

# Maailman järkevin hybridi?



Dieselhybridi ei julista erilaisuuttaan päälle päin. Tarkka katsoja tosin saattaa erottaa erilaisen maskin.

Peugeotin ja maailman ensimmäinen dieselhybridi saattaa olla maailman järkevin hybridijärjestelmä.

## ILTALEHTI ESITTELEE

Järjestelmän viisus on siinä, että se sopii useaan eri autoon. Onhan auton etupää vakiota-vaaraa.

Peugeotin malleista Hybrid4-järjestelmää käyttää 3008 Hybridin lisäksi myös vastikään Frankfurtissa esitelty 508 RHX ja myös sedanmallisesta 508:sta nähdään pian hybridiverio. Konsernisisar Citroënin malleista Hybrid4 esiteltiin juuri yhtenä vaihtoehtona uuteen DS5-malliin.

Kompakti hybridipaketti säästää myös tilaa. Peugeot 3008:ssa perusauton 432 litran tavaratilasta hybridipaketti nipistää vain noin 50 litraa.

Peugeot 3008 Hybrid4:n etupellin alla hyrrää 163-hevosvoimainen HDI-dieselmoottori, joka välittää voimaa tavanomaisesti vetäviin etupyöriin. Takana on taka-akselistoon ja jousituskeeseen integroitu hybridipaketti sähkömootoreineen. Hybridin sähkömoottori tuottaa 37 hevosvoimaa, mutta vain takapyöriin.

Etu- ja taka-akseliston välillä ei ole mitään mekaanista yhteyttä kuten kardaaniakselia, vain elektroninen voimanjoon kaapeli. Kuitenkin auto toimii kuten mikä tahansa nelivetoinen katumaasturi. Voimanjako säätyy etu- ja taka-akseliston välillä elektronisesti ja neliveto valitaan keskikonsolin kiertokytkimellä.

**Taajamakäyttöön**  
Diesel ja sähkömoottori tuottavat yhdessä komeat

200 hevosvoimaa ja 450 Nm:n väännön. Niinpä Hybrid4 liikaahtaa väkevästi – maantienopeuksissa sähkömoottori avustaa dieseliä ikäänkuin sähköisen ahtimen tavoin.

Paikaltaan auto kuitenkin lähtee liikkeelle sähköllä hiljaa kuin aave. Pienessä ranskalaiskylässä jalankulkijat olivat kävellä jatkuvasti autoa päin, koska eivät kuulleet auton tuloa.

Sähköllä voi kiihdyttää aina 70 km/h nopeuteen saakka, sen jälkeen diesel hurrahtaa käyntiin. Käytännössä dieselhybridistä siis hyötyy eniten taajamaajossa. Saavutimme itsekin helposti 4,7 litran lukemat kaupunkikilillä, mutta maantieosuudella kulutus singahti 6,7 litraan.

Täydestä akusta riittää virtaa noin neljän kilometrin yhtämittaiseen ajoon.

Sen jälkeen siirrytään dieselvoimaan, joka taas lataa akkuja ajon aikana. Myös hidastusenergia tallennetaan akkuihin. Yhden dieseltankin aikana auto ennättää rullata parhaimmillaan 260 kilometriä sähkölläkin. Dieselin ja sähkön pisin yhteinen käyttösaide venyy 900 kilometriin.

### Robomaatti toimii

Hybrid4-Peugeotin vaihteistoksi valittu robotisoitu käsivaihteisto pelitti yllättävän sujuvasti. Olen yleensä kokenut robomaatit nykivinä ja kömpelöinä. Salaisuus on siinä, että sähkömoottori pehmentää vaihtolanteita. Vain joissakin rajuisissa kiihdytyksissä vaihteisto jää rannalle.

Auton jousitus on normaalia mukavaa Peugeotia huolimatta siitä, että taka-jousituksen sisään on pu-

jotettu sähköpaketti. Ohjaustunto on mainio, mutta kääntösäde suurempuoleinen.

Peugeotin etuna moniin muihin hybrideihin on se, että autoon saa vetokoukun, jolla voi vetää ainakin omakotitalon roskakuormaa. Suurin sallittu jarrullisen karryn paino on 770 kiloa.

Peugeot 3008 Hybrid4:n järkevä rakenne näkyy auton hinnassa. Kun normaali 163-hevosvoimainen HDI 3008 automaatti maksaa Suomessa noin 36 000 euroa, niin 3008 Hybrid4:n hinta jää maahantuojan arvon mukaan alle 40 000 euron.

