

PEUGEOT 3008 HYbrid4 - MAAILMAN ENSIMMÄINEN DIESELHYBRIDI

Peugeot tuo loppuvuodesta 2011 markkinoille maailman ensimmäisen dieselmotorilla varustetun täyshybridihenkilöauton, 3008 HYbrid4:n, jossa ajamisen ilo yhdistyy ympäristöarvot huomioivaan teknologiaan. Suomeen 3008 HYbrid4 rantautuu keväällä 2012.



3008, CROSSOVER BY PEUGEOT, tuli markkinoille keväällä 2009

Peugeot tuo nyt markkinoille aivan uudenlaisen version 3008 crossover -mallistaan. Tähän saakka markkinoiden kaikki hybridit ovat olleet bensiinimoottorilla varustettuja. Peugeot tunnetaan yhtenä maailman etevimmistä dieselmotorien kehittäjistä ja valmistajista, siksi sille olikin luonnollista yhdistää hybridautoonsa nimenomaan HDi-dieselmotori, jonka polttonesteenkulutus on noin kolmanneksen alhaisempi kuin samankokoisella bensiinimoottorilla.



Peugeot 3008 HYbrid4:ssä yhdistyy useita etuja

Peugeot 3008 HYbrid4:ssä on edessä 2,0-litrainen HDi 163 FAP -dieselmoottori ja takana 27 kW (37 hv) tehoinen sähkömoottori. Moottorien suurin yhteinen teho on 147 kW (200 hv) ja suurin vääntömomentti 450 Nm. Tehokkaat ja erittäin hyvän suorituskyvyn takaavat moottorit yhdistettynä Peugeotille tyypillisiin mainioihin ajo-ominaisuuksiin varmistavat ajonautinnon.

Edessä sijaitseva moottori antaa muiden 3008-mallien tapaan voimansa etupyörille. Taakse sijoitetun sähkömoottorin voima välitetään takapyörille, minkä myötä uudessa 3008 HYbrid4:ssä on nelipyöräveto.

Voimakkaat moottorit ja neliveto on toteutettu Peugeot 3008 HYbrid4:ssä ympäristöarvot huomioivalla tavalla yhdistämällä taloudelliseen HDi-moottoriin toisen sukupolven Stop & Start -järjestelmä sekä sähkömoottori. Voimaa jaetaan koko ajan elektronisesti kulutusta optimoiden. Tuloksena erittäin alhainen polttonesteenkulutus - 3,8 l/100 km - CO₂-päästölukeman ollessa alimmillaan 99 g/km.

Kuljettaja voi valita eri ajotilanteisiin parhaiten sopivan ajo-ohjelman neljästä vaihtoehdosta. Vaikeissa keliolosuhteissa on mahdollista parantaa ajoturvallisuutta ja varmistaa perillepääsy jatkuvalla nelivedolla.





Neljä ajo-ohjelmaa

Peugeot 3008 HYbrid4:n kuljettajalla on käytettävissään neljä eri ajo-ohjelmaa: ZEV, 4WD, Auto ja Sport.



- **ZEV** (Zero Emission Vehicle) tarkoittaa ajoa pelkällä sähkömoottorilla. Tämän vetotavan käyttö on perusteltua esimerkiksi kaupungin ruuhkaliikenteessä tai suljetuissa tiloissa kuten pysäköintihalleissa, koska pakokaasu-päästöjä ei tule ollenkaan. ZEV-ajo luonnollisesti edellyttää, että suurjänniteakuissa on vähintään 50 % lataus. Sähkövirralla ajettaessa maksiminopeus on 70 km/h.

Lataus riittää jopa neljän kilometrin ajoon. Mikäli akkujen latausaste laskee vähäiseksi, dieselmoottori käynnistyy automaattisesti, ja ajo-ohjelma siirtyy Auto-asentoon.

