



Peugeot 3008 HYbrid4

El primer crossover híbrido diesel del mundo

O la alianza entre la exigencia medioambiental y el placer de conducir.

Con la adopción de la tecnología HYbrid4, el Peugeot 3008 se convierte en el primer coche de serie 'Full Hybrid' diesel comercializado en el mundo. Este coche es la concreción de un proyecto que ha puesto de manifiesto toda la maestría de unos ingenieros capaces de conseguir un resultado a la altura de las exigencias medioambientales de la Marca, garantizando al mismo tiempo una conducción repleta de sensaciones. Y supone, al mismo tiempo, la virtuosa y original asociación del diesel y la electricidad.

3008 + HYBRID4 (DIESEL + ELECTRICIDAD) = ASOCIACIÓN VIRTUOSA

Una asociación evidente

Adaptar la tecnología HYbrid4 al crossover 3008 era una evidencia. Este crossover de éxito ya era el fruto de la hibridación de diferentes conceptos automovilísticos: SUV, Berlina, Monovolumen compacto, Coupé... A todo ello se añaden los beneficios del sistema HYbrid4, que asocia, en este caso y por primera vez, el diesel con la electricidad para adecuarse perfectamente a lo que esperan los clientes: 4 ruedas motrices 'ecológicas', una potencia controlada, un alto nivel de seguridad, una modularidad intacta y sensaciones de conducción renovadas en un marco eco-responsable.

Hacia una nueva generación de placer de conducir

Para Peugeot, la legitimidad de esta tecnología va mucho más allá de su eco-eficiencia ya que además debe aportar prestaciones y sensaciones nuevas para el conductor con una facilidad de manejo máxima y un placer de conducción renovado.

Estas nuevas sensaciones se expresan a través de diferentes dimensiones:

- el **silencio de funcionamiento**, con la posibilidad de rodar sólo con el motor eléctrico;
- la serenidad que proporciona la **seguridad** derivada de las cuatro ruedas motrices;



- unas **prestaciones de alto nivel** asociadas a un comportamiento en carretera de primer orden;
- una **libertad y una facilidad de uso** únicas gracias a los cuatro modos de conducción seleccionables: ZEV, 4WD, Sport y Auto.

En el apartado de las prestaciones, el 3008 HYbrid4 aprovecha la suma de las potencias del motor térmico y del eléctrico en las fases de aceleración para proporcionar un plus de potencia inmediato (función «boost»). La potencia máxima combinada puede alcanzar en este caso los 147 kW (200 CV) al sumarse los 120 kW (163 CV) del 2.0 l HDi FAP y la potencia provisional en cresta del motor eléctrico (27 kW que equivalen a 37 CV). El par máximo de 500 Nm lo proporciona en la parte delantera el motor térmico, hasta 300 Nm y en la parte trasera el motor eléctrico para un máximo de 200 Nm.

Estas características sitúan al 3008 HYbrid4 en un universo récord por lo que respecta a la relación «emisiones de CO₂/potencia máxima».

Al final, conseguimos un crossover de 4,36 metros con 4 ruedas motrices de 200 CV., ajustando el consumo, en ciclo combinado, a sólo 3,8 l/100 km y ¡99 g/km de CO₂ !

En las versiones más equipadas, las emisiones pueden alcanzar los 104 o 108 g/km de CO₂ en ciclo combinado.

Por lo que respecta al comportamiento en carretera, este conjunto mecánico está particularmente bien servido por un chasis que siempre ha sido reconocido por sus cualidades dinámicas. El módulo trasero de la tecnología HYbrid4 comprende, además, un eje multibrazo, garantía de una elevada eficacia en carretera.

Facilidad de uso

Desde un punto de vista funcional, un mando giratorio de selección situado en la consola central permite al conductor elegir entre cuatro modos distintos.

- **modo «auto»:** la electrónica gestiona automáticamente el conjunto del sistema, en especial las transiciones entre el motor térmico y el eléctrico. Permite un equilibrio óptimo entre consumo contenido y prestaciones dinámicas;

- el **modo «ZEV»** (Zero Emission Vehicle) da acceso a un modo eléctrico extensivo. La puesta en marcha del motor térmico queda, en este caso, limitada a las fases de aceleración más notables. Para ello, es necesario que las baterías de alta tensión estén lo bastante cargadas. El vehículo se convierte entonces en un vehículo «ciudadano», debido a la ausencia total de emisiones contaminantes y sonoras.