Hinta on varsin kohtuullinen, onhan autoon kuitenkin saatu mukaan neliveto ja erittäin vähäpäästöinen voimanlähde.

TEKSTI JA KUVAT  
PENTTI J. RÖNKÖ



Auto toimii kuten nelivetoinen katumaasturi.

### PEUGEOT 3008 HYBRID4

**DIESELMOOTTORI:**  
• Sylinteritilavuus cm<sup>3</sup>: 1997  
• Vääntö Nm/rpm: 300/1500  
• Teho kW/nv/rpm: 120/163/3750  
**SÄHKÖMOOTTORI:**  
• Teho kW/nv: 20/37/2 000 - 7 500  
• Vääntö Nm: 200/1290  
**YHDISÄÄ:**  
• Kiiht. 0-100 km/h/s: 8,5  
• Huippunopeus km/h: 191  
• Kulutus EU yhdt: 3,9/3,7/3,9 (16" renkaat)  
• CO<sub>2</sub> g/km: 99 (16" renkaat)  
• Hinta-arvio €: alle 40 000  
**MITAT:** • Pituus/leveys/korkeus mm: 4 363/1 837/1 639. • Akseliväli mm: 2685. • Paino kg: 1 650. • Jarrullisen perävaunun sallittu paino kg: 500-770. Tavaratila l: 377.

## » Veronkiertäjä

Uusi Peugeot 3008 Hybrid4 kiertää veroja laillisesti. Vaikka uusi autovero nostaa useimpien autojen autoveroa reilusti, niin vähäpäästöisten autojen autovero laskee.

Vähäpäästöisyyden rajiaksi on lakiesityksessä ve-

detty 111 g/m CO<sub>2</sub>-päästöt. Peugeot 3008 Hybrid4 pääsee komeasti alle rajan. Auton CO<sub>2</sub>-päästöt jäävät alimmillaan 99 g/km ja isoilla 17-kulutus tuman pyörilläkin 104 g/km. Vertailun vuoksi – pikkuautoiluokkaan kuuluvan Peugeot 207 Eco-dieseliin

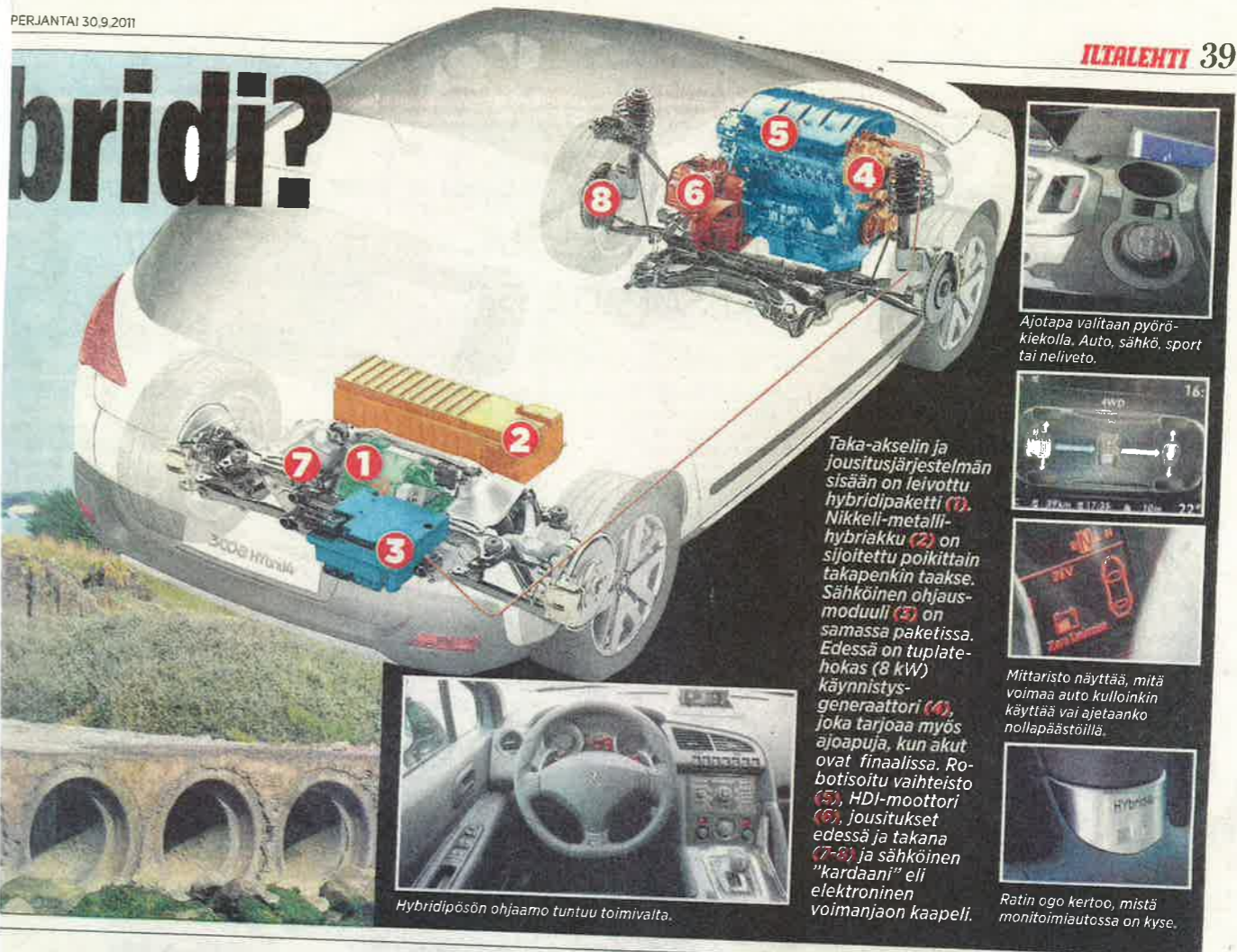
päästölukema on 99 g/km. Matalat päästöt alentavat myös vuotuista ajoneuvoveroa.

