

208 HYbrid FE: Peugeot y Total combinan placer y eficiencia

Los equipos de I+D de Peugeot y Total han logrado concretar de manera brillante el desafío que se habían propuesto, al conseguir sobre la base de un 208 de serie, un nivel de prestaciones impresionante: 8 segundos de 0 a 100 km/h y 49 g CO₂/km en el ciclo europeo NEDC (ciclo mixto). El proyecto 208 HYbrid FE asocia nociones hasta la fecha antagonistas Fuel Economy y Fun&Efficient, razón y placer.

Desde 1995 Peugeot y Total trabajan conjuntamente para conseguir una reducción significativa del consumo de combustible, de las emisiones de CO₂ y del TCO (coste total de utilización) de los vehículos. Para Peugeot, se trata de una política medioambiental histórica. Bajo este compromiso, la Marca redujo todavía más en 2013 las emisiones medias ponderadas de CO₂ de sus gamas europeas: a finales de mayo, éstas eran de 116,3 g/km, mejorando los 121,5 g/km de 2012.

Los investigadores de Total trabajan en la elaboración de los futuros carburantes y lubricantes automovilísticos. El grupo proporciona a Peugeot y a su red a nivel mundial lubricantes FE (Fuel Economy). A la vez que reducen la fricción dentro del motor, han contribuido a un descenso del 5 % de las emisiones de CO₂ en diez años en los motores Peugeot. Los carburantes de gama alta Total Excellium ayudan también a una reducción del consumo de combustible.

El objetivo del 208 HYbrid FE es asociar placer de conducir a unas emisiones de CO₂ muy bajas. De manera más precisa, se trata de reducir a la mitad las emisiones de CO₂ de la mejor versión en este apartado de la gama 208, la que equipa el motor 1.0 VTi 68, y dotarle de unas prestaciones cercanas a las del 208 GTi.

El reto para el equipo de desarrollo del 208 HYbrid FE es todavía mayor, teniendo en cuenta que el Peugeot 208 de serie destaca ya por su gran ligereza y sus motores de última generación, que le permiten proponer una experiencia dinámica de alto nivel. Para conseguir el objetivo, Total y Peugeot han unido sus capacidades respectivas de innovación en todos los terrenos capitalizando el círculo virtuoso iniciado por la berlina de serie.

Se trata de alcanzar los 95 g/km de media ponderada de los vehículos nuevos vendidos en Europa en 2020. Para lograrlo sin tener que sacrificar el placer de conducir, Peugeot invierte en diferentes tecnologías que equipan ya sus vehículos y que permiten progresos sustanciales: mejora continua del rendimiento de los motores térmicos, estrategia de downsizing, difusión del Stop&Start, propulsión eléctrica etc.

HYbrid4, la hibridación diesel-eléctrica, se inscribe en esta tendencia. Lanzada en primicia mundial por Peugeot en el 3008, se amplió posteriormente a los 508 RXH y 508. En la generación actual de vehículos del segmento B, el HYbrid Air reduce notablemente el consumo y las emisiones de CO₂. En el test del ciclo de homologación, las cifras se establecen en apenas 2,9 l/100 km y 69 g/km. Esta tecnología es una etapa clave hacia el objetivo de la reducción del consumo a sólo 2,0 l/100 km. El 208 HYbrid FE reúne innovaciones que permiten alcanzar esa cifra récord.

Cuando se presentó, el Peugeot 208 revolucionó la oferta del segmento, especialmente por su peso a partir de 975 kg en el acabado Access. Esta cifra es muy notable pero en el futuro, los vehículos deberán ser todavía más ligeros pero garantizando confort y seguridad. El 208 HYbrid FE utiliza materiales punteros muy innovadores desarrollados por la dirección de polímeros de la rama de refinamiento-química de Total y por sus dos filiales CCP Composites y Hutchinson.

El 208 HYbrid FE tenía que conservar la habitabilidad interior del modelo de serie. El resultado lo certifica: un coche muy sobrio también puede acoger a cinco personas y su equipaje. Sólo se ha eliminado el climatizador por su notable impacto sobre el consumo.

El 208 HYbrid FE está propulsado por un motor híbrido gasolina-eléctrico que asocia una evolución del tres cilindros gasolina de última generación a una batería eléctrica y a un motor eléctrico procedentes del programa de resistencia de Peugeot Sport. Una centralita del motor y un sistema de control específico gestionan el conjunto de la cadena de tracción. A nivel global, el rendimiento del sistema de propulsión mejora en un notable 10%.

En las fases de deceleración, tanto al levantar el pie del gas como al frenar, el vehículo decelera prioritariamente mediante el motor eléctrico. El circuito hidráulico sólo actúa en la fase final de la frenada, cuando el coche se detiene. Durante esta fase, el motor eléctrico funciona como receptor para recuperar la energía y recargar la batería. En ciclo de homologación, esta recuperación se cifra en un 25%. Después, durante las aceleraciones, la energía se restituye y asiste al motor de gasolina en función de diferentes parámetros: presión sobre el pedal del gas y marcha insertada.

Los equipos de Peugeot y Total, que trabajan desde hace meses en la realización de este demostrador tecnológico, pueden estar orgullosos de su trabajo. Las pruebas oficiales realizadas por el UTAC han certificado el ahorro de CO2. Hasta ahora, existían vehículos de bajo consumo y otros de altas prestaciones. Por primera vez, estas dos cualidades confluyen en un mismo vehículo.

Sin renunciar al confort y a la facilidad de uso, el conductor reencuentra el contacto directo con la carretera gracias a la supresión de las asistencias. El 208 HYbrid FE prueba que la dimensión emocional estará siempre presente en un coche de Peugeot, incluso en un contexto energético y medioambiental cada vez más restrictivo. Peugeot y Total son los principales actores de una visión moderna del automóvil.

Sigue la actualidad de Peugeot en nuestras redes sociales:

<http://facebook.com/PeugeotEspana>

<http://twitter.com/PeugeotES>

Datos de contacto:

Peugeot

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Automovilismo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>