

3008 HYbrid4

Peugeot introducerer som den første bilproducent i verden en dieselhybrid: 3008 HYbrid4.

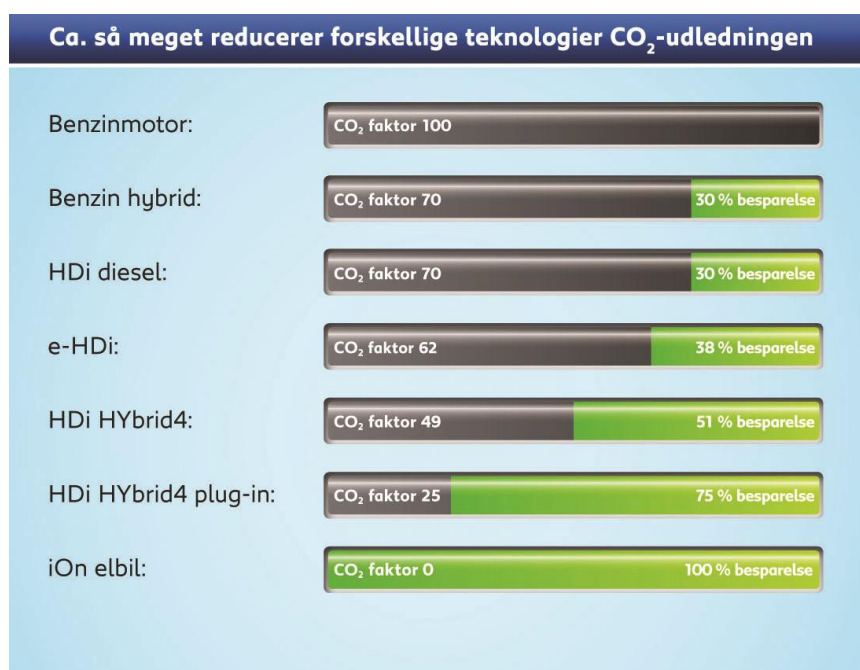
Motivationen bag udviklingen af 3008 HYbrid4 går endnu videre end ønsket om miljøhensyn - det handler i høj grad også om at kunne tilbyde helt nye køreoplevelser og fleksibilitet:

- Tyst kørsel (mulighed for udelukkende at køre på el)
- Tryghed (firehjulstrækket giver optimeret sikkerhed)
- Høj ydelse kombineret med gode køreegenskaber
- Frihed og stor anvendelighed (mulighed for at vælge forskellige køremåder: Elektrisk, firehjulstræk, sport og automatisk)

HYbrid4-teknologien: Det bedste af Peugeots know-how

HYbrid4-teknologien er baseret på kombinationen af anerkendte teknologier, udviklet af Peugeots ingeniører: HDi dieselmotoren, elmotoren og den nye generation af Stop&Start (e-HDi) kombineret med en ESG gearkasse (elektronisk styret sekventiel manuel gear).

Peugeots innovative dieselhybrid-teknologi består af en parallel opbygning, hvor en HDi dieselmotor trækker på forhjulene og en elmotor trækker på baghjulene for at sikre optimal effektivitet. Peugeot har helt logisk valgt at udnytte sin ekspertise indenfor HDi FAP dieselmotorer. HDi dieselmotorer har en langt højere energieffektivitet og udnytter brændstoffet langt bedre end benzinmotorer. En HDi dieselmotor har cirka 30 % lavere brændstofforbrug end en benzinmotor med samme volumen, i hybridversionen reduceres cirka 30 % yderligere og går man skridtet videre og fylder 30% biodiesel i tanken, opnås yderligere en reduktion på op til 25 %.



Når det gælder elmotoren, har Peugeot en historisk erfaring i udvikling og produktion af elbiler. Peugeot 106 Electric (markedsført fra 1995 til 2003) er til dato den mest solgte elbil i verden.

Kombinationen af en HDi dieselmotor og en elmotor giver en højere ydelse, der både er til gavn for køreglæden, brændstofforbruget og CO₂-udledningen. Når begge motorerne er i gang, er resultatet som nævnt en brændstofbesparelse på op til 30 % i forhold til en tilsvarende motor med samme ydelse. HDi dieselmotoren er den mest effektive løsning på lande- og motorvej, mens elmotoren træder i kraft ved acceleration, kørsel i byen ved lav hastighed og ved deceleration. Ved over 120 km/t kobles el-delen helt fra, idet dieselmotoren er mest effektiv ved denne fart.

Tekniske detaljer

Under motorhjelmen på 3008 HYbrid4 ligger en 2,0 liter HDi FAP dieselmotor, der yder 163 hk og har et maksimalt drejningsmoment på 300 Nm ved 1580 omdr./min.

Samspillet mellem dieselmotoren og elmotoren er automatisk styret af en computer, der sikrer så minimalt et brændstofforbrug som muligt.