Peugeotin alempi 99 gramman päästöarvo palauttaa Helsingissä, että autolla saa pysäköidä puoleen hintaan kaupungin maksullisilla parkkipaikoilla.



Tavaratila jää 50 litraa pienemmäksi kuin perusautossa. Akkupaketti syö tavaratilan etuosan.

Hybrid4-Peugeot soveltuu mainiosti Suomen olosuhteisiin.



Taka-akselin ja jousitusjärjestelmän sisään on leivottu hybridipaketti (1). Nikkeli-metallihybridiakku (2) on sijoitettu poikittain takapenkien taakse. Sähköinen ohjausmoduuli (3) on samassa paketissa. Edessä on tuplatehos (8 kW) käynnistysgeneraattori (4), joka tarjoaa myös ajoapua, kun akut ovat finaalisissa. Robotisoitu vaihteisto (5), HDI-moottori (6), jousitukset edessä ja takana (7-8) ja sähköinen "kardaani" eli elektroninen voimanjoon kaapeli.

Ajotapa valitaan pyörökiekolla. Auto, sähkö, sport tai neliveto.



Mittaristo näyttää, mitä voimaa auto kulloinkin käyttää vai ajataanko nollapäästöillä.



Ratin ogo kertoo, mistä monitoimiautossa on kyse.

Hybridipösoän ohjaamo tuntuu toimivalta.



www.demotour.fi

## Tervetuloa koeajamaan Volkswagen-uuuudet.

Volkswagen Demo Tour -kiertue esittelee mm. Golf GTI-juhlamallin, uuden Tiguanin ja Touareg V8:n. Tutustu Volkswagenin innovatiivisiin järjestelmiin, mm. pysäköintiavustin Park Assist, mukautuva vakionopeudensäädin ACC ja kaistanpitoavustin Lane Assist.

Katso koeajautojen tarkat tiedot [www.demotour.fi](http://www.demotour.fi)

