

PEUGEOT GENEVEN AUTONÄYTTELYSSÄ 1-13.3.2011

- Ensiesittelyssä uusi Peugeot 308 –mallisto
- e-HDi –mikrohybriditeknologia
- 3008 HYbrid4 ”limited edition” myynnissä Geneven autonäyttelyssä
- RCZ THP 200 Asphalt –erikoisversio
- Konseptiautot HR1 & EX1
- Sveitsin ensiesittelyssä Peugeot 508



Uudistunut Peugeot 308 –mallisto on ensiesittelyssä Geneven autonäyttelyssä 2011

Vuosi 2010 oli Peugeotille erityisen merkittävä vietettiin tuolloin yrityksen 200-vuotisen toiminnan juhluvuotta, joka huipentui uuteen myyntiennätykseen, 2,142 miljoonaa kappaletta. Samalla Peugeot nousi Euroopan neljänneksi myydyimmäksi automerkiksi (henkilö ja tavara-autot) 7,6 prosentin markkinaosuudella.

Peugeot oli jo toisena vuonna peräkkäin maailman myydyin ranskalainen automerkki.

Peugeotin suurimpia menestyksiä vuonna 2010 oli täysin uudenlainen, urheilullinen RCZ, jonka 17 000 kappaleen myynti ylitti rohkeimmatkin odotukset. Myös henkilö-, farmari- ja maastoautojen ominaisuuksia mainiosti yhdistävä 3008 Crossover löysi paljon arvioitua enemmän ostajia. Kiinan markkinoilla uusi 408 saavutti heti tukevan aseman.

Myynnin kehityksen odotetaan jatkuvan myönteisenä myös kuluvana vuotena. Peugeot on juuri esitellyt uuden, erittäin hyvän vastaanoton saaneen 508-mallistonsa, joka tuli markkinoille Keski-Euroopassa helmikuussa 2011, ja Suomeen maaliskuu-huhtikuussa 2011.

Geneven autonäyttelyssä 1-13.3.2011 Peugeot jatkaa merkittäviä uutuusesittelyjään uudistuneen 308-malliston muodossa. Esitteillä ovat myös uudet ympäristöarvot huomioivat teknologiat: e-HDi –mikrohybridi, maailman ensimmäinen dieselhybridi 3008 HYbrid4 sekä sähköauto iOn.



Ensiesittelyssä uudistunut Peugeot 308 –mallisto e-HDi-mikrohybridi, 98 g/km CO₂, sulavalinjainen muotoilu

Peugeot 308, joka tuli markkinoille vuonna 2008, on menestynyt kaikkialla erinomaisesti. Se on myynnissä oli 100 maassa ja sen myynti on noussut 900.000 kappaleeseen. Uudistunut Peugeot 308 –mallisto on ensi kertaa esitteillä Geneven autonäyttelyssä 2011. Myyntiin uusi 308 tulee Keski-Euroopassa huhtikuussa 2011, ja rantautuu Suomeen toukokuussa 2011. Edistyksellinen e-HDi-mikrohybriditeknologia, alhainen ilmanvastuskerroin, keventynyt paino ja muut tekniset uudistukset pudottavat Peugeot 308:n CO₂-päästön alimmillaan 98 grammaan kilometrillä.



Uudistunut, linjakas muotoilu

Uudistunut 308 on saanut piirteitä vuosi sitten esitellystä SR1-konseptiautosta ulkomittojen säilyessä ennallaan. 308 näyttää entistä linjakaammalta ja lihaksikkaammalta Peugeotin uuden muotoilulinjan mukaisesti. Muotoilun muutokset ovat selkeimmin havaittavissa keulassa, joka uusine leijonalogoineen ja etusäleikköä koristavine himmeäkromattuine listoineen on entistä sulavalinjaisempi ja urheilullisempi. Kyljen suojalistaa on kavennettu ja keulan ilmanottoa supistettu. Etuhelmassa on uudet bumeranginmuotoiset kaksitoimivalot (huomiovalot ja seisontavalot) sumuvalosyvennyksen yläreunaan sijoitettuina. Ne koostuvat LED-lampuista, joiden kirkkautta voidaan muuttaa, joten huomiovalot näkyvät hyvin päivälläkin mutta seisontavalot eivät ole liian kirkkaat pimeässä. Myös ajovalot ovat uutta mallia. Xenon-valoissa on titaaninvärinen pohja, joka tekee 308:n katseen entistäkin syvemmäksi. Takaluukun puoliväliä koristaa nyt uusi, auton takaosaa keventävä kromilista.