El conductor podrá, por ejemplo, elegir este modo para un rodar tranquilo en ciudad y para demostrar el silencio de funcionamiento;



- el **modo cuatro ruedas motrices** (4WD) da la consigna a ambos motores de funcionar al máximo de manera combinada. De este modo, el motor eléctrico acciona las ruedas traseras y el térmico las delanteras. Tranquilidad, seguridad, confort de conducción... las cuatro ruedas motrices consiguen prestaciones dinámicas suplementarias. El HYbrid4 permite, en efecto, a baja velocidad, una motricidad digna de un todocamino y equivalente a la de un SUV: El conductor no sufrirá cuando deba enfrentarse a un camino embarrado o a una cuesta nevada camino de una estación de esquí;

- el **modo «Sport»** privilegia las leyes de cambio de marcha más rápidas y a regímenes de motor más elevados que en el modo Auto. En este modo, la noción de «potencia controlada» tiene su razón de ser: la suma de los motores térmico y eléctrico genera un plus de brío que las cuatro ruedas motrices reparten para pasar al suelo de la mejor manera para una estabilidad y unas sensaciones que harán las delicias de los aficionados a la conducción deportiva.

Con un 3008 dotado de la tecnología HYbrid4, el objetivo es seducir y conquistar clientes que no sólo esperan respeto al medio ambiente y novedades tecnológicas sino también placer de conducir.

En efecto, además del acto ciudadano de querer contribuir a reducir sensiblemente el consumo de combustible, las prestaciones que esta tecnología aporta satisfecerán a los clientes más exigentes en términos de comportamiento en carretera, de brío, de motricidad y de tranquilidad de uso, independientemente de las condiciones de adherencia y disfrutando, en ciudad, del silencio de funcionamiento del modo eléctrico.

La estrategia HYbrid4

Capitalizar la experiencia y el conocimiento

La tecnología HYbrid4 se basa en el uso conjunto de las mejores técnicas dominadas por nuestros ingenieros: motor térmico, motor eléctrico, Stop & Start de segunda generación y caja de cambios manual secuencial pilotada.

UNA CADENA DE TRACCIÓN HÍBRIDA INÉDITA

La cadena cinemática «híbrida» asocia, por definición, motores térmicos y eléctricos.

En un primer momento, Peugeot se apoya lógicamente en el conocimiento reconocido del Grupo PSA Peugeot Citroën en materia de motores diesel con la tecnología HDi FAP. Dotados de un rendimiento excepcional, los motores diesel HDi FAP, con mejores prestaciones termodinámicas que los de gasolina y con un consumo de combustible inferior en un 30% a cilindrada equivalente se impusieron claramente para la parte térmica.



En el futuro y para mercados más reacios al diesel, podrá utilizarse también un motor se gasolina como base para la tecnología híbrida HYbrid4.

En el lado «eléctrico», Peugeot dispone de un dominio histórico de los coches eléctricos. A día de hoy, el 106 Electric, comercializado entre 1995 y 2003, se mantiene como el coche de emisiones cero más vendido del mundo (en total, el Grupo PSA produjo más de 10.000 vehículos, imponiéndose como pionero industrial en este campo). A finales de 2010, Peugeot continuará por este camino al ser la primera marca en lanzar en Europa un vehículo 100% eléctrico de última generación; el Peugeot iOn.

Siguiendo con esta lógica de aprovechamiento de los mejores órganos y de la experiencia existentes, se optó, como una elección natural, por la caja de cambios manual pilotada de seis velocidades (MCP) utilizada por su gestión del automatismo y su optimización del consumo de combustible. En esta misma dirección, se emplea un conjunto STOP & START de segunda generación.

LA ELECCIÓN DE UNA ARQUITECTURA EN PARALELO

La elección de la arquitectura estuvo también marcada por la búsqueda de una eficacia y una coherencia óptimas. De este modo, la tecnología HYbrid4 utiliza dos motores que pueden funcionar de manera alterna o simultánea:

- el motor térmico funciona de manera óptima en trayectos por carretera y autopista o extra-urbanos. Sigue siendo el más eficaz y el más polivalente para asegurar la movilidad de cualquier vehículo;
- el motor eléctrico toma el relevo al térmico en las fases de rendimiento más débil, en especial en la puesta en marcha, cuando se rueda a baja velocidad o en las deceleraciones (recuperación de energía). Esto corresponde precisamente a los usos en condiciones urbanas.