- Polo GTI kok.hinta alk. 27.081,61 €, CO<sub>2</sub> 139 g/km, yhd.kulutus 5,9 l/100km
- Golf GTI Edition 35 DSG kok.hinta alk. 44.326,24 €, CO<sub>2</sub> 185 g/km, yhd.kulutus 8,0 l/100km
- Golf GTD DSG kok.hinta alk. 36.887,98 €, CO<sub>2</sub> 142 g/km, yhd.kulutus 5,4 l/100km
- Scirocco 2,0 TSI kok.hinta alk. 38.350,20 €, CO<sub>2</sub> 174 g/km, yhd.kulutus 7,5 l/100km
- Jetta 2,0 TSI kok.hinta alk. 36.343,81 €, CO<sub>2</sub> 178 g/km, yhd.kulutus 7,7 l/100km
- Passat Variant TSI MultiFuel DSG kok.hinta alk. 38.810,60 €, CO<sub>2</sub> 147 g/km, yhd.kulutus 8,9/6,8 l/100km
- Sharan 4MOTION kok.hinta alk. 49.529,63 €, CO<sub>2</sub> 162 g/km, yhd.kulutus 6,0 l/100km
- Tiguan Track&Style 4MOTION DSG kok.hinta alk. 44.412,32 €, CO<sub>2</sub> 158 g/km, yhd.kulutus 6,0 l/100km
- Touareg V8 4MOTION kok.hinta alk. 116.586,18 €, CO<sub>2</sub> 239 g/km, yhd.kulutus 9,1 l/100km

Esitteltyssä uusi avoauto Golf Cabriolet kokonaishinta alk. 28.435,91 €, CO<sub>2</sub> 132 g/km, yhd.kulutus 5,7 l/100km

Yhteistyössä Volkswagen Demo Tourilla.  
NOKIAN RENKAAT NESTE OIL

Kuvan auto Volkswagen Golf GTI Edition 35 alkien: autoveroton hinta 31.320 €, arvioitu autovero\* 11.256,19 €, kokonaishinta 42.576,19 €

\*CO<sub>2</sub>-päästöillä 189 g/km. Yhdistelmäkulutus 8,0-8,1 l/100 km. CO<sub>2</sub>-päästöt 185-189 g/km. Kuvan auto erikseenvarustein. Kokonaishintaan lisätään jälleenmyyjäkohtaiset toimituskulut.



Das Auto.

# Maailman järkevin hybridi?



Dieselhybridi ei julista erilaisuuttaan päälle päin. Tarkka katsoja tosin saattaa erottaa erilaisen maskin.

Peugeotin ja maailman ensimmäinen dieselhybridi saattaa olla maailman järkevin hybridijärjestelmä.

## ILTALEHTI ESITTELEE

Järjestelmän viisus on siinä, että se sopii useaan eri autoon. Onhan auton etupää vakiovaraa.

Peugeotin malleista Hybrid4-järjestelmää käyttää 3008 Hybridin lisäksi myös vastikään Frankfurtissa esitellyt 508 RHX ja myös sedanmallisesta 506:sta nähdään pian hybridiversio. Konsernisisar Citroënin malleista Hybrid4 esiteltiin juuri yhtenä vaihtoehtona uuteen DS5-malliin.

Kompakti hybridipaketti säästää myös tilaa. Peugeot 3008:ssa perusauton 432 litran tavaratilasta hybridipaketti nipistää vain noin 50 litraa.

Peugeot 3008 Hybrid4:n etupellin alla hyrrää 163-hevosvoimainen HDI-dieselmoottori, joka välittää voimaa tavanomaisesti vetäviin etupyöriin. Takana on taka-akselistoon ja jousituksen integroitu hybridipaketti sähkömootoreineen. Hybridin sähkömoottori tuottaa 37 hevosvoimaa, mutta vain takapyöriin.

Etu- ja taka-akseliston välillä ei ole mitään mekaanista yhteyttä kuten kardaaniksella, vain elektroninen voimanjaon kaapeli. Kuitenkin auto toimii kuten mikä tahansa nelivetoinen katu- ja maasturi. Voimanjako säätyy etu- ja taka-akseliston välillä elektronisesti ja neliveto valitaan kesikonsolin kiertokytkimellä.

### Taajamakäyttöön

Diesel ja sähkömoottori tuottavat yhdessä komeat

200 hevosvoimaa ja 450 Nm:n väännön. Niinpä Hybrid4 liikaa väkevästi – maantienopeuksissa sähkömoottori avustaa dieseliä ikäänkuin sähköisen ahtimen tavoin.

Paikaltaan auto kuitenkin lähtee liikkeelle sähköllä hiljaa kuin aave. Pienessä ranskalaiskylässä jalankulkijat olivat kävellä jatkuvasti autoa päin, koska eivät kuulleet auton tuloa.

Sähköllä voi kiihdyttää aina 70 km/h nopeuteen saakka, sen jälkeen diesel hurauttaa käyntiin. Käytännössä dieselhybridistä siis hyöttyy eniten taajamajäissä. Saavutimme itsekin helposti 4,7 litran lukemat kaupunkikilometrillä, mutta maantieosuudella kulutus singahti 6,7 litraan.