e-HDi -mikrohybriditeknologia

Merkittävin tekninen muutos 308:ssa on mikrohybriditeknologian käyttöönotto e-HDi -mallissa, joka on varustettu HDi 112 FAP -dieselmoottorilla, uusimman sukupolven Stop & Start -järjestelmällä ja 6-vaihteisella automatisoidulla manuaalivaihteistolla eli n.k. robottivaihteistolla. Teknisistä uudistuksista 308:ssa mainittakoon lisäksi keskimäärin 25 kg aiempaa kevyempi paino, uusien erittäin vähävastuksisten 16” renkaiden käyttöönotto, uusimman sukupolven VTi, THP ja HDi –moottorien hienosäätö sekä erittäin alhainen ilmanvastuskerroin 0,28. Näiden uudistusten ansiosta 308:n CO₂-päästö on alimmillaan vain 98 g/km (308 e-HDi 112 FAP 2Tronic) - tämän kokoluokan ennätys.

308 on uuden 508:n jälkeen Peugeotin toinen automalli, jossa käytetään mikrohybridi-teknologiaa ja uusimman sukupolven Stop & Start -järjestelmää. 308 e-HDi perustuu taloudelliseen 1,6-litraiseen HDi 112 FAP -dieselmoottoriin ja käynnistysgeneraattoriin, joka varmistaa Stop & Start -toiminnon. Tätä tukevat hidastusenergian talteenotto generaattorilla ja hybridiakku, josta saadaan lisäenergia liikkeellelähtoon.



Näiden teknisten edistysaskelten ansiosta uuden 308:n polttonesteenkulutus alenee 15 % kaupunkiajossa CO₂-päästön ollessa 5 g/km aiempaa alempi. Moottori käynnistyy 40 % nopeammin (400 ms) kuin aikaisemmassa Stop & Start -järjestelmässä. Moottorin pysäytyskatkaisin toimii 20 km/h nopeudessa manuaalivaihteiston yhteydessä ja 8 km/h robottivaihteiston yhteydessä. Myös Stop & Start -järjestelmän käyttömukavuus on parantunut: vähemmän ääntä, vähemmän värinää. Stop & Start -järjestelmän yhteyteen Peugeot 308:n voimanlähteeseen, e-HDi 112 FAP -moottoriin voi yhdistää robottivaihteiston lisäksi myös 5-vaihteisen manuaalivaihteiston.

Uusimman sukupolven moottorit

308-mallisto on varustettu uusimman sukupolven moottoreilla, VTi 98 ja VTi 120 sekä THP 156 ja THP 200 -bensinimoottoreilla tai uusilla Euro 5 -päästönormin mukaisilla HDi-dieseleillä, HDi 92 FAP, e-HDi 112 FAP, HDi 150 FAP ja HDi 163 FAP. Tarjolla on kahdeksan moottorivaihtoehtoa yhdistettyinä erilaisiin vaihteistoihin.

Uusi 308-mallisto: Access, Active, Allure ja GTi*

Uudistuneessa 308-mallistossa otetaan käyttöön 508:ssa tutuksi tulleet mallistonimitykset, Access, Active ja Allure. 308 SW:hen on lisäksi tarjolla Active+ -varustetaso. GTi-version Suomeen tulo vahvistuu myöhemmin.

Peugeot 508:n Sveitsin ensiesittely Genevessä

508, uuden Peugeot-aikakauden tyylipuhdas edustaja, saapui Keski-Euroopan markkinoille helmikuussa. Suomeen tämä odotettu uutuus rantautuu huhtikuun alussa 2011. Peugeot on siirtynyt uuden 508:n myötä muotoilussa, laadussa ja auton ominaisuuksissa uudelle aikakaudelle dynaamisen ajettavuuden ja huippuunsa viedyn ajomukavuuden yhdistyessä ympäristöarvot huomioivaan moottoritekniikkaan. Peugeot 508 on moderni, viimeisintä tekniikkaa hyödyntävä automalli, jossa käytetään hyväksi kaikkea sitä oppia ja kokemusta, minkä Peugeot on kerännyt toistasataa vuotta kestäneen autonvalmistuksen aikana. Suunnittelussa lähdettiin liikkeelle siitä yksinkertaisesta ajatuksesta, että 508:n on ylitettävä entistään vaativan ja ympäristötietoisen asiakaskunnan toiveet ja odotukset. Uusi Peugeot 508 tarjoaa niin kuljettajalle kuin matkustajillekin todellista laatuaikaa.