El paso del motor térmico al motor eléctrico se realiza automáticamente gracias al STOP & START, un alternador de arranque que pone el coche en stand by y arranca el motor térmico cada vez que las condiciones así lo imponen (aceleración, baterías descargadas...);

- los dos motores pueden, igualmente, sumarse en determinadas condiciones (efecto «boost» en aceleraciones fuertes, por ejemplo, al adelantar). Las prestaciones del l'HYbrid4 son, por tanto, directamente comparables a las que se obtendrían con un único motor térmico de cilindrada superior, con mayor brío pero beneficiándose de una auténtica revolución en términos de reducción de consumo y de emisiones de CO₂ (del orden de un 35 % menos en ciclo mixto para unas prestaciones equivalentes).



UNA IMPLANTACIÓN ORIGINAL E INTELIGENTE

El motor eléctrico y los periféricos asociados (modulador, convertidor...) están colocados en la parte trasera del vehículo. Con ello se consiguen beneficios determinantes tanto desde el punto de vista de las prestaciones que se aportan a los clientes como en referencia al modelo económico e industrial del proyecto.

Cuatro ruedas motrices inducidas

Esta original implantación permite la motricidad de las cuatro ruedas: el motor térmico, situado bajo el capó delantero, activa las ruedas delanteras mientras que el eléctrico, (situado al nivel del eje posterior) mueve las traseras.

Al gestionarse electrónicamente («by wire»), sin uniones mecánicas entre la parte delantera y la trasera, este conjunto dispone de ventajas importantes frente a un sistema de tracción integral «clásico» (con árbol de transmisión) :

- No hay problemas de volumen o diseño del habitáculo (se mantiene la habitabilidad);
- 4x4 y respeto por el medio ambiente dejan de ser nociones enfrentadas;

Una ecuación técnico-económica viable

La implantación trasera de los «órganos eléctricos» del vehículo permite solucionar una nueva ecuación técnico-económica.

Tiene, por una parte, la ventaja de no afectar para nada al bloque delantero al tiempo que facilita un mejor reparto de pesos. Asimismo, permite conservar la posibilidad de utilizar motores de una cilindrada elevada.

Esta arquitectura es posible gracias a un módulo trasero simple y compacto que comprende el motor eléctrico y sus periféricos, así como el eje trasero y las suspensiones.

Este módulo trasero puede rentabilizarse al disponer de la posibilidad técnica de «transplantar» la tecnología HYbrid4 a diferentes segmentos, diferentes carrocerías, etc., y todo ello independientemente de la motorización térmica elegida.

Revolucionario en términos de ahorro de combustible y de emisiones de CO₂, con prestaciones de alto nivel, motricidad integral y modo eléctrico, el HYbrid4 acumula ventajas sin compromisos. El confort de conducción, la seguridad y la eco-eficiencia del conjunto son el fruto, además, de elecciones tecnológicas simples, razonables y coherentes.

El crossover 3008 ha sido el modelo elegido para la primera aplicación de esta innovadora tecnología.



Detalles de la tecnología del 3008 HYbrid4

EN LA PARTE DELANTERA

Motor térmico 2.0 l HDi FAP 120 kW (163 CV)

Con una cilindrada de 1.997 cm³, este motor, que cumple la normativa Euro 5, desarrolla una potencia máxima de 120 kW a 3.750 rpm así como un par máximo cifrado en 300 Nm a 1.580 rpm. Para obtener estas prestaciones, dispone de una cámara de combustión de nueva generación de tipo ECCS (Extreme Conventional Combustion System), de un turbocompresor de geometría variable de baja inercia, una bomba de alta presión que permite alcanzar los 2.000 bar en la rampa de inyección común e inyectores piezoeléctricos de ocho agujeros.

Como es lógico, este bloque dispone de filtro de partículas (FAP) de tipo «octogonal», con filtro con aditivo Eolys.

Caja de cambios manual pilotada de 6 velocidades (BMP6)

La caja de cambios acoplada al motor térmico es una caja manual secuencial pilotada de seis velocidades:

- su gestión electrónica permite, en modo automático, rebajas significativas de consumo en relación a una caja automática e incluso en relación a una caja manual convencional;
- ofrece un gran confort de conducción como consecuencia de la posibilidad de elegir en todo momento el modo de cambio de velocidades, manual o automático, con la palanca de cambios o las levas situadas tras el volante.