- **4WD**-ajossa käytetään koko ajan sekä dieselmoottoria että sähkömoottoria. Näin on mahdollista hyödyntää täyden nelivedon etenemiskykyä esimerkiksi liukkaalla kelillä, huonopintaisilla teillä tai teiden ulkopuolella. Moottorien väännöstä välitetään hiljaisissa nopeuksissa jopa 40 prosenttia takapyörille. Voimanjako muuttuu koko ajan tilanteen mukaan, kuten kaikissa nykyaikaisissa nelivetoisissa henkilö- ja maastoautoissa. Elektroniikka pyrkii 4WD-asennosakin koko ajan pitämään polttoainekulutuksen mahdollisimman pienenä. Vaikka virta loppuisi akuista, takapyörille voimaa antava sähkömoottori ei kytkeydy pois toiminnasta, vaan saa virtaa 8 kW:n tehoiselta käynnistysgeneraattorilta.

- **Auto**-asennossa elektroniikka ohjaa diesel- ja sähkömoottorin käyttösuhdetta siten, että taloudellisuuden ja suorituskyvyn suhde on paras mahdollinen. Kaupunkiajossa on mahdollista edetä niin, että dieselmoottori on käynnissä ainoastaan yhden kolmasosan ajasta.

- **Sport**-vetotapa toimii pääpiirteissään kuten Auto-käyttö, mutta suorituskykyä korostava vaihtamisohjelma käyttää korkeampia käyntinopeuksia dieselmoottorissa ja sähkömoottorin antamaa nelivetoa hyödynnetään enemmän kiihtyvyyden ja pyörien pitokyvyn edistämiseksi.

Hybridin rakenne ja toiminta

Peugeot 3008 HYbrid4:n dieselmoottori ja sähkömoottori voivat toimia joko samanaikaisesti tai kumpikin vuorollaan, ajotilanteen ja valitun vetotavan mukaan.

Eteen poikittain sijoitettu dieselmoottori, joka on yhdistetty etuvetoon, on parhaimmillaan maantieajossa, jolloin sen pieni kulutus tasaisilla nopeuksilla pääsee oikeuksiinsa.

Sähkömoottori apulaitteineen on sijoitettu taakse ja yhdistetty takavetoon, eikä takaa eteen ole minkäänlaista mekaanista yhteyttä. Yleensä voimansiirto etu- ja takapyörien välillä toimii kardaaniakselilla, mutta Peugeot 3008 HYbrid4:ssä on elektroninen voimanjako akseleiden välillä. Sähkömoottori toimii ainoana voimanlähteenä, kun käytössä on ZEV-ajo-ohjelma. Vielä tärkeämpi sähkömoottorin merkitys - erityisesti liikkeelle lähdettäessä ja hyvin hitaasti ajettaessa - on sen avulla saavutettavat merkittävät polttoainesäästöt.

Vauhtia hidastettaessa eli heti kun kuljettaja nostaa jalan kaasupolkimelta tai jarruttaa, sähkömoottori kytkeytyy ottamaan talteen jarrutusenergiaa. Tällaisia ajotilanteita esiintyy runsaasti kaupunkiliikenteessä.

Monissa ajotilanteissa, kuten esimerkiksi ohituskiihdytyksissä, molemmat moottorit toimivat yhdessä parhaan suorituskyvyn saavuttamiseksi. Moottorien yhteenlaskettu teho on 147 kW/200 hv (120 + 27 kW eli 163 hv + 37 hv) ja yhteenlaskettu vääntömomentti 450 Nm. Peugeot 3008 HYbrid4 saavuttaa suorituskyvyn, johon päästäisiin pelkällä polttomoottorilla vain siinä tapauksessa, että moottorin iskutilavuus olisi huomattavasti suurempi.

Kun auto pysäytetään, dieselmoottori sammuu automaattisesti toisen sukupolven Stop & Start -järjestelmän ansiosta. Uusi järjestelmä on sama, jota käytetään Peugeot 308- ja 508-malleissa. Liikkeellelähtö tapahtuu sähkömoottorilla, samalla kun dieselmoottori käynnistetään käynnistysgeneraattorin avulla. Dieselmoottori käynnistetään automaattisesti myös tietyissä tilanteissa, kuten voimakkaissa kiihdytyksissä. Käynnistysgeneraattori, jonka teho on 8 kW, syöttää tarpeen mukaan virtaa myös sähkömoottorille (4WD-käytössä).