Täydestä akusta riittää virtaa noin neljän kilometrin yhtämittaiseen ajoon.

Sen jälkeen siirrytään dieselvoimaan, joka taas lataa akkuja ajon aikana. Myös hidastusenergia tallennetaan akkuihin. Yhden dieseltankillisen aikana auto ennättää rullata parhaimmillaan 280 kilometriä sähkölläkin. Dieselin ja sähkön pisin yhteinen käyttösaide venyy 900 kilometriin.

### Robomaatti toimii

Hybridi-Peugeotin vaihteistoksi valittu robotisoitu käsivaihteisto pelitti yllättävän sujuvasti. Olen yleensä kokenut robomaatit nykyivä ja kömpelöinä. Salaisuus on siinä, että sähkömoottori pehmentää vaihtotilanteita. Vain joissakin rajuihmissa kiihdytyksissä vaihteisto jää rannalle.

Auton jousitus on normaalia mukavaa Peugeotia huolimatta siitä, että taka- jousituksen sisään on pu-

jotettu sähköpaketti. Ohjaustunto on mainio, mutta kääntösäde suurempuoleinen.

Peugeotin etuna moniin muihin hybrideihin on se, että autoon saa vetokoukun, jolla voi vetää ainakin omakotitalon roskakuorman. Suurin sallittu jarrullisen karrun paino on 770 kiloa.

Peugeot 3008 Hybrid4:n järkevä rakenne näkyy auton hinnassa. Kun normaali 163-hevosvoimainen HDI 3008 automaatti maksaa Suomessa noin 36 000 euroa, niin 3008 Hybrid4:n hinta jää maahantuojan arvion mukaan alle 40 000 euroon.

Hinta on varsin kohtuullinen, onhan autoon kuitenkin saatu mukaan neliveto ja erittäin vähäpäästöinen voimanlähde.

teksti ja kuvat  
PENTTI J. RÖNNKÖ



Auto toimii kuten nelivetoinen katu- ja maasturi.

## PEUGEOT 3008 HYBRID4

**DIESELMOOTORI:**  
 \* Syynteritilavuus cm<sup>3</sup>: 1997  
 \* Vääntö Nm/rpm: 300/1500  
 \* Teho kW/hv/rpm: 120/163/3750  
**SÄHKÖMOOTORI:**  
 \* Teho kW/hv: 20/37/2 000 - 7 500  
 \* Vääntö Nm: 200/1 290  
**YHDESSÄ:**  
 \* Kiihti 0-100 km/h/s: 8,5  
 \* Huippunopeus km/h: 191  
 \* Kulutus EU yhd: 3,9/3,7/3,9 (16" renkaat)  
 \* CO<sub>2</sub> g/km: 99 (16" renkaat)  
 \* Hinta-arvio €: alle 40 000  
**MITAT:** \* Pituus/leveys/korkeus mm: 4 365/1 837/1 639. \* Akseliväli mm: 2685. \* Paino kg: 1 660. \* Jarrullisen perävauvan sallittu paino kg: 500-770. Tavaratila l: 377.

# bridi?



Taka-akselin ja jousitusjärjestelmän sisään on leivottu hybridipaketti (1). Nikkeli-metallihybridiakku (2) on sijoitettu poikittain takapenkin taakse. Sähköinen ohjausmoduuli (3) on samassa paketissa. Edessä on tuplatehos (8 kW) käynnistysgeneraattori (4), joka tarjoaa myös ajoapua, kun akut ovat finaalisia. Robotisoitu vaihteisto (5), HDI-moottori (6), jousitukset edessä ja takana (7-8) ja sähköinen "kardaani" eli elektroninen voimanjaon kaapeli.



Ajotapa valitaan pyörökiekolla. Auto, sähkö, sport tai neliveto.



Mittaristo näyttää, mitä voimaa auto kulloinkin käyttää vai ajetaanko nollapäästöillä.



Ratin ogo kertoo, mistä monitoimilautossa on kyse.

Hybridipösoin ohjaamo tuntuu toimivalta.