El funcionamiento de la BMP6 mejora incluso con la tecnología HYbrid4 cuando el motor eléctrico trasero se activa en los cambios de velocidad que se convierten en más suaves aún para un resultado óptimo.

El sistema STOP & START de última generación

Este sistema permite que el motor térmico se pare cuando el coche se detiene (en un semáforo, un stop, un atasco...) o durante las fases en que el coche rueda impulsado sólo por el motor eléctrico. Con ello se consiguen ahorros importantes en consumo y emisiones.

Asimismo permite la puesta en marcha instantánea del motor térmico de manera «transparente» para el conductor cuando es necesario

Este STOP & START «de alta tensión» tiene una generosa potencia de 8 kW y es capaz de proporcionar la electricidad necesaria para el funcionamiento del motor eléctrico en cualquier circunstancia si hace falta (modo cuatro ruedas motrices).



EN LA PARTE TRASERA

El eje trasero

Para asegurar una prestaciones dinámicas de acuerdo con los estándares de la Marca en materia de comportamiento en carretera y, en especial, en los vehículos con un volumen notable (monovolúmenes de gama media y carrocerías de gama alta...), el módulo trasero, que puede utilizarse en diferentes plataformas, se compone de un eje trasero multibrazo en cuyo centro se montan el motor eléctrico y su reductor.

Este eje trasero multibrazo se ha desarrollado con toda la experiencia de la Marca, que domina esta estructura al haberla empleado en el 407, un coche que siempre ha destacado por su excepcional comportamiento en carretera y por su confort.

Por lo que respecta a la «dinámica del vehículo», el ESP del 3008 HYbrid4 integra un «ASR mejorado» capaz de sacar la quintaesencia a la motricidad a las cuatro ruedas del vehículo sobre superficies de adherencia limitada. Este equipamiento mejorará incluso su función si se eligen los neumáticos de 16" de tipo 'Mud & Snow' que se ofrecen en opción.

El motor eléctrico

De tipo síncrono con imanes permanentes, el motor eléctrico se ha colocado de manera inteligente en la parte trasera del coche. Desarrolla de manera continua una potencia de 20 kW (27 CV) y hasta 27 kW (37 CV) de manera puntual. Además, genera un par continuo de 100 Nm o de 200 Nm en cresta.

El PTMU (Power Train Management Unit)

El PTMU es un supervisor electrónico que gestiona de manera automática, y sin intervención del conductor, los diferentes modos de funcionamiento de los dos motores, el térmico y el eléctrico, para buscar el consumo más bajo posible.

Para gestionar la potencia eléctrica, se usan un modulador y un transformador. El modulador interviene sobre el par del motor eléctrico regulando la corriente que procede del pack de baterías de alta tensión. Éste funciona en un margen de tensión comprendido entre 150 y 270 voltios. El transformador asegura la conversión a 200 V del pack de baterías de 12 voltios para alimentar la red de a bordo.

En el 3008 HYbrid4, estos elementos han sido extremadamente compactados para integrarlos de manera óptima en el interior del vehículo.

El pack de baterías de alta tensión

Las baterías de tipo Ni-MH (Níquel Metal Hidruro) se encuentran bajo el piso del maletero, cerca del motor eléctrico. Este pack de baterías de alta tensión se añade a la batería clásica de 12 voltios situada bajo el capó delantero y que continua ejerciendo sus funciones habituales.



A medio plazo, esta tecnología será la que mejor se adapte en términos de costes de industrialización para vehículos fabricados en volúmenes significativos.

La recuperación de energía

Un sistema de recuperación de energía (el motor eléctrico trasero se convierte entonces en generador) permite en las fases de deceleración (cuando se levanta el pie del gas o se frena) transformar la energía cinética en energía eléctrica para cargar las baterías Ni-MH. Esta recuperación permite así reutilizar energía «gratuita» y rebaja el consumo en proporción.

El interface «hombre/máquina»

Una pantalla de 7" en formato 16/9 a color o un display multifunción, según el nivel de equipamiento, informan en tiempo real al conductor sobre el estado de funcionamiento de la cadena de transmisión híbrida. Indican además, para un trayecto determinado, los tiempos de funcionamiento en los diferentes modos y el estado de carga de la batería gracias a un sistema de nivel electrónico con ocho barras.

El instrumento de la izquierda del tablier, por su parte, muestra el porcentaje de potencia utilizado o recuperado en las fases de deceleración y frenada. Existen tres niveles que muestran el modo de utilización de la batería: Carga, Eco (funcionamiento dentro de los márgenes ideales) y Power.