Kokonaisuutena diesel- ja sähkömoottorin yhteistyöllä päästään noin 35 % pienempään polttonesteenkulutukseen (yhdistetty normikulutus) kuin pelkällä dieselmoottorilla, joka antaisi saman suorituskyvyn.

Sähkömoottorin ja sen apulaitteiden (muunnin, vaihtosuuntain ym.) sijoittaminen taka-akseliston luo on edullinen ratkaisu sekä auton painon jakautuman ja tilankäytön että valmistusprosessin kannalta. Lisäksi se antaa yksinkertaisen rakenteen nelivetojärjestelmäksi, sillä mekaanista yhteyttä etu- ja taka-akseliston välille ei tarvita. Moottoritila edessä on periaatteessa samanlainen kuin muissakin 3008-malleissa.

Samaa arkkitehtuuria voidaan helposti soveltaa myös muihin autoluokkiin ja erilaisiin korimalleihin riippumatta siitä, millainen polttomoottori kyseisessä automallissa on alunperin.



Peugeot 3008 HYbrid4 valmistetaan Peugeotin tehtailla Ranskassa, Sochaux'ssa ja Mulhousessa (hybriditaka-akseli).

Peugeot 3008 HYbrid4:ään on mahdollista asentaa vetokoukku. Suurin sallittu jarrullisen perävaunun paino 500 – 770 kg.



Moottorit ja voimansiirto

Dieselmoottori HDi 163 FAP

Moottorin iskutilavuus 1997 cm³
Teho 120 kW (163 hv) / 3750 r/min
Vääntömomentti 300 Nm / 1580 r/min
Varustettu FAP-hiukkassuodattimella
Euro 5 -päästönormin mukainen

Moottorin palotilat ovat uuden sukupolven ECCS-tyyppiä (*Extreme Conventional Combustion System*). Turboahdin on muuttuvageometrinen ja erittäin pienikokoinen, mikä sekä osaltaan pienentää kulutusta. Yhteispaineruiskutuksen ruiskutuspumppu antaa jopa 2000 bar'in ruiskutuspaineen ja solenoidityyppisissä sumuttimissa on kahdeksan suutinreikää.

• 6-vaihteinen robottivaihteisto

Moottori on yhdistetty elektronisesti ohjattuun 6-vaihteiseen robottivaihteistoon, jonka avulla päästään pienempiin kulutuslukemiin kuin automaattivaihteistolla tai jopa perinteisellä käsivaihteistolla. Kuljettaja voi milloin tahansa siirtyä vaihteiston automaattitoiminnasta käsivaihtoon tai päinvastoin. Vaihdaminen tapahtuu erityisen pehmeästi sen ansiosta, että sähkömoottori aktivoituu vaihtamishetkellä.

• Stop & Start -järjestelmä

Kun auto pysäytetään lyhyeksikin hetkeksi liikennevaloissa, ruuhkajonossa yms, dieselmoottori sammuu automaattisesti. Tämä vähentää päästöjä kaupunkiliikenteessä. Liikkeelle lähdetessä (kaasupoljinta painettaessa) suurjännitteinen käynnistysgeneraattori käynnistää dieselmoottorin samalla kun auto alkaa liikkua sähkömoottorin voimalla.

Sähkömoottori

Taakse sijoitettu sähkömoottori – kestopagneetein varustettu synkronimoottori – kehittää jatkuvana tehona 20 kW ja hetkellisesti 27 kW (37 hv). Jatkuva vääntömomentti on 100 Nm ja hetkellinen huippuarvo 200 Nm.

• PTMU (Power Train Management Unit)

PTMU on elektroninen yksikkö, joka ohjaa automaattisesti diesel- ja sähkömoottorin käyttöä siten, että polttonesteenkulutus jää mahdollisimman alhaiseksi.

Sähkövirran ohjaukseen käytetään vaihtosuuntainta ja muunninta. Vaihtosuuntain vaikuttaa sähkömoottorin vääntömomenttiin säätämällä suurjänniteakuista tulevaa virtaa. Se toimii jännitealueella 150–270 V. Muunnin puolestaan muuntaa akuston 200 voltin jännitteen 12 voltiksi auton sähköjärjestelmää varten.