## Tervetuloa koeajamaan Volkswagen-utuudet.

Volkswagen Demo Tour -kierue esittelee mm. Golf GTI-juhlamallin, uuden Tiguanin ja Touareg V8:n. Tutustu Volkswagenin innovatiivisiin järjestelmiin, mm. pysäköintiväylien Park Assist, mukautuva vakionopeudensäädin ACC ja kaistanpitoavustin Lane Assist.

Katso koeajautojen tarkat tiedot [www.demotour.fi](http://www.demotour.fi)

- Polo GTI kok.hinta alk. 27.081,61 €, CO<sub>2</sub> 139 g/km, yhd.kulutus 5,9 l/100km
- Golf GTI Edition 35 DSG kok.hinta alk. 44.326,24 €, CO<sub>2</sub> 185 g/km, yhd.kulutus 8,0 l/100km
- Golf GTD DSG kok.hinta alk. 36.887,98 €, CO<sub>2</sub> 142 g/km, yhd.kulutus 5,4 l/100km
- Scirocco 2,0 TSI kok.hinta alk. 38.350,20 €, CO<sub>2</sub> 174 g/km, yhd.kulutus 7,5 l/100km
- Jetta 2,0 TSI kok.hinta alk. 36.343,81 €, CO<sub>2</sub> 178 g/km, yhd.kulutus 7,7 l/100km
- Passat Variant TSI MultiFuel DSG kok.hinta alk. 38.810,60 €, CO<sub>2</sub> 147 g/km, yhd.kulutus 8,9/6,8 l/100km
- Sharan 4MOTION kok.hinta alk. 49.529,63 €, CO<sub>2</sub> 162 g/km, yhd.kulutus 6,0 l/100km
- Tiguan Track&Style 4MOTION DSG kok.hinta alk. 44.412,32 €, CO<sub>2</sub> 158 g/km, yhd.kulutus 9,1 l/100km
- Touareg V8 4MOTION kok.hinta alk. 116.586,18 €, CO<sub>2</sub> 239 g/km, yhd.kulutus 9,1 l/100km

Esitellyssä uusi avoauto Golf Cabriolet kokonaishinta alk. 28.435,91 €, CO<sub>2</sub> 132 g/km, yhd.kulutus 5,7 l/100km

Yhteistyössä Volkswagen Demo Tourilla.

NOKIAN RENKAAT NESTE OIL

Kuvan auto Volkswagen Golf GTI Edition 35 alkien: autoveron hinta 31.320 €, arvioitu autovero\* 11.356,19 €, kokonaishinta 42.676,19 €.

\*CO<sub>2</sub>-päästöiltä 189 g/km. Yhdistelmäkulutus 8,0-8,1 l/100 km. CO<sub>2</sub>-päästöt 185-189 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein. Kokonaishintaan lisätään jälleennyjykohtaiset toimituskulut.



Das Auto.

## » Veronkiertäjä

Uusi Peugeot 3008 Hybrid4 kiertää veroja laillisesti. Vaikka uusi autovero nostaa useimpien autojen autoveroa reilusti, niin vähäpäästöisten autojen autovero laskee.

Vähäpäästöisyyden rakjaksi on lakiesityksessä ve-

detty 111 g/m CO<sub>2</sub>-päästöt. Peugeot 3008 Hybrid4 pääsee komeasti alle rajan. Auton CO<sub>2</sub>-päästöt jäävät alimmillaan 99 g/km ja isoilla 17-kulutus tuuman pyörilläkin 104 g/km. Vertailun vuoksi – pikkuautohuokkaan kuuluvan Peugeot 207 Eco-dieselin

päästölukema on 99 g/km. Matalat päästöt alentavat myös vuotuista ajoneuvoveroa. Peugeotin alempi 99 gramman päästöarvo palauttaa Helsingissä, että autolla saa pysäköidä puoleen hintaan kaupungin maksullisilla parkkipaikoilla.



Tavaratila jää 50 litraa pienemmäksi kuin perusautossa. Akkupaketti syö tavaratilan etuosan.

Hybridi-Peugeot soveltuu mainiosti Suomen olosuhteisiin.

# Maailman järkevin hybridi?



Dieselhybridi ei julista erilaisuuttaan päälle päin. Tarkka katsoja tosin saattaa erottaa erilaisen maskin.