PEUGEOT 3008 HYbrid4

Maailman ensimmäinen dieselhybridi ennakkomyynnissä Geneven autonäyttelyssä

Peugeot tuo vuoden 2011 aikana markkinoille maailman ensimmäisen dieselhybridin, 3008 HYbrid4:n, jossa ajamisen ilo yhdistyy ympäristöarvot huomioivaan teknologiaan. Suomeen 3008 HYbrid4 rantautuu loppuvuodesta 2011.

Geneven autonäyttelyssä on myynnissä 300 kappaleen numeroitu erikoiserä 3008 HYbrid4 -autoja.

Tähän asti markkinoille tulleet hybridautot ovat olleet bensiinimoottorilla varustettuja. Dieselteknologian vahvana osaajana tunnetulle Peugeotille oli kuitenkin luonnollista yhdistää hybridautoonsa nimenomaan HDi-dieselmoottori, jonka polttonesteenkulutus on noin 30% alhaisempi kuin samankokoisella bensiinimoottorilla. FAP-hiukkassuodattimen ansiosta moottorin pakokaasut ovat huomattavan puhtaat.

Peugeot 3008 HYbrid4:ssä yhdistyy useita etuja: nelipyöräveto, kokonaisteho 147 kW (200 hv), toisen sukupolven Stop & Start -järjestelmä, nollopäästö sähkömoottorilla ajettaessa, alhainen polttonesteen kulutus 3,8 l/100 km ja CO₂-päästö 99 g/km.

Voimanlähteinä 3008 HYbrid4:ssä on 120 kW (163 hv) tehoinen 2,0 litrainen HDi 163 FAP -dieselmoottori ja 27 kW (37 hv) tehoinen sähkömoottori. Dieselmoottori on yhdistetty etupyörävetoon, sähkömoottori takapyörävetoon.





Peugeot RCZ Asphalt 500 kappaleen erikoiserä vuonna 2011, esitteillä Genevessä



RCZ, joka valittiin Vuoden kauneimmaksi autoksi vuonna 2009, on menestynyt kaikkialla yli odotusten. Jo 17.000 asiakasta, mm. lähes 200 suomalaista, on tehnyt kaupan tästä kaunottaresta. RCZ oli Peugeotin muotoilulinjan ensimmäinen tuote, joka sai keulalleen uuden leijonalogon.

Geneven autonäyttelyssä 2011 on esitteillä RCZ:n erikoisversio Asphalt, jota valmistetaan 500 kpl erikoiserä vuoden 2011 aikana. RCZ Asphalt on tunnistettavissa mustanpuhuvasta, mattapintaisesta hiilikuitumaisesta väriyuksestään ja kaksivärisistä 19" kevytmetallivanteistaan. Moottorina RCZ Asphaltissa on mallisarjan tehokkain voimanlähde, THP 200.



PEUGEOT HR1 –KONSEPTIAUTO

Antaa viitteitä tulevasta

HR1 -konseptiauto jatkaa Peugeotin tuttua linjaa esittelemällä täysin uusia ideoita, jotka ovat nopeasti tuotantoon otettavissa. Ylellinen taajama-auto muuntuu hetkessä moneksi. Voimanlähteenä HR1:ssä on uudenlainen HYbrid4-ratkaisu, joka on 1,2 litraisen THP -bensiinimoottorin ja sähkömoottorin yhdistelmä.

Peugeot on esitellyt kautta vuosikymmenten innovatiivisia konseptiautoja. Monet niistä on otettu hyvinkin pian tuotantoon. Ne ovat myös menestyneet kaupallisesti saavuttaen lisäksi mainetta onnistuneella muotoilullaan. Viime vuosien esimerkkejä ovat coupé-cabriolet -versiot eri mallisarjoista sekä viimeisimpänä aivan uuden autoluokan luonut 3008 Crossover.