• Suurjänniteakusto

Suurjänniteakut ovat nikkeli-metallihydridi -tyyppisiä (Ni-MH). Ne on sijoitettu tavaratilan kynnyksen alle, sähkömoottorin viereen. Näiden akkujen lisäksi autossa on tavanomainen 12 V akku moottoritilassa.

Lähitulevaisuudessa tällainen akkurakenne pysynee parhaiten autokäyttöön soveltuvana ratkaisuna kustannusten ja tuotannon kannalta, erityisesti silloin kun kyseessä on autojen valmistus suurina sarjoina.



• **Energian talteenotto**

Peugeot 3008 HYbrid4:n sähkömoottori muuttuu hidastuksen aikana (kun kaasupoljin päästetään tai jarrupoljinta painetaan) generaattoriksi, joka lataa Ni-MH -akkuja. Se ottaa auton liike-energiaa talteen "ilmaiseksi" ja auttaa samalla säästämään sekä jarruja että polttonestettä.

• **Taka-akselisto**

Peugeotin perinteen mukaisesti hyvät ajo-ominaisuudet on varmistettu kehittämällä taka-akselisto, joka perustuu samantyyppiseen monivarsituentaan kuin Peugeot 508:ssä. Taka-akselisto sähkömoottoreineen on verraten helposti yhdistettävissä erilaisiin PSA-yhtymän pohjalevyihin.

Raideväliä takana on 3008 HYbrid4:ssä kasvatettu 8 mm verrattuna etuvetoisiin malleihin, millä vähennetään korin kallistelua ja lisätään auton vakautta. Ostajilla on valinnanvapaus renkaiden suhteen, sillä siihen voi asentaa 16-tuumaiset alhaisen vierintävastuksen renkaat, samankokoiset M+S -renkaat, 17- tai 18-tuumaiset renkaat.

• **Mittaristo**

Varustetason mukaan Peugeot 3008 HYbrid4:ssä on joko 7-tuumainen värinäyttö (Allure -versiossa) tai matriisinäyttö (Active-versiossa), josta kuljettaja näkee hybridivoimansiirron kunkin hetkisen tilan ja akkujen lataustason.

Kojetaulun oikeanpuoleinen mittari osoittaa kulloistakin energian kulutusta tai talteenottoa. Siinä on kolme aluetta: Charge (lataus), Eco (normaali toiminta) ja Power (energian kulutus). Näyttöä ja mittareita seuraamalla kuljettajalla on mahdollisuus vaikuttaa autonsa polttoaineenkulutukseen jopa enemmän kuin tavallisissa autoissa.

• **Osatoimittajat**

Kehittäessään 3008 HYbrid4-mallia Peugeot on toiminut yhteistyössä alan parhaiden osajien kanssa.

Boschilta on saatu asiantuntemusta sähkömoottorista ja sen ohjauselektronikasta, suurjännitegeneraattorista sekä muista komponenteista, jotka ovat yhteydessä ABS- ja ESP-järjestelmiin.

Sanyo puolestaan on vastannut suurjännitteisten Ni-MH-akkujen kehittämisestä.





Ulkoinen muotoilu

Vaikka Peugeot 3008 HYbrid4:ssä on sama kori kuin muissakin 3008-malleissa, siihen on lisätty piirteitä, joiden perusteella se on tunnistettavissa hybridiversioksi.

Ajovalaisimissa on **LED-päiväajovalot**, jotka antavat autolle uutta ilmettä. HYbrid4 on myös ensimmäinen 3008-malli, joka on saanut Peugeotin **uuden leijonalogon** konepellilleen ja takaluukkuunsa.

Etusäleikössä on kaksi kromilistaa, ja etupuskuri on muotoiltu SUV-henkiseksi. Ikkunalinjan yläreunassa on **kromilista**.

Sivuprofiilin yksilöllisyyttä lisäävät myös 16" tai 17" **kevytmetallivanteet*** ja **mustat kylkilistat**, jotka tuovat voimakkuutta koko auton olemukseen.

