

Peugeot 3008 HYbrid4

► Mikä: Dieselhybridi crossover -korilla. + 200 Nm, 6-portainen automaatio käsisiviteisto, neliveto ► Kiihtyvyys: 8,8 s ► Huippunopeus: 209 km/h ► Kulu- tus: 4,1 l/100 km ► CO2- päästöt: 109 g/km. ► Hin- ta: Avoin. ► Milloin: Ke- vällä 2011



Uskomatonta!

SÄHKÖ JA DIESEL

HYbrid 4:ssä kuljettaja voi ajaa pelkästään sähköllä (ZEV) tai valita kiinteän nelivedon. Taloudellisinta on ajaa Auto-asetuksella, kun taas Sport antaa puhtia.

ENSITESTI: Dieselhybridi tuo kaksisataa hevosvoimaa, nelivedon ja neljän litran kulutuksen.

PEUGEOT on esittänyt tavoitteekseen olla Euroopan johtavia vähäpäästöisten autojen valmistajia. Samaa on kuultu muualtakin, mutta nyt ranskalaisilla on uusi ase pyrkimyksensä saavuttamiseksi. Sitä katsomaan Peugeot päästi vain muutamien median edustajien, IS mukaan lukien.

Kyseessä on Peugeot 3008:n dieselhybridiversio, jonka tuotantomalli esitellään noin vuoden päästä. Odotus on tuskastuttavan pitkä, sillä koajamamme prototyyppi vaikutti jo aivan tuotantovalmiilta. Se

hiipi äänettämiä matkaan ja nopeuden kasvaessa dieselmoottori liittyi saumattomasti mukaan kiihdyttämään vauhtia. Riipessä kiihdytyksissä apuna ovat molemmat moottorit, jolloin varsinkin sähkömoottorin mukkea 200 Nm vääntö on käyttökelpoinen.

Pikaisen tutustumisen perusteella ei tulevastakaan dieselhybridistä voi antaa kovin syvälistä lausuntoa. Ehkä parhaiten autoa kuvaa se, että kasvanutta painoa tai kaksimoottorisuutta ei ajossa juurikaan havainnut.

Peugeot pitää dieselhybridin erinomaisena tulevai-



Kuljettaja saa jatkuvasti tietoa niin akkujen tilasta, moottoreiden toiminnasta kuin virran kulustakin. Informaatio juoksee sekä mittaristossa, että kojelaudan päällä olevassa näyttörudussa. Nollapäästökin ovat hetkittäin mahdollisia.

suuden ajokkina, ja pitää kilpailijoiden päätymistä hybrideissään bensinmoottoriin virheenä. Juhlapuheissa unohtui se seikka, että niin Toyotan kuin Hondan päämarkkinat ovat Japanissa ja Yhdysvalloissa, joissa dieselmoottoria ei suosita.

Peugeotin idea on kuitenkin

erinomainen. Maantiellä, missä ajetaan suurimaksi osaksi tasanopeudella, liikutaan erittäin taloudellisen dieselmoottorin voimalla. Kaupungissa edetään enimmäkseen sähkömoottorin turvin ja risteyksissä sammutetaan moottorit kokonaan. Voimaa on runsaasti eli



yhteensä täydet 200 hevosvoimaa ja vääntöä huimat 500 Nm. Niiden avulla suorituskyky on vähintään riittävä. Kulutus on kuitenkin mainiolla neljän litran tasolla. Mutta tästäkin pyritään alas päin. Tehtaanedustajat vihjailivat, että tuotantomallin CO2-päästö halutaan alle sadan gramman.

Peugeotin dieselhybridirakenne on hyvin yksinkertainen, ja helposti liitettävissä erilaisiin perusrakenteisiin. Odotettavissa on siis muitakin dieselhybrideitä. Myös konsernin sisämerkkinä Citroën ottaa teknologiat käyttöönsä.

TONI JALOVAARA
Mortefontaine, Ranska

Käsittämätöntä, kuinka joku voi asettaa itsensä täysin muiden yläpuolelle liikenteessä, kirjoittaa **Manu Metso**.

manu.metso@iltasanomat.fi

NAKÖKULMA

IS / MANU METSO



Rattijuopon ajama Ford Mondeo törmäsi silmiini edessä nuoren parin vanhaan Nissaniin. Vain hetken päästä sama liikennekorollinen pyysi heittämään röökkiä.

Rattijuoppo pummasi minulta tupakkaa

OLI ALKUKESÄN perjantai-iltana, kun se tapahtui. Jouduin vereksettään onnettomuuspaikalle. Sitä ennen olin seurannut kymmenen kilometrin matkan, kuinka sininen Ford Mondeo ajalehti tien laidasta laitaan.

Jokaisen kansalaisen velvollisuus on ilmoittaa holtittomasti käyttäytyvästä kuljettajasta. Rattijuoppojen aiheuttamia kolareita tapahtuu vuosittain liikaa ja joka neljäs niistä johtaa kuolonuhriin.

Syyttömät kärsivät eivätkä kaikki rattijuopot ole moksiskaan. Auton rattiin lähdetään promilleja veressä kerta toisensa jälkeen. Kotiin ostettavat alkometrit ovat pahasta. Kerta toisensa jälkeen ne ovat osoittautuneet epäluotettaviksi. Jos on pakko mennä, pitäisi ottaa taksi. Jos otat, et aja -lauseenparsi pitäisi olla selvä jokaiselle kansalaiselle.

Minä täyten kansalaisvelvollisuuteni ja ilmoitin Mondeo-kuskista hälytyskeskukseen. Poliisit luvatien lähettää paikalle. Pahaksi onneksi virkavalta ei ehtinyt katkaista Mondeo-miehen holtittomia menoja.