Ylellinen taajamakonsepti

Uusi HR1 yhdistää linjoissaan ja toteutuksessaan monia autotyyppejä. Siitä löytyy piirteitä ja ominaisuuksia niin pienestä kaupunkiautosta kuin coupésta tai katumaasturista. Kokonaisuudella on kuitenkin aivan oma identiteettinsä ja siihen koottujen eri autoluokkien parhaiden ominaisuuksien yhdistelmä nostaa esiin uusia ennen näkemättömiä hyötyjä.

Peugeot HR1 on suunniteltu tuottamaan kuljettajalle nautintoa ennen kaikkea taajamaliikenteessä. Auton kompakti 3,69 metrin pituus auttaa löytämään riittävän tilan pahimmissakin ruuhkissa, ja lyhyet ylitykset helpottavat auton äärimittojen arviointia. Ahtaissa paikoissa ainutlaatuiset ovet – sähköllä toimivat n.k. lokinsiipiovet – tekevät autosta poistumisesta ja sinne menosta vaivatonta. Korkea maavara puolestaan merkitsee sitä, että kuljettaja on tavallista korkeammalla, mikä lisää näkyvyyttä.



Peugeotin uusi muotokieli näkyy vahvasti HR1:n linjoissa aina tammikuussa esitellyn SR1-konseptiauton kaltaisesta keulasta alkaen. Muodoissa on piirteitä myös muista malleista, kuten takaikkunan kaksoiskupla RCZ:n katon tapaan. Kaksoisväritys kiillotetun ja kromatun materiaalin vaihdellessa painottaa Peugeotin valmistuksen korkeatasoista laatua. Sekä etu- että takavalot on toteutettu ledeillä, mikä puolestaan kertoo omalta osaltaan HR1:n uusinta tekniikkaa edustavista ratkaisuista. Konseptiauto antaa kokonaisuutena muodoillaan myös lupauksen turvallisuudesta ja ympäristötehokkuudesta.

Innovatiivinen ohjaamo

Peugeot on hylännyt HR1:n sisustuksen suunnittelussa perinteisen ajattelutavan ja lähtenyt kehittämään jotain ennennäkemätöntä. Kuljettajalle ja matkustajalle on luotu oma yksityinen tilansa, jotka erottaa toisistaan futuristinen keskikonsoli. Auton sisätilat on saatu erittäin valoisiksi elektro-luminesenssidiodien avulla. Katon kahden lasisen osan kautta tulee ohjaamoon myös runsaasti valoa, joka jakautuu tasaisesti kuljettajalle ja matkustajalle.

Auton hallintalaitteet on koottu ergonomisesti lähelle kuljettajaa. Pieni ohjauspyörä ja heijastusnäyttö auttavat kuljettajaa pitämään katseen koko ajan tiessä, mikä lisää turvallisuutta. Matkustajan paikka taas on suunniteltu luokseen kutsuvaksi ja antamaan suojan ulkomaailman stressiä vastaan.

Konseptiauton erilaiset kytkimet ja säädöt toimivat liiketunnistimella. Yksinkertainen ja oivaltava ratkaisu suo kuljettajalle mahdollisuuden muuttaa säätöjä pelkällä käden liikkeellä. Kääntämällä kättä kuljettaja voi valita oikean valikon kuin karusellista. Hän voi myös pelkästään heilauttamalla kättä vasemmalta oikealle siirtää katkaisimet matkustajan käyttöön.

Tulevaisuuden voimalinja

Yksi Peugeotin päämääristä on säilyttää johtava asemansa ympäristöarvot huomioon ottavana autonvalmistajana. Tämän toteuttamisessa taajamiin suunnitellulta HR1:ltä vaadittiin aivan erityistä tehokkuutta ja innovatiivisuutta.

Konseptiautossa käytetään kiitettyä HYbrid4-tekniikkaa, jonka hyötyjä kukaan ei voi kiistää. Eteen sijoitetun polttomoottorin ja takasähkömoottorin avulla autolla voi ajaa nollapäästöin kaupungissa alhaisilla nopeuksilla. Toisaalta kun otetaan molemmat moottorit yhtä aikaa käyttöön, HR1 on erittäin suorituskykyinen nelivetoinen auto.