Takaspoileri on kaksivärinen ja siinä on kiiltävän musta osa, joka sen erottaa muista 3008-malleista. Kromiset HYbrid4-logot koristavat autoa.

** 16" kevytmetallivanteet vakiona 3008 HYbrid4 Active -versiossa (CO₂ 99 g/km)*

** 17" kevytmetallivanteet vakiona 3008 HYbrid4 Allure -versiossa (CO₂ 104 g/km)*





Sisustus

Peugeot 3008 HYbrid4:n, kuten kaikkien 3008 crossover –mallien, kuljettajan ajoympäristö tuo mieleen pikemminkin ylellisen urheiluauton tai lentokoneen kuin tilavan perheauton. Tavallista korkeammalla sijaitseva kuljettajan istuinpaikka antaa uudenlaisia elämyksiä auton ominaisuuksista kaduilla ja maanteillä.

Myös verhoilumateriaalit ovat edustusluokan laatua, varsinkin lisävarusteena saatava kaksivärinen nahkaverhoilu, jossa istuinpinnat ovat valoisan vaaleanharmaita ja istuimen sivut mustaa nahkaa.

Vaihteenvalitsin on muotoilultaan erittäin moderni ja tyylikäs ja kertoo omalla tavallaan HYbrid4-teknologiasta, jonka toimintaa voi seurata 7-tuumaisesta värinäytöstä. Ohjauspyörän renkaaseen lisätty 3008 HYbrid4-merkintä lisää omalta osaltaan auton ylellistä vaikutelmaa.

Tavaratilaa hattuhyllyn alla on 420 litraa (377 dm³ VDA), josta 66 litraa (44 dm³ VDA) on tavaratilan lattian alla.

Koska etumatkustajan istuin voidaan taittaa kokoon, Peugeot 3008 HYbrid4 tarjoaa tasaisen kuormausalustan takaluukusta kojelautaan asti. Kuormatilaa saadaan kaikkiaan 1501 litraa. Toisen rivin istuimet taittuvat kokoon yhdellä kädenliikkeellä.

High-tech -varustus

Peugeot 3008 HYbrid4 edustaa omalla alallaan uusinta teknologiaa, joten myös sen varustus on edistyksellistä. Yksityiskohdissa on hyödynnetty eräitä ilmailuteknologian ratkaisuja. Tärkeimmät ajamiseen liittyvät tiedot heijastetaan suoraan kuljettajan näkökentässä olevalle heijastusnäytölle* (*Head up Display*), joka sijaitsee mittariston lipan takana. Jos heijastusnäyttöä ei haluta käyttää, se voidaan laskea alas.

Heijastusnäyttöön tulevat tiedot voidaan valita vipukytkimillä (*Toggle Switches*), jotka sijaitsevat keskikonsolin yläosassa.

Sähköiseen seisontajarruun (*FSE*) on yhdistetty mäkilähtöavustin, joka helpottaa olennaisesti liikkeellelähtöä jyrkkään ylämäkeen.

Vakiovarusteena Peugeot 3008 HYbrid4:ssä on lisäksi mm. tasanopeussäädin ja nopeudenrajoitin, kaksialueinen automaatti-ilmastointi, kuljettajan istuimen korkeuden ja ristiseläntuen säätö, sävylasit, peruutustutka ja rengaspainetunnistimet.

Navigointijärjestelmä** edustaa luonnollisesti uusinta sukupolvea. Kyse on WIP Com3D -järjestelmästä, johon on koottu Peugeotin kaikkien telekommunikaatiojärjestelmien edut. Siinä on Jukebox-toiminto ja tarvittava kovalevytila, GSM-puhelin-toiminto, USB-liitäntä, DVD-asema, Bluetooth® -järjestelmä ja 3-ulotteiset kaupunkikuvat navigointinäytössä.

3008 HYbrid4:ään saa lisävarusteena myös ”WiFi On Board” -toiminnon, jolloin matkustamossa on langaton internet-yhteys. Laajasta lisävarustevalikoimasta löytyy myös kaikkia multimedioita tukeva järjestelmä, joka on asennettu etuistuinten päntukiin, joihin voi asentaa jopa 13-tuumaisen näytön (DVD-soitin, Netbook, minitietokone tai iPad).

