PEUGEOT

DOSSIER DE PRENSA
6 de septiembre de 2010

Peugeot iOn ; 100% real, 100 % eléctrico

Esperado…, imaginado…, el primer coche 100% eléctrico de nueva generación ya es una realidad. Peugeot lo comercializa y no precisamente para un puñado de pioneros sino para clientes particulares, profesionales y de la administración convencidos y decididos a dar, todos juntos, el primer paso hacia una nueva movilidad.

El Peugeot iOn es 100% eléctrico, urbano, manejable, silencioso, seguro, conectado, confortable, fácil de utilizar y con numerosos servicios Peugeot Connect…, y permite vivir la ciudad de un modo nuevo y sostenible.

La sensibilidad medioambiental de los gobiernos, las autoridades locales y los ciudadanos junto a una evolución de las tecnologías de almacenaje de energía ofrecen hoy una nueva oportunidad al vehículo eléctrico para integrarse de manera progresiva en el paisaje de las ciudades y su periferia.

Peugeot, líder mundial del vehículo eléctrico por el número de 106 Electrique vendidos, supera una nueva etapa de su estrategia de reducción de emisiones al comercializar el iOn, el primer vehículo 100% eléctrico de nueva generación.

Una nueva experiencia de conducción en ciudad: 0 emisiones, silencio, practicidad, vivacidad….

El iOn, desarrollado específicamente para la ciudad y su periferia, se dirige prioritariamente a las administraciones y a las empresas pero también a los clientes particulares.

Este vehículo urbano aúna una destacable relación «tamaño/habitabilidad», una maniobrabilidad sin igual, una notable exigencia en materia de seguridad y el confort que le aportan sus numerosos equipamientos. A todo ello se añaden las ventajas propias de la tecnología eléctrica como son un silencio inédito, la ausencia de emisiones contaminantes y de CO_2 y la facilidad de conducción.

Conducir el iOn equivale a descubrir nuevas y agradables sensaciones fruto del silencio, de la ausencia de vibraciones de la cadena de tracción y de una conducción simplificada por la eliminación de los cambios de marchas. Además, la disponibilidad inmediata del par máximo permite aceleraciones eficaces y lineales para una rápida incorporación a la circulación.

www.micoche.com

Autonomía

Gracias a una gestión eficiente de la energía, a su batería de iones de litio y a la optimización de la recuperación de energía, tanto en las deceleraciones como en las frenadas, la autonomía en el ciclo estándar europeo alcanza los 150 km. Con ello se asegura que, en una utilización real, dicha autonomía será suficiente puesto que el 90% de los trayectos cotidianos de los automovilistas son inferiores a 60 km.

Una recarga completa de la batería se efectúa en 6 horas con una toma doméstica clásica. Por su parte, una recarga rápida con un enchufe específico permite la recarga del 50 % de la batería en tan solo 15 minutos y del 80% en 30 minutos. Teniendo en cuenta que en un uso urbano y periurbano, los coches están parados el 90% del tiempo, el tiempo de recarga del iOn es perfectamente compatible con los hábitos de los automovilistas.

Un coste de utilización imbatible

Con un coste medio de utilización estimado en 1,50 € cada 100 km, la factura energética del iOn es imbatible independientemente del modo de recarga elegido. Si se llevan a cabo de noche o en «horas valle» las recargas reducen la factura y optimizan la utilización de las capacidades de producción existentes de los proveedores de electricidad.

Seguridad sin compromisos

Con su equipamiento de serie -6 airbags, ESP, repartidor electrónico de frenada (REF) y ayuda a la frenada de emergencia- y la concepción de su