Los proveedores

Para desarrollar su tecnología HYbrid4, el Grupo PSA Peugeot Citroën se ha asociado con los proveedores más expertos en cada campo.

Sobre la base de las especificidades técnicas del constructor, Bosch aporta todo su conocimiento en el apartado de los motores eléctricos, la electrónica de potencia, el alternador de alta tensión reversible (STT) y otros sistemas que gestionan el diálogo entre estos componentes y el sistema de frenos y de corrección de la trayectoria (ABS y ESP).

Asimismo, SANYO aporta todo su conocimiento sobre las baterías de alta tensión Ni-MH.

Un diseño distintivo

ASPECTO Y POTENCIA PROTECTORES

El nuevo Peugeot 3008 HYbrid4 se distingue por su tecnología punta, que permite conjugar comportamiento responsable y placer de conducir con toda tranquilidad, pero también por sus elementos de diseño específicos.



El diseño de Peugeot responde siempre a una fuerte personalidad, es dinámico y se reconoce independientemente de la gama a la que se refiera. No obstante, se trata de un diseño en evolución permanente, evolución más o menos marcada en función de la generación y, en especial, de la categoría del vehículo.

En este caso, el diseño exterior consigue sugerir el fuerte contenido innovador del vehículo y permite diferenciar el 3008 HYbrid4 mediante la integración de elementos característicos.

En la parte delantera, los genes Peugeot se adaptan a los generosos volúmenes del coche al tiempo que se desmarcan de todo lo existente. Los faros presentan una expresividad renovada, con la integración de una barra de LED que asegura la iluminación diurna y subraya la mirada del vehículo. El 3008 HYbrid4 destaca tanto por su empaque visual como por el hecho de ser el primer 3008 que recibe el nuevo emblema de la Marca.

La toma de aire única contribuye a marcar el carácter lujoso y a la vez aventurero del conjunto con una rejilla que recuerda el universo de los SUV y que integra dos listones cromados distintivos. El parachoques delantero refuerza estas aspiraciones «off road» gracias, en especial, a los topes negros situados a continuación de los faros.

De perfil, la línea de los cristales queda resaltada por unos cromados en su parte superior. Con ello se acentúa la altura importante de la cintura de la carrocería, lo que contribuye junto a las ruedas Oltis de 17", exclusivas, y a los embellecedores laterales, de color negro brillante, a acentuar la impresión de robustez que emana del vehículo.

Detrás, las aletas redondeadas terminan en unos pilotos con un tratamiento altamente tecnológico. El paragolpes trasero, en dos tonos, con una parte en negro brillante, contribuye a diferenciar al 3008 HYbrid4 del resto de la gama al igual que los logotipos cromados que adornan los laterales y la parte trasera del coche.

La originalidad de este diseño contribuye al asentamiento visual de la parte trasera del vehículo. Una vez más, la presencia de una parte inferior del portón de apertura hacia abajo, el «hobby», o las amplias protecciones inferiores en negro y cromado ilustran el espíritu «Outdoor» de este crossover.

Finalmente el diseño comunica impresiones múltiples; una fuerza tranquila, una potencia contenida, un dinamismo controlado...

Vida a bordo: conducir y compartir

AMBIENTACIÓN INTERIOR: UNA APUESTA FUERTE

Siempre de acuerdo con la noción de hibridación de géneros, el habitáculo del coche es una nueva fuente de sorpresas y emociones.

En efecto, bajo esta carrocería de arquitectura volumínica, el conductor se sienta en una posición de conducción que le sumerge en la ambientación de un coupé alto de gama e incluso de un cockpit de avión. Un salpicadero limpio, mandos que caen de



manera natural al alcance de la mano, una consola ergonómica que delimita el espacio del «piloto». Todo ello ligado a una posición elevada y dominante: todo está en su sitio para satisfacer al conductor y ofrecerle las sensaciones de conducción inéditas a las que puede aspirar el vehículo híbrido.

Estas sensaciones se multiplican gracias a la atmósfera general del habitáculo: high-tech y de calidad.

Una serie de materiales de fuerte carácter se utilizan para, una vez más, jugar al mestizaje y explorar nuevos territorios de expresión. Es el caso, por ejemplo, de la nueva tapicería de cuero bi-tons Guérande & Tramontane, que mezcla sutilmente un gris muy claro y luminoso en las banquetas con el negro de los laterales de los asientos.