* Vakiona 3008 HYbrid4 Allure –versiossa

**Vakiona 3008 HYbrid4 Allure –versiossa, jossa on lisäksi vakiona 17” kevytmetallivanteet ja panoraamakatto. Kohonneen painon myötä myös CO₂-päästö on korkeampi eli 104 g/km. Jos vaihtaa autoon lisävarusteena saatavat 18” kevytmetallivanteet, nousee CO₂-päästö lukemaan 108 g/km.



PEUGEOT 3008 HYbrid4 –MALLISTO SUOMESSA

Suomen Peugeot 3008 HYbrid4 -mallisto koostuu kahdesta eri versiosta:

- **3008 HYbrid4 Active -versiossa on vakiona mm:**

- 16" kevytmetallivanteet
- kaksialueinen automaatti-ilmastointi
- kuljettajan istuimen korkeussäätö ja ristiselän tuen säätö
- kylkiä vasten taivuttavat sivupeilit
- sadetunnistin
- sähköinen seisontajarru ja mäkilähtöavustin
- sävylasit
- peruutustutka
- rengaspainetunnistimet
- tasanopeussäädin ja nopeudenrajoitin
- tummennetut takasivuikkunat

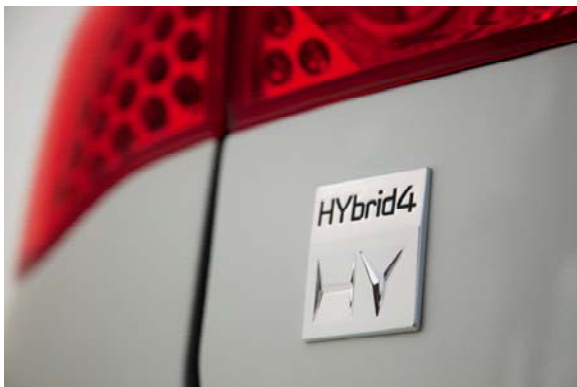
CO₂ -päästö 99 g/km

- **3008 HYbrid4 Allure –versiossa on vakiona lisäksi mm:**

- 17" kevytmetallivanteet
- heijastusnäyttö
- navigointijärjestelmä WIP Com 3D
- panoraamakatto

CO₂ -päästö 104 g/km

Jos 3008 HYbrid4 Allure -versioon valitsee lisävarusteiksi 18" kevytmetallivanteet, nousee CO₂-päästö lukemaan 108 g/km



Lisätietoja:

Riitta Luomala, Peugeot-viestintä,
Maan Auto Oy, gsm 0400 431 303
riitta.luomala@peugeot.fi

Lehdistökuvia ladattavissa osoitteesta:
www.peugeot-pressepro.com



KOLME KYSYMYSTÄ....

Christian Bonnet'lle, 3008 HYbrid4 –projektin johtajalle

Millaiselle asiakkaalle 3008 HYbrid4 on tarkoitettu?

3008 HYbrid4 on tarkoitettu niin yksityisille kuin yritysasiakkaillekin. Uskomme myynnin jakautuvan tasan näiden kahden asiakasryhmän kesken. Yksityisasiakkaiden joukosta tavoitamme edelläkävijät, jotka haluavat erottua joukosta ja jotka pitävät uusista kokemuksista niin autoilussa kuin elämässään yleensäkin. Useimmille heistä kyse on ensitutustumisesta hybridien maailmaan. Yritysasiakkaiden kohdalla etuja on useampia, kuten järkevät ja kohtuulliset käyttökustannukset, vahva ja edistyksellinen imago sekä käytännöllisyys.

Miksi 3008 HYbrid4:n kokonaiskustannukset ovat houkuttelevan alhaiset?