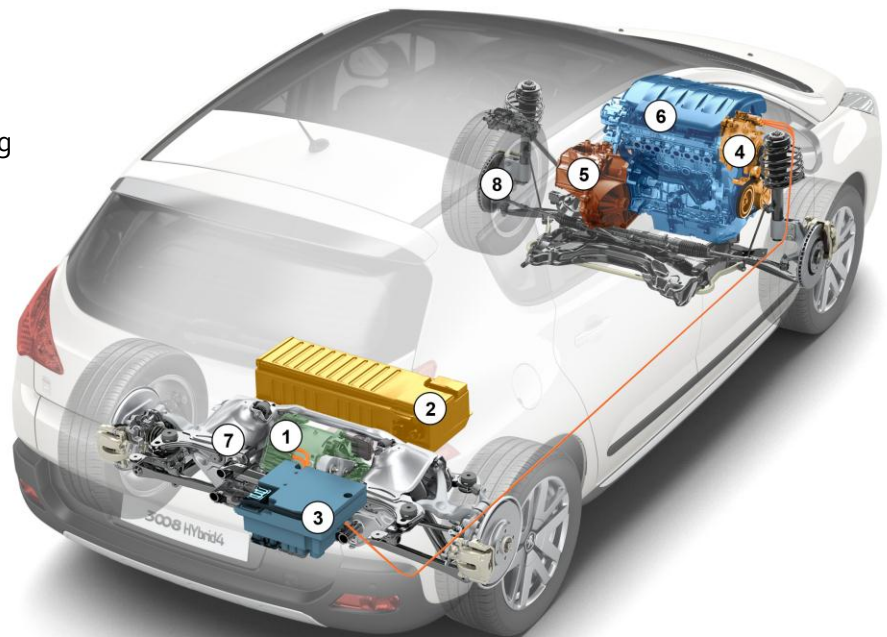
Elmotoren, som yder 37 hk og genererer et moment på 100 Nm eller et boost på 200 Nm, er en integreret del i et nyt bagakselmodul. Det giver flere fordele. En af dem er muligheden for firehjulstræk. HDi dieselmotoren er placeret på sin vanlige plads under motorhjelmen og driver forhjulene, mens el-motoren driver baghjulene. Der er ingen mekanisk forbindelse mellem for og bag, idet alt kontrolleres elektronisk af "by Wire" systemet. Resultatet er således ikke blot firehjulstræk, men også energibesparelse, idet den elektroniske styring ikke kræver energi på samme måde som en traditionel mekanisk forbindelse.

ESG gearkassen er yderligere forfinet, idet "by Wire" systemet støtter under gearskift og elmotoren holder således momentet.

Under bagagerumsbunden ligger Ni-MH (nikkel metal hydride) batterier tæt på elmotoren. Denne højvolts batteripakke er et supplement til det sædvanlige 12 volts batteri under motorhjelmen. Ni-MH batterierne oplades gennem deceleration, hvor et genopladningssystem (der træder i kraft, når elmotoren fungerer som generator) omdanner energien til el. Dette giver både "gratis" energi og minimerer brændstofforbruget.



- 1) Elmotor med reduktionsgear
- 2) Batteripakke (3-5 km i zero-mode)
- 3) Styringen
- 4) Stop&Start systemet
- 5) Gearkasse
- 6) Dieselmotor
- 7) Multilink baghjulsophæng
- 8) Forhjulsophæng



Det, der bl.a. gør Peugeots hybrid-teknologi unik, er det faktum, at hybrid-enheden er skilt ad. De benzinhybrider, der findes på markedet i dag, er kendetegnet ved, at benzinmotoren er bygget sammen med elmotoren i én unit.

Ved at skille forbrændingsmotoren og elmotoren ad og placere dem henholdsvis for og bag opnås en stor fleksibilitet både i forhold til motorstørrelse, men også i forhold til valg af forbrændingsmotor. Dette giver mulighed for at tilpasse valget af motorstørrelse og variant til de forskellige markeder, således at man rammer sin målgruppe spot on. Et eksempel herpå er forskellen mellem det europæiske marked, som i høj grad foretrækker diesel og det kinesiske marked, hvor benzinmotoren er dominerende.

Ved at sikre sig en sådan fleksibilitet i produktionen, er der basis for at skabe mere volumen og dermed en større udbredelse af hybrid-modellerne.

Et særligt design

3008 HYbrid4 skiller sig ikke alene ud ved sin banebrydende teknologi – den har også et særligt design.

På fronten er forlygterne blevet fornyet med en række af LED lys, der forstærker frontdesignet med det nye løve-logo. Herudover har kølerindtaget fået to kromlister og kofangeren er udstyret med et

aluminiumspanel. Disse detaljer videreføres på siden, hvor profilen understreges af en kromliste øverst på vinduesrammen og kromspejlskaller.

Bagtil bidrager et aluminiumspanel på kofangeren ligeledes til at differentiere 3008 HYbrid4 fra resten af 3008-familien.



3008 HYbrid4 kommer på det danske marked forår 2012.