, con columnas McPherson en el eje delantero y un sistema de barra de torsión para el eje posterior, es muy similar al del resto de coches del segmento B, un nuevo subchasis delantero en forma de cuna mejora la rigidez lateral del conjunto. Todo ello, junto a la revisión de la geometría de suspensión, proporciona un mejor guiado y un confort superior para un mayor refinamiento de marcha.

Las versiones 4wd del Juke se beneficiarán de una nueva suspensión trasera multibrazo. Esta suspensión y el nuevo sistema de tracción total sensible al par que limita el subviraje, proporcionan al Juke un comportamiento que se sitúa entre los mejores del segmento pese a su superior altura libre al suelo y sin que ello haya significado una merma en el confort.

En un entorno urbano, la combinación de una elevada altura libre al suelo y unos neumáticos de gran tamaño aseguran que ni los reductores de velocidad ni los baches afectarán en exceso al confort ni causarán daños en los bajos como sí ocurre en los tradicionales 5 puertas deportivos.

Pese a su aspecto de SUV y a su, comparativamente elevado, centro de gravedad, los puntos de balanceo en ambos ejes son lo más bajos posible - más cercanos a un 5 puertas convencional que a un SUV -para reducir el balanceo de la carrocería en curva.

Su ágil comportamiento es también fruto de la dirección asistida eléctrica sensible a la velocidad, de serie en todas las versiones, y a la superior rigidez y resistencia a la torsión de la parte alta de la carrocería. El Juke incorpora una nueva tecnología de estructura anular que conecta la parte superior de la carrocería con la suspensión trasera para aumentar la rigidez torsional.

Motores y cajas de cambios

En Europa, cuando el Juke se ponga a la venta en la segunda mitad del año, podrá elegirse entre tres motores y cajas de cambio manuales o CVT. El tope de gama será un nuevo motor de 1,6 litros Direct Injection Gasoline (inyección directa de gasolina) turboalimentado que desarrolla 140 kW (190 CV) y 240Nm.

Con un diseño ligero y de baja fricción, este propulsor de 16 válvulas utiliza la inyección directa para mejorar la combustión y optimizar la potencia y el par, el consumo y las emisiones. La adición de un turbocompresor y un intercooler ayuda a ganar potencia - este motor es uno de los más potentes de su clase - mientras que el control variable de válvulas tanto en la fase de admisión como en la de escape (twin VTC) mejora la respuesta del motor en baja. Un cierto grado de cabalgamiento permite la recirculación de gases.

La tecnología de baja fricción incluye técnicas como la adopción de un baño de carbono tipo diamante (diamond-like carbon - DLC) para los empujadores de válvulas y un acabado de espejo para los árboles de levas. El resultado es un motor que rinde una potencia similar a la que proporcionaría un propulsor aspirado de 2,5 litros pero con la economía de consumo de un motor más pequeño.

Las versiones de dos ruedas motrices del Juke equipadas con el motor Direct Injection Gasoline llevarán una caja de cambios manual de seis velocidades mientras que la versión de cuatro ruedas motrices montará la caja de cambios XTRONIC CVT de Nissan con un modo manual de seis marchas.

El segundo motor de gasolina, también de 1,6 litros de cilindrada y con cuatro válvulas por cilindro, es un miembro de la conocida familia HR de Nissan aunque profundamente modificado. Llamado HR16DE, tiene un número sustancial de elementos modificados como, por ejemplo, un colector de escape de mayor tamaño, unas toberas de admisión modificadas, twin VTC, un flujo de admisión mejorado y un nuevo catalizador con célula hexagonal.

También dispone de nuevos pistones con coronas revisadas y una refrigeración por chorro de aceite mientras que se han adoptado algunas técnicas de baja fricción como, por ejemplo, el baño en carbono tipo diamante de los empujadores de válvulas.

El cambio más significativo es, no obstante, el desarrollo de un sistema de inyección dual -una novedad mundial - con dos inyectores por cilindro, ambos con toberas más pequeñas para proporcionar inyecciones más finas y más próximas para una más eficiente atomización del combustible y una combustión más completa.

