

PEUGEOT VLV:stä uuteen PEUGEOT e-2008:aan - tarina sähköisestä vallankumouksesta

Sähköinen käyttövoima oli muutaman valmistajan käytössä jo auton varhaisina vuosina, mutta öljy varasti nopeasti sähkön paikan. PEUGEOT tutki sähköän mahdollisuuksia kuljetusautoihin vuonna 1902. Muutama malli valmistettiin, mutta projekti jätettiin kesken. PEUGEOT kuitenkin pysyi valmiustilassa...

Ensimmäistä PEUGEOTin sähköinen ajopeli tuli markkinoille vuonna 1941 ja sitä kutsuttiin nimellä VLV - Véhicule Léger de Ville – ”Kevyt kaupunki kulkine”. Malli luotiin toisen maailmansodan aikana, jolloin bensiinin säännöstely tarkoitti, että oli löydettävä vaihtoehtoisia energialähteitä. PEUGEOT oli ainoa suuri valmistaja, jota sähkö kiinnosti. VLV:tä valmistettiin Pariisissa kesäkuusta 1941 helmikuuhun 1945 ja yhteensä VLV:tä valmistui 377 kappaletta.

Uusille teknologioille avoin PEUGEOT yhdisti 70- ja 80-luvuilla voimansa Alsthomin sekä EDF (Electricité de France) :n kanssa tuodakseen sähköisen voimalinjan PEUGEOT 104 prototyyppisiin (4 coupé- ja 3 pakettiautomallia) sekä PEUGEOT J5- ja J9-hyötyajoneuvoihin. Vuonna 1983 aloitettiin uusi projekti, joka piti sisällään PEUGEOT 205:n, joka syntyi PSA:n sekä akkuvalmistaja SAFT:n yhteistyöstä. PEUGEOT 205 toimi käynnistäjänä myös PEUGEOT 106 -ohjelmalle. Tavoitteena oli rakentaa ainutlaatuinen elämyksellinen kokonaisuus: tuoda asiakkaiden saataville kokonainen laivue sähköisiä PEUGEOT 106 -autoja itsepalvelujärjestelmän kautta. Tästä syntyi joulukuussa 1993 kampanja ”La Rochellen 50 sähköistä autoa”.

Vuodesta 1990 vuoteen 2010 useat konseptiautot kuvastivat PEUGEOTin loputonta kiinnostusta luoda sähköinen voimalinja: ION (ensimmäinen nimeään) vuonna 1994, TULIP sekä Touareg vuonna 1996, omintakeinen BB1 -konsepti, joka esiteltiin Frankfurtissa 2009 sekä upea vuoden 2010 EX1 -konsepti, joka yhä hallitsee kuutta kansainvälistä kiihtyvyyssennätystä.

2000-luvulla automaailma kohtasi mullistuksen. Käyttövoimamuutoksesta tuli tärkeä osa taistelua ilmastonmuutosta vastaan. 2019 PEUGEOT julkaisikin malliston niin nolla kuin matalilla CO2-päästöraivoilla varustettuja malliversioita. PEUGEOTin uusi teknologia perustuu kolmeen kulmakiveen: tyyneyteen (Serenity), nautintoon (Pleasure) sekä yksinkertaisuuteen (Simplicity).

Tyyneys tulee siitä, että PEUGEOT mallisto tulee olemaan 50% sähköistynyt vuonna 2020 ja 100% vuonna 2025. Nautinto, sillä se tulee aina olemaan tärkeä osa PEUGEOTin DNA:ta. Kuten 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED konseptiauto enteilee suorituskykyisen sähköisen voimalinjan sarjatuotantomalliston syntyä. Ja lisäksi yksinkertaisuus, koska ulkoasu ei määrää käyttötappaa tai toisinpäin.

Yhdeksän kuukautta uuden PEUGEOT e-208:n lanseerauksen jälkeen, PEUGEOT-jälleenmyyjien showroomit ovat valmiit kotiuttamaan valikoiman sähköistyneitä malleja: henkilöautoissa e-208, e-2008, 508 HYBRID, 508 SW HYBRID sekä 3008 HYBRID4. Hyötyajoneuvoissa e-Expert, E-Traveller ja pian myös e-Boxer. Sähköinen vallankumous on alkanut.