La palanca de cambio, de diseño moderno y elegante, se convierte en emblema de la tecnología HYbrid4. Participa, junto a la pantalla de 7" que informa de los flujos de energía, en la ambientación tecnológica de calidad del interior. El logotipo del volante, con las siglas HYbrid4 HY, pone, por su parte, un toque de exclusividad.

INTERIOR «MULTIFLEX»: POLIVALENCIA RESPETADA

Con el conductor llamado a experimentar un placer de conducción renovado, el 3008 HYbrid4 sabe, asimismo, satisfacer al resto de sus ocupantes manteniendo todas las cualidades de modularidad y confort del 3008 original.

Todos ellos se aprovechan de un habitáculo sorprendente bañado por la luminosidad que aporta el inmenso techo panorámico de cristal. Además, se benefician de la presencia de numerosos huecos para objetos, en especial en la parte trasera del piso y en la generosa consola central delantera.

Otro elemento que se ha conservado, en este caso para el pasajero delantero, es el sólido agarrador a nivel de la consola que le permitirá encontrar una posición ideal para viajar de manera confortable.

Gracias a su inteligente interior «Multiflex» y a una perfecta integración de la batería a nivel del eje trasero específico, el 3008 HYbrid4 se adapta para ofrecer una capacidad de carga notable bajo la bandeja de **420 litros** (362 dm³ VDA), de los que **66 litros** (29 dm³ VDA) corresponden al espacio bajo el piso. Este interesante compartimiento permite, entre otras cosas, guardar el estor cubre-equipajes cuando no se utiliza.

La portezuela inferior de tipo «hobby» y el portón se abren hacia un maletero decorado con listones de protección longitudinales que inspiran calidad y robustez. Desde el maletero, una palanca permite que, como por arte de magia y en un instante, se abatan los asientos de la segunda fila.

Si combinamos el abatido de estos asientos con el del respaldo del asiento del acompañante, el 3008 HYbrid4 ofrece un espacio de carga plano desde el «hobby» hasta el salpicadero, lo que permite conseguir un enorme volumen de hasta 1.501 litros, muy fácil de cargar.

También en el interior, la hibridación de conceptos abre la puerta a posibilidades inesperadas.



AYUDAS A LA CONDUCCIÓN: EQUIPAMIENTOS HIGH-TECH AL SERVICIO DE LA SEGURIDAD Y DEL PLACER DE CONDUCIR

Perfectamente instalado tras el volante, el conductor detectará en los diferentes equipamientos puestos a su disposición, ciertas referencias al mundo de la aeronáutica.

Para no tener que apartar la vista de la carretera y como si estuviera en un avión de caza, las informaciones esenciales para la conducción se proyectan en una lámina transparente situada de manera inteligente en la prolongación de la visera de la instrumentación

Este sistema de proyección de datos (Head up Display) puede ajustarse mediante los «Toggle Switches». Estos botones, situados en la parte alta de la consola central, participan a nivel de diseño, en la ambientación interior.

Asimismo, el freno de estacionamiento eléctrico (FSE) acoplado a la función de ayuda de arranque en pendiente (Hill Assist), facilita las maniobras del conductor y optimiza el espacio en la ubicación tradicional de la palanca del freno de mano manual.

Finalmente, un navegador de última generación contribuye a guiar al usuario en los recorridos por carretera.

El «WIPCom 3D» agrupa todas las ventajas de los equipos de navegación de la Marca. Dispone así de función Jukebox, consecuencia de la presencia de un disco duro, de la función GSM, de una toma USB, un lector de DVD, el sistema Bluetooth® e incluso un interface gráfico que presenta los edificios de las ciudades en un formato «full 3D».

Los servicios Peugeot Connect propuestos con el WIP Com 3D estarán también disponibles a través de la centralita autónoma epónima.

En definitiva, el 3008 HYbrid4 es un crossover con un importante contenido tecnológico que le asegura una polivalencia y una facilidad de uso únicas y un placer de conducción sin igual... con unas emisiones de CO₂ del nivel más bajo. La elección del Full Hybrid diesel por parte de Peugeot demuestra que es posible aunar exigencias importantes en materia de respeto al medio ambiente y sensaciones de conducción inesperadas en un coche híbrido.

El 3008 HYbrid4 se fabricará en Sochaux y la parte trasera híbrida en Mulhouse y su comercialización en Europa está prevista para la primavera de 2011.