Todos estos cambios han comportado significativas mejoras en la potencia, el par y el consumo. El motor desarrolla 86 kW (117 CV), lo que supone un 6% de mejora respecto a la anterior generación de este motor. El par ha mejorado un 3% y

alcanza ahora 158 Nm mientras que el consumo se rebaja en un 5,6%. El motor atmosférico de gasolina estará disponible sólo para las versiones de dos ruedas motrices que podrán elegirse con una caja de cambios manual de cinco velocidades o con la mejorada caja opcional XTRONIC CVT, un cambio distinto al CVT que se emplea con el motor DIG.

La última posibilidad en cuanto a motores es el tradicional propulsor diesel K9K de 1,5 litros dCi turboalimentado de la Alianza. Es un motor de ocho válvulas y 1.461 cc que proporciona unos muy bajos niveles de consumo, emisiones y coste de mantenimiento con un gran confort de utilización.

Con una potencia de 81 kW (110 CV) a 4.000 rpm y un impresionante par de 240 Nm a 1.750 rpm, esta unidad dispone de un rail de retorno del combustible y de una centralita de control para mejorar los niveles de consumo. La presión de inyección es de 1.600 bar. La mejora de la incandescencia permite unas mayores prestaciones del motor en frío. El sistema de control de emisiones incluye un filtro de partículas diesel (DPF) con un quinto inyector para regeneración del mismo y la refrigeración de la recirculación de los gases de escape mientras que la implantación del turbo se ha modificado para reducir todo lo posible la distancia con respecto al filtro de partículas.

El diesel estará disponible en las versiones de dos ruedas motrices acoplado a la caja de cambios manual de seis velocidades. Para Europa, todos los motores cumplen con la normativa Euro 5.

Mientras que las cajas de cambios manuales no presentan cambios con respecto a las utilizadas en el Qashqai, los dos sistemas de transmisión XTRONIC CVT disponen de una serie de tecnologías clave que anticipan notables mejoras en peso, compactidad, prestaciones y ahorro de combustible.

La mejorada unidad XTRONIC CVT, utilizada con el motor de 1,6 litros convencional es un 10% más corta que antes y un 13% más ligera mientras que su fricción interna se ha reducido en un considerable 30%. Esta unidad es la primera CVT del mundo con un subplanetario que autoriza un desarrollo superior - 7.3:1 - al de las anteriores cajas CVT de Nissan. Más pequeña, con poleas más ligeras, un amortiguador de cierre flexible y una bomba de aceite más eficiente, tiene una eficiencia mayor y consume menos.

La caja XTRONIC CVT con modo manual de 6 marchas para el motor turbo de gasolina del Juke se ha preparado para una respuesta más deportiva con una revisión del modo manual para una aceleración más rápida mientras que el programa de control electrónico se ha reprogramado para mejorar el consumo. Ambas cajas CVT disponen de sistemas de control adaptativo que pueden seleccionarse mediante el Nissan Dynamic Control System.

El Juke estará disponible con la opción de dos o cuatro ruedas motrices, algo muy poco habitual en su segmento. El sistema de tracción integral, de nuevo desarrollo, está basado en el conocido sistema electrónico ALL-MODE 4x4-i de Nissan al que ahora se añade un sistema lateral sensible al par.

Además de repartir el par entre ambos ejes -hasta un máximo de 50/50-, éste puede repartirse ahora además a derecha e izquierda del eje posterior. Al

monitorizar la velocidad del vehículo, la velocidad de las ruedas, la marcha engranada, el ángulo de dirección, las fuerzas G de aceleración lateral y, ahora, el ángulo de inclinación del vehículo, la distribución del par puede aumentarse hacia la rueda trasera exterior en las curvas para eliminar el subviraje y mejorar el comportamiento en curva. Así, más del 50% del total del par motor disponible puede enviarse a cada una de las ruedas traseras.

El nuevo eje trasero incorpora acopladores eléctricos en cada extremo y una nueva relación final. La inclusión de esta innovación es una primicia en el segmento de los coches pequeños puesto que se trata de una tecnología que hasta ahora sólo estaban disponible en los modelos Premium de gama alta.

El nuevo sistema es muy ligero y más compacto que otros similares usados por algunos de los fabricantes rivales.