Monissa Euroopan maissa sekä autovero että vuosittainen käyttömaksu määräytyvät CO₂-päästöjen perusteella. 3008 HYbrid4:n CO₂-päästöt ovat alimmillaan 99 g/km, mikä merkitsee selkeää säästöä autoverotuksessa sekä säästöjä vuosittaisessa käyttömaksussa. Alhainen kulutus puolestaan tarkoittaa 3008 HYbrid4:n omistajalle jatkuvaa säästöä. Yrityksille 3008 HYbrid4:n käyttö tuo merkittäviä vuotuisia säästöjä.

Mutta eivätkö hybridin huoltokustannukset ole bensiini- tai dieselauton kustannuksia korkeammat?

Eivät ole, sillä huoltoväli on sama kuin HDi 163 FAP:n eli 30.000 km (Pohjoismaissa 20.000 km) tai yksi vuosi normaalikäytössä. Korkeajänniteakut eivät vaadi erityisiä huoltotoimenpiteitä, niiden huoltoväli on sama kuin itse autonkin. Niiden takuu on viiden vuoden pituinen, sama kuin hybridijärjestelmälläkin. 3008 HYbrid4:n huoltaminen ei ole siis kalliimpaa kuin tavallisen 3008:n.

Vincent Basso'lle, hybridiprojektin johtajalle

Sähkömoottorin teho on vain 27 kW. Eikö se ole liian vähän?

Koko projektin lähtökohtana oli hybridin kahden voimalähteen järkevä koko ja voima. Tehokkaampi sähkömoottori tarvitsee suuremman akuston, mikä puolestaan lisää auton kokonaispainoa. Sitä emme halunneet. Valitsemamme yhdistelmä merkitsee erinomaista teho/painosuhdetta. Täytyy muistaa, että rakenteessamme ei ole mekaanista yhteyttä kahden moottorin välillä, joten emme menetä sillä tavalla tehoa. Olemme voineet määritellä oikean voiman nelivedollemme: meillä on käytössä 200 hv, mutta voimme ajaa nollopäästöin ZEV-ohjelmalla tai koko ajan pienellä polttoaineen kulutuksella. Eikä pidä unohtaa, että 8 kW:n tehoisen käynnistysgeneraattorin ansiosta meillä on erinomainen Stop & Start –järjestelmä. Auto on pysähdyksissä äänetön ja värinätön.

Mikä ajo-ohjelma takaa taloudellisimman ajon? Onko se ZEV, 100% sähköisesti?

Ei suinkaan, vaan Auto-ohjelma tuo alhaisimman kulutuksen. Tämän ohjelman asetukset ovat sellaiset, että ne on säädetty käyttämään sähkö- ja dieselmoottoria täydellisessä tasapainossa. Joissain tilanteissa dieselmoottori on sähkömoottoria tehokkaampi. Sitä paitsi jatkuva ZEV-ohjelmalla ajaminen tyhjentää akut, minkä jälkeen niitä pitää ladata joko jarrutuksessa syntyvällä energialla tai käyttämällä dieselmoottoria. Myös vaihteisto on ohjelmoitu mahdollisimman taloudelliseen ajoon. Auto-ohjelma ottaa huomioon kaikki nämä parametrit ja käyttää jatkuvasti sähkömoottoria tehokkaimmalla tavalla, millä alennetaan polttoaineen kulutusta pitkillä matkoilla.

HYbrid4-teknologia vaikuttaa monimutkaiselta. Onko sitä hankala käyttää?

Ei suinkaan, vaan päinvastoin! Olemme tehneet työtä sen eteen, että 3008 HYbrid4 olisi mahdollisimman helppokäyttöinen jokapäiväisessä ajossa. Kun ajetaan AUTO-ohjelmalla, valitsee järjestelmä itse parhaiten kuhunkin ajotilanteeseen soveltuvan yhdistelmän dieselmoottoria tai sähkömoottoria. Jos kuitenkin haluaa hyödyntää auton erityisominaisuuksia, tähän on kolme muuta ohjelmaa: ZEV (Zero Emission Vehicle, 100% sähkö), 4WD (neliveto) tai Sport. Luonnollisesti kuljettaja voi itse valita oman ajo-ohjelmansa ja käyttää 3008 HYbrid4:ää haluamallaan tavalla.