LISÄTIEDOT

Peugeot Suomi
Katja.Ruuskanen@auto-bon.fi

Aventure PEUGEOT CITROËN DS :
musee@PEUGEOT.com
avpcd@mpsa.com

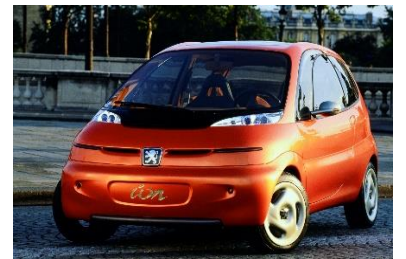
KUVAT



Uusi PEUGEOT e-2008 (2019)



PEUGEOT VLV (1941)



PEUGEOT Ion -konsepti (1994)



PEUGEOT Touareg (1996)

LINKKI

Lisäinformaatiota löytyy [täältä](#)



PEUGEOT

PEUGEOT VLV (1941), mutkaton kekseliäisyys

Kohdatessaan Saksan miehityksen sekä pula-ajan, vuonna 1941 PEUGEOT toi markkinoille ajassaan ainutlaatuisen vaihtoehdon: VLV:n, "Véhicule Léger de Ville – *Kevyt kaupunki kuljine*", joka oli pieni auto tehokkaalla sähköisellä voimalinjalla. Tämä mini cabriolet kahdella istuimella oli ensimmäinen täyssähkö PEUGEOT. Taloudellinen kuljine oli suunniteltu kaupunkikäyttöön ja sen tarkoituksena oli kuljettaa niitä, joiden auto oli määrätty luovutettavaksi tai jota ei voitu ajaa säännöstellyn sekä kalliin polttoaineen vuoksi. VLV:n etuosa oli leveä ja takaa kuljine oli kapeampi ja akusto oli sijoitettu etuosan tavaratilaan sähkömoottorin sijaitessa takana ilman hallitsevaa tasauspyörästöä. Toimintasäde oli 70 - 80 km ja huippunopeus 35 km/h. Mallin suurin käyttäjäkunta olivat postityöläiset sekä lääkärit. Vuosien 1941 ja 1943 välillä Pariisin La Garenne'n tehtaalla valmistettiin yhteensä 377 PEUGEOT VLV:tä.

PEUGEOT 106 ELECTRIC (1993), aikaansa edellä

PEUGEOT oli ensimmäinen suuri eurooppalainen valmistaja, joka markkinoi sähköllä kulkevia autoja paikallisviranomaisten sekä yritysten käyttöön (1989 J5). Heinäkuussa 1995 PEUGEOT toi markkinoille 106 ELECTRIC -sähköauton, joka oli tarkoitettu yksityishenkilöille. Ennen kaupallista lanseerausta mallille järjestettiin vuosien 1993 ja 1995 lopun välillä kokeilu, jossa eri kohderyhmät pääsivät ajamaan 25:tä 106 ELECTRIC -autoa. 106 pysyi valmistuksessa vuodesta 1990 vuoteen 2003 ja mallia valmistettiin yhteensä 2 798 246 kappaletta. Näistä 3 542 kappaletta oli sähköisiä vuosien 1993 ja 2003 välillä.

PEUGEOT Ion Concept (1994), urbaanin sähköauton ensimmäinen luonnos

PEUGEOT Ion julkistettiin vuoden 1994 Pariisin näyttelyssä. Tutkielma oli luotu ja suunniteltu puhtaasti kaupunkiin sekä kaupunkilaisten tarpeisiin. Malli tarjosi kuljettajalle ja matkustajille mukavuutta sekä varusteita, jotka vielä 1990-luvulla olivat tuotantomalleissa futuristisia. Kaikki mallissa oli suunniteltu ja sijoitettu siten, että elämä olisi helpompaa: kaksi leveää ovea tarjosivat helpon sisäänkäynnin neljälle istuimelle. Lisäksi löytyi käsinoja, CD soitin, langaton puhelin, LCD-näyttö sekä tila lasten videopeleille. 3,32 m pitkä ja 1,60 m leveä PEUGEOT Ion konsepti piti sisällään 20 kW DC-moottorin sekä nikkeli-kadmium-akut.

PEUGEOT TULIP (1996), yhteiskäyttöautoilun pioneeri

Vapaa, yksilöllinen ja julkinen kaupunkikulkuväline, TULIP, syntyi vuonna 1996 halusta yhdistää kaupunki, auto sekä ympäristötietoisuus yhteen. TULIP-konsepti perustui autoverkostoon, joka oli kaupungissa julkisesti tarjolla vuokrauskäyttöön. Keskusasema hoiti hallinnon, varaukset, liikkuvan ylläpidon sekä laskutuksen.

PEUGEOT Touareg (1996), vapaa-ajan 4x4 sähköisellä voimalinjalla

Vuoden 1996 Pariisin autonäyttelyssä esiteltiin vapaa-ajan avokattoinen ajopeli, joka on hiljainen, hajuton ja ympäristöystävällinen maasturi. Nikkeli-kadmium-hydridi-akusto löytyi etuistuinten takaa. Sähkömoottori piti sisällään 35,5 kW tehon ja sitä avusti yksisylinterinen, joka toimii myös generaattorina auttaen akkujen itsenäistä latautumista. Toimintasäde kattoi 300 kilometriä 15 litralla polttoainetta.