La disponibilidad de gama es la siguiente:

Motor	Potencia	Carburante	Tracción	Transmisión
1.5 dCi	110 CV	Diesel	2wd	6 marchas manual
1.6i	116 CV	Gasolina	2wd	5 marchas manual
1.6i	116 CV	Gasolina	2wd	XTRONIC CVT mejorada
1.6i Turbo	186 CV	Gasolina	2wd	6 marchas manual
1.6i Turbo	186 CV	Gasolina	4wd	XTRONIC CVT M6

Equipamiento y acabados

Posiblemente lo único convencional en el Juke sean los equipamientos, que siguen los tradicionales niveles Visia, Acenta y Tekna habituales en Nissan. La lista de elementos de serie y opcionales se hará pública cuando se acerque la fecha de comercialización pero elementos como el climatizador, la tapicería de cuero, la cámara de visión trasera y la llave inteligente (Intelligent Key) estarán disponibles para los clientes del Juke, junto a otros equipamientos poco habituales en su segmento.

Uno de ellos es el Nissan Dynamic Control System, un mando central con un módulo de pantalla que permitirá al conductor cambiar el setting dinámico del coche y, al mismo tiempo, realizar cambios en funciones más habituales como, por ejemplo, el climatizador.

De manera inteligente, el módulo adopta diferentes pantallas, colores y funciones dependiendo de cómo se utilice. En el modo de climatización, la pantalla informa de la temperatura interior elegida mientras que los "botones" presentan las preferencias del caudal de salida de aire.

En el D-Mode, los botones cambian a los modos de conducción Normal, Sport y Eco alterando la respuesta del acelerador, la disponibilidad del par, los puntos de cambio de la caja CVT, la asistencia de la dirección e incluso las prestaciones del aire acondicionado para adaptarse al modo elegido. El display, por su parte, muestra la información del motor y de la conducción elegidos.

Otras funciones del coche, como la sensibilidad de los faros automáticos, puede ajustarse también a través del sistema, mientras que la pantalla cambia de color para confirmar el tipo de información que se está proyectando. La información de conducción añade paneles que informan de la velocidad media, la economía de consumo, el tiempo de viaje y otros parámetros. Además, el diseño de la pantalla busca dar al interior una sensación moderna y tecnológica.

Accesorios

Pese a que el Juke dispondrá de una larga lista de elementos de serie, Nissan ha desarrollado una completa gama de accesorios para aumentar las posibilidades de personalización del coche. Entre los diferentes elementos que se ofrecerán, destacan los diferentes diseños de llantas así como los protectores de bajos delanteros y traseros para acentuar la imagen SUV del diseño del coche.

Otros elementos exteriores disponibles serán las salidas de los escapes, un alerón de techo o deflectores para el viento en las puertas mientras que cada propietario podrá añadir si lo desea elementos como la iluminación de los umbrales de las puertas y una iluminación interior de cortesía. El apartado de practicidad se complementará con avanzados sistemas de seguridad antirrobo así como elementos de almacenamiento extra tanto en el reposabrazos delantero como en el maletero.

Clientes Europeos

El Juke se ha concebido con la intención de añadir dinamismo y masculinidad al tradicionalmente conservador mercado de coches pequeños pero ¿quiénes serán los clientes del Juke en Europa?

Aunque el Juke sea un coche muy masculino, una elevada proporción de clientes serán mujeres - un tercio según las estimaciones de Nissan - mientras que en términos de edad, casi la mitad tendrán entre 20 y 39 años, un 30% se situarán entre los 40 y los 49 mientras que una cuarta parte de los compradores, serán mayores de 50 años. Esta estimación muestra que el Juke resultará muy atractivo para un público amplio lo que confirma el planteamiento de Nissan, convencida de que existe una resignada desilusión y una falta de emociones en el segmento de los coches pequeños en Europa.

Las ventas del Juke serán, mayoritariamente a clientes del segmento B aunque un tercio de ellas corresponderán a compradores de modelos del segmento C que bajarán al inferior en busca de un coche más radical e inspiracional.

"El increíble éxito de nuestro crossover compacto Qashqai - ya hemos superado el medio millón de unidades vendidas sólo en Europa - demuestra que los clientes están algo cansados de los coches convencionales. El Juke es, si cabe, todavía más audaz y más aventurero que el Qashqai y está llamado a confirmar la posición de Nissan como pionera del concepto crossover tanto en Europa como, por extensión, a nivel global" explica Simon Thomas.