## Peugeotin ja maailman ensimmäinen dieselhybridi saattaa olla maailman järkevin hybridijärjestelmä.

**ILTALEHTI**  
**ESITTELEE**

**Järjestelmän viisautta on siinä, että se sopii useaan eri autoon. Onhan auton etupää vakiovaraa.**

Peugeotin malleista Hybrid4-järjestelmää käyttää 3008 Hybridin lisäksi myös vastikään Frankfurtissa esitellyt 508 RHX ja myös sedanmallisesta 508:sta nähdään pian hybridiversio. Konsernisisar Citroënin malleista Hybrid4 esiteltiin juuri yhtenä vaihtoehtona uuteen DS5-malliin.

Kompakti hybridipaketti säästää myös tilaa. Peugeot 3008:ssa perusauton 432 litran tavaratilasta hybridipaketti nipistää vain noin 50 litraa.

Peugeot 3008 Hybrid4:n etupellin alla hyrrää 163-hevosvoimainen HDI-dieselmoottori, joka välittää voimaa tavanomaisesti vetäviin etupyöriin. Takana on taka-akselistoon ja jousituksen integroitu hybridipaketti sähkömootoreineen. Hybridin sähkömoottori tuottaa 37 hevosvoimaa, mutta vain takapyöriin.

Etu- ja taka-akseliston välillä ei ole mitään mekaanista yhteyttä kuten kardaaniaselä, vain elektroninen voimanjoon kaapeli. Kuitenkin auto toimii kuten mikä tahansa nelivetoinen katu- ja maasturi. Voimanjako säätyy etu- ja taka-akseliston välillä elektronisesti ja neliveto valitaan keskitähtäin kiertokytkimellä.

### Taajamakäyttöön

Diesel ja sähkömoottori tuottavat yhdessä komeat

200 hevosvoimaa ja 450 Nm:n väännön. Niinpä Hybrid4 liikaa väkevästi – maantienopeuksissa sähkömoottori avustaa dieseliä ikäänkuin sähköisen ahtimen tavoin.

Paikaltaan auto kuitenkin lähtee liikkeelle sähköllä hiljaa kuin aave. Pienessä ranskalaiskylässä jalankulkijat olivat kävellä jatkuvasti autoa päin, koska eivät kuulleet auton tuloa.

Sähköllä voi kiihdyttää aina 70 km/h nopeuteen saakka, sen jälkeen diesel hurauttaa käyntiin. Käytännössä dieselhybridistä siis hyötty eniten taajamajäädä. Salaisuus on siinä, että sähkömoottori pehmentää vaihtotilanteita. Vain joissakin rajuihmissa kiihdytyksissä vaihteisto jäi rannalle.

Auton jousitus on normaalia mukavaa Peugeotia huolimatta siitä, että taka- jousituksen sisään on pu-

jotettu sähköpaketti. Ohjaustunto on mainio, mutta kääntösäde suurempuoleinen. Peugeotin etuna moniin muihin hybrideihin on se, että autoon saa vetokoukun, jolla voi vetää ainakin omakotitalon roskakuormaa. Suurin sallittu jarrullisen käännön paino on 770 kiloa.

### Robomaatti toimii

Hybridi-Peugeotin vaihteistoksi valittu robotisoitu käsivaihteisto pelitti yllättävän sujuvasti. Olen yleensä kokenut robomaatit nykyinä ja kömpelöinä. Salaisuus on siinä, että sähkömoottori pehmentää vaihtotilanteita. Vain joissakin rajuihmissa kiihdytyksissä vaihteisto jäi rannalle.

Auton jousitus on normaalia mukavaa Peugeotia huolimatta siitä, että taka- jousituksen sisään on pu-

Auto toimii kuten nelivetoinen katu- ja maasturi.



Auto toimii kuten nelivetoinen katu- ja maasturi.

### PEUGEOT 3008 HYBRID4

**DIESELMOOTTORI:**  
• Sylinderitilavuus cm<sup>3</sup>: 1997  
• Vääntö Nm/rpm: 300/1500  
• Teho kW/hv/rpm: 120/163/3750  
**SÄHKÖMOOTTORI:**  
• Teho kW/tw: 20/27/2 000 - 7 500  
• Vääntö Nm: 200/1 200  
**YHDESSÄ:**  
• Kiih. 0-100 km/h/s: 8,5  
• Huippunopeus km/h: 191  
• Kulutus EU yhd: 5,9/3,7/3,9 (16" renkaat)  
• CO<sub>2</sub> g/km: 99 (16" renkaat)  
• Hinta-arvio €: alle 40 000  
**MITAT:** • Pituus/leveys/korkeus mm: 4 365/1 837/1 639. • Akselivälit mm: 2685. • Paino kg: 1 660. • Jarrullisen perävauvan sallittu paino kg: 500-770. Tavaratila l: 377.

teksti ja kuvat  
PENTTI J. RÖNKÖ



Tavaratila jää 50 litraa pienemmäksi kuin perusautossa. Akkupaketti syö tavaratilan etuosan.