PEUGEOT

PEUGEOT e-doll ja PEUGEOT Bobslid (2000), visio urbaanista liikkumisesta

Pariisin autonäyttelyssä vuonna 2000 PEUGEOT toi näytille neljä eri futuristista konseptiautoa. Konseptien luojana oli Gérard Welterin tiimi ja teemana oli "Vuosi 2000" sekä "kaupunkilainen liikkuminen". Näistä neljästä "City Toyz" -nimisestä konseptista kaksi kulki sähköllä: e-doll sekä Bobslid.

PEUGEOT e-doll on konseptiauto, joka kuljettaa kolme henkeä PEUGEOT Scot'elec'stä lainatulla sähkömoottorilla.

PEUGEOT Bobslid on 100% sähköinen konseptiauto kolmella istuimella (yksi keskellä, kaksi takana), ja tehon tuo 40 neljälle pyörälle jaoteltua sähkömoottoria, joita ohjataan ohjaussauvalla.

PEUGEOT BB1 (2009), rohkea sähköinen kaupunkiauto

Vuonna 2009 Frankfurtin autonäyttelyssä Peugeot esitteli 100% sähköisen kaupunkiautokonseptin nimeltä BB1. Vain 2,50 metrin mittaisena malli kuljetti neljää ihmistä. BB1 konseptiauto on 100% sähköauto, joka kaikilla tavoin sivuttaa ajatuksen totutusta autosta: arkkitehtuurissa, tyyllissä, matkustamossa, suunnittelussa, ajamisessa ja liitettävyydessä, kiinnittäen samalla mahdollisimman paljon huomiota ympäristöystävällisyyteen. Ultra-pieni ja -kevyt (600 kg) hiilirunkoinen BB1 -konsepti oli urbaani kulkuväline, joka on sovitettu ruuhkaisen kaupungin asettamiin rajoitteisiin. Li-ion-akku tarjoaa 100 km:n toimintamatkan – juuri riittävän kaupunkiin sekä kaupungin yhteiskäyttötarpeisiin.

PEUGEOT EX1 (2010), sähköistä suorituskykyä huipputasolla

PEUGEOTin 200-vuotisjuhlavuoden kunniaksi suunnittelema täyssähköinen konseptiauto oli 2-paikkainen roadster futuristisella tyyllillä ja ennen näkemättömällä arkkitehtuurilla, suunniteltuna antamaan intensiivisen ja aidon ajoelämyksen. EX1 kiihtyy 0 - 100 km/h vain 2,24 sekunnissa saavuttaen huippunopeuden 260 km/h vain 5,1 sekunnissa. Suorituskyky perustuu hiottuun aerodynamiikkaan, ultra-kevyeen rakenteeseen sekä kahteen sähkömoottoriin, jotka antavat kumulatiivisen, neljälle renkaalle jaetun maksimitehon 250 kW (340 hv). Kevyen massan sekä hiilirakenteen ansiosta PEUGEOT EX1 konseptiauto rikkoi yhteensä kuusi maailmanennätystä International Automobile Federationin hyväksymänä legendaarisella Monthéry'n radalla sekä Kiinassa.

UUSI PEUGEOT SUV e-2008 (2019)

Kantonin autonäyttelyssä vuonna 2019 ensiesitelty uusi PEUGEOT SUV e-2008 on ultra-moderni tulkinta vaistomaisesta ja monipuolisesta ajoelämyksestä. Mittasuhteet tulevat SUV:sta ja malli erottautuu voimakkaalla, tunnistettavalla tyyllillään. Vahvasti teknologisenä e-2008 on ruumiillistuma tämän päivän PEUGEOT-tuotteesta, mukaan lukien mallin 3D PEUGEOT i-Cockpit®, sekä merkin parasta osaamista edustavat varusteet sekä ajoavustimet. Ensimmäisenä PEUGEOT SUV -täyssähköinä malli vie uuteen ajamisen tunteiden maailmaan: huipputason intuitiivisuus, äänetön ja värinätön käynti sekä vapaus ajaa missä vain. 320 km:n (WLTP) toimintamatka, 100 kW (136 hv) teho ja 260 Nm vääntö heti 0 km/h alkaen luovat ensiluokkaisen kiihtyvyyden sekä väännön. Uuden PEUGEOT e-2008 SUV:n tarmokas luonne tuottaa sähköisenä saman tuntemuksen tiestä sekä saman ajonautinnon, joista PEUGEOT on tunnettu.

Useat näistä ikonisista ajoneuvosta on esillä Ranskassa Sochaux'ssa PEUGEOT Adventure Museossa tammikuuhun 2021 asti. Esillä on myös PEUGEOTin ensimmäinen hybridi paljon ennen aikaansa vuodelta 1917, sähköllä kulkevat Janoirin suunnittelemat pakettiautot vuodelta 1926 sekä prototyypit 202:sta vuodelta 1940. Vaikka monet projektit eivät päätyneetkään kaupalliseen käyttöön, olivat ne esimerkkejä PEUGEOTin loputtomasta innovaatioiden nälästä.