Hän törmäsi 140–150 kilometrin tuntivauhdilla moottoritien laidassa olevaan autoon silmiemme edessä, vain kolmen sadan metrin päässä automme keulasta.

Aika pysähtyi, näky oli karmaiseva. Hetken aikaa ilmassa moottoritien yllä lensi vain vesi ja auton kappaleet. Rattijuopon auto törmäsi kaiteeseen ja ajautui pientareelle parin sadan metrin päähän kohdasta, jossa törmäsi toiseen autoon.

Bensan katku leijaili ilmassa, kun pysähdyin toisen onnettomuusauton kohdalle. En voi sanoa kuvailla sitä tunnetta, joka minulle tuli, kun näin autotornun keskellä kaksi ihmistä. He eivät ole voineet selvitä tuosta hengissä!

Oli karmea tunne juosta kolariuton luo ja huutaa samalla puhelimen kautta hätäkeskukseen: "En tiedä, missä kunnossa nuo ihmiset ovat!"

Suojeluskeli mukana

Nuorella parilla oli suojeluskeli mukana. Sillä he selvisivät lähes pelkällä säi-

kähdyksellä. Nainen valittele niskaansa, miehelle ei käynyt kuinkaan.

Kun pääsin itse rattijuopon auton luo, hänen ensimmäinen kysymykseni minulle oli: "Hei, ei sulla ole heittä yhtiä röökkiä?" Kaiken tämän hän kysyi ihan pokenaamalla - aivan kun mitään ei olisi tapahtunut.

Käsittämätöntä, kuinka joku voi asettaa itsensä tuolla tavalla muiden yläpuolelle. Ei mitään huolta siitä, miten toisessa autossa olleille kävi. Hänellä on ilmeisesti valta ja voima ajella kännissä 140 km/t ilman mitään huolta. Kylvää tuhoa, lähes tappaa ihmisiä. Teki mieli napata nyrkillä päin naamaa.

Mielestäni rattijuoppoja kohtaan pitäisi olla vieläkin kovemmat otteet. Pidemmät rangaistukset ja kovemmat tuomiot?

Autoja löytyy aina

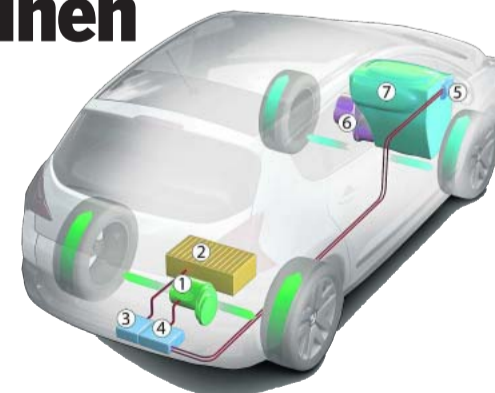
Tuntuuko kuolemantuottamus rattijuopolla missään? Vuosi tai puoliosta ehdollista vankeutta ja ajokieltoa. Eikä sillä ajokortilla ajeta, vaan autolla. Ennen kuin edellinen rangaistus ehti päättyä, kännissä ajetaan jälleen.

Miltä rattijuoposta tuntuu istua kaltereiden takana murhasta tai taposta? Oisiko siltäkään mitään merkitystä? Alkoholisimi on sairaus ja juoppopotki täytyy saada poikki, ennen kuin saamme rattijuopot pysäytettyä.

Autojen takavarikointi ei auta mitään, auto löytyy kyllä aina. Alkolukko toimii siinä tapauksessa, että bussi- tai taksikuskit eivät saa ajautua kantiiniin, jos hengitys höyryää. Silloin eivät syyttömätäkään saa kyytiä.

Suuri vastuu on niillä, jotka ovat paikalla, kun päihtyneet päättävät lähteä ajamaan. Aina ei ole ketään, mutta kaikki eivät myöskään välitä.

Mitä ennen liikkeelle lähtöä teki se tyttö, joka oli Mondeo-kuskin kyydissä? Tuskin mitään, sillä tienvarressa verissä päin hän oli sitä mieltä, että kaverinsa, Mondeota ajanut mies, ei ollut juonut mitään. Siitä ei tosin ollut puhetta, oliko kenties nauttinut jotain muuta.



Dieselhybridin rakenne on kaksiosainen

PEUGEOT on kehittänyt nelivetoisen dieselhybridinsä tekniikan mahdollisimman yksinkertaiseksi. Tavoitteena on ollut halpa hinta, jonka ostajat ovat helposti valmiita maksamaan ympäristöä säästävästä voimainjasta. Sen takia käytetään nikkelime-talliakkuja (2) litiumioniak- kujen sijaan.

Dieselmoottori (7) on käytössä muissakin Peugeotin malleissa, samoin elektronisesti ohjattu käsi- valintainen vaihteisto (6) löytyy myös muista 3008-versioista. Niin ikään stop & start -järjestelmä (5) on vanha tuttu PSA:n malleis-

ta. Jopa sähkömoottori (1) on edelleen kehitetty jo aikaisemmin Peugeot 106 Eletriqueassa käytetystä. Vain ohjauksjärjestelmä (3) ja sähkön muuntajat (4) ovat uutta kehitystyötä.

Käyttämällä hyväksi havaittuja rakenteita saavutetaan kustannussäästöjä ja

lisätään auton luotetta- vuutta. Diesel- ja sähkö- moottorin välillä ole mi- tään mekaanista yhteyttä, vaan ainoastaan elektro- niikka hoitaa niiden yh- teyttä. Samoin nelivedosta huolimatta etu- ja takapyö- rät toimivat täysin erillis- ti elektroniikan ohjaamina.