Hybridi-Peugeot soveltuu mainiosti Suomen olosuhteisiin.



Taka-akselin ja jousitusjärjestelmän sisään on leivottu hybridipaketti (1). Nikkeli-metallihybridiakku (2) on sijoitettu poikittain takapenkin taakse. Sähköinen ohjausmoduuli (3) on samassa paketissa. Edessä on tuplatehos (8 kW) käynnistysgeneraattori (4), joka tarjoaa myös ajoapua, kun akut ovat finaalisia. Robotisoitu vaihteisto (5), HDI-moottori (6), jousitukset edessä ja takana (7-8) ja sähköinen "kardaani" eli elektroninen voimanjoon kaapeli.



Ajotapa valitaan pyörökiekolla. Auto, sähkö, sport tai neliveto.



Mittaristo näyttää, mitä voimaa auto kulloinkin käyttää vai ajetaanko nolapäästöillä.



Ratin ogo kertoo, mistä monitoimautossa on kyse.

Hybridipösoin ohjaamo tuntuu toimivalta.



## Tervetuloa koeajamaan Volkswagen-utuudet.

Volkswagen Demo Tour -kiertue esittelee mm. Golf GTI-juhlamallin, uuden Tiguanin ja Touareg V8:n. Tutustu Volkswagenin innovatiivisiin järjestelmiin, mm. pysäköintiaavustin Park Assist, mukautuva vakionopeudensäädin ACC ja kaistanpitoavustin Lane Assist.

Katso koeajajoutujen tarkat tiedot [www.demotour.fi](http://www.demotour.fi)

- Polo GTI kok.hinta alk. 27.081,61 €, CO<sub>2</sub> 139 g/km, yhd.kulutus 5,9 l/100km
- Golf GTI Edition 35 DSG kok.hinta alk. 44.326,24 €, CO<sub>2</sub> 185 g/km, yhd.kulutus 8,0 l/100km
- Golf GTD DSG kok.hinta alk. 36.887,98 €, CO<sub>2</sub> 142 g/km, yhd.kulutus 5,4 l/100km
- Scirocco 2,0 TSI kok.hinta alk. 38.350,20 €, CO<sub>2</sub> 174 g/km, yhd.kulutus 7,5 l/100km
- Jetta 2,0 TSI kok.hinta alk. 36.343,81 €, CO<sub>2</sub> 178 g/km, yhd.kulutus 7,7 l/100km
- Passat Variant TSI MultiFuel DSG kok.hinta alk. 38.810,60 €, CO<sub>2</sub> 147 g/km, yhd.kulutus 8,9/6,8 l/100km
- Sharan 4MOTION kok.hinta alk. 49.529,63 €, CO<sub>2</sub> 162 g/km, yhd.kulutus 6,0 l/100km
- Tiguan Track&Style 4MOTION DSG kok.hinta alk. 44.412,32 €, CO<sub>2</sub> 158 g/km, yhd.kulutus 6,0 l/100km
- Touareg V8 4MOTION kok.hinta alk. 116.586,18 €, CO<sub>2</sub> 239 g/km, yhd.kulutus 9,1 l/100km

Esitellyssä uusi avoauto Golf Cabriolet kokonaishinta alk. 28.435,91 €, CO<sub>2</sub> 132 g/km, yhd.kulutus 5,7 l/100km

Yhteistyössä Volkswagen Demo Tourilla.

NOKIAN RENKAAT NESTE OIL

Kuvan auto Volkswagen Golf GTI Edition 35 alkaen: autoveroton hinta 31.320 €, arvioitu autovero\* 11.356,19 €, kokonaishinta 42.676,19 €. \*CO<sub>2</sub>-päästöillä 189 g/km. Yhdistelmäkulutus 8,0-8,1 l/100 km. CO<sub>2</sub>-päästöt 185-189 g/km. Kuvan auto erikoisvarustein. Kokonaishintaan lisätään jälleenympärykohtaiset toimituskulut.



Das Auto.