Edessä konepellin alla on täysin uusi kolmesylinterinen bensiinimoottori. Tämä 1,2 litrainen THP 110 -moottori kehittää 81 kW (110 hv) tehon ja se on yksi kehitteillä olevan tulevaisuuden kolmesylinterisen moottoriperheen jäsenistä. Nämä moottorit jatkavat PSA-yhtymän "downsizing"-filosofiaa, jossa edistyksellisen tekniikan avulla kehitetään iskuilavuudeltaan pieniä moottoreita, jotka ovat sekä tehokkaita että ympäristöarvot huomioon ottavia.

Kun bensiinimoottori yhdistetään 27 kW (37 hv) sähkömoottoriin, on moottorien yhteinen teho 108 kW (147 hv). Yhdistetty kulutus on ainoastaan 3,5 l/100 km, mikä tarkoittaa 80 g/km hiilidioksidipäästöjä. Moottorit vievät voimansa pyörille kuusivaihteisen elektronisesti ohjatun vaihteiston kautta. Sitä voidaan käyttää sekä lattiaan sijoitetulla valitsimella että ohjauspyörän siivekkeillä. Näin kuljettaja voi päättää, haluaako käyttää vaihteita itse vai antaako automatiikan hoitaa kaiken.



PEUGEOT EX1, SÄHKÖINEN SENSAAATIO

Samaan aikaan kun Peugeot tuo markkinoille nelipaikkaisen iOn-sähköauton, esitellään uusi sähköinen konseptiauto EX1, joka edustaa aivan toista ääripäätä sähköautojen maailmassa. Kyseessä on kaksipaikkainen, nelivetoinen roadster, joka on varustettu kahdella 125 kW (170 hv) tehoisella sähkömoottorilla.



EX1:n sähkömoottoreista toinen sijaitsee etuakselin ja toinen taka-akselin yhteydessä. Siten EX1 on nelivetoinen, vaikkei etu- ja taka-akseliston välillä ole mekaanista yhteyttä. Etu- ja taka-akselille sijoitetut moottorit kehittävät kumpikin 125 kW (170 hv) maksimitehon, ja 240 Nm vääntömomentin, joka on käytettävissä heti liikkeellelähtöhetkellä.

Energiansa moottorit saavat litium-ioni-akusta. Huipputehokkaiden ja -vääntävien moottoreiden ansiosta EX1:n suorituskyky on suorastaan fantastinen. Kahdella sähkömoottorilla ja nelivedolla saavutetaan kiihtyvyys, joka on jopa yli 1 G. EX1:llä on rikottu useita maailmanennätyksiä, kuten 0-100 km/h 3,49 sekunnissa ja seisova varttimaili 12,67 sekunnissa. Auton huippunopeus on 259 km/h.

Peugeot EX1 on matala (90 cm) ja leveä (1,77 m). Hiilikuidusta mehiläiskennorakenteella valmistettu korirunko on erittäin kevyt mutta samalla hyvin jäykkä. Kaikki tekniset komponentit – moottorit, voimansiirto, jousitus, ohjauslaitteet jne – on kiinnitetty suoraan hiilikuiturunkoon. Myös matkustajia onnettomuustilanteessa suojaava turvakaari on valmistettu hiilikuidusta.

EX1:n jousitus on toteutettu kilpa-autoissa käytettävällä tekniikalla. Etujousituksessa on päällekkäiset kolmiotukivarret ja eriytetty olkatuki. Vierekkäin sijoitetut takapyörät on tuettu yhteisellä tukivarrella, johon on yhdistetty keskelle autoa makaavaan asentoon sijoitettu jousi-iskunvaimenninasennelmä.

EX1:n ovet on saranoitu takareunastaan. Ovea avattaessa myös kuppi-istuin kääntyy ulos. Ohjaamo on täynnä uusia, ennennäkemättömiä innovaatioita. Autoa esimerkiksi hallitaan kahdella kahvalla kuin lentokonetta – tai videopeliä.

Lisätietoja: Riitta Luomala, Peugeot-viestintä, Maan Auto Oy, gsm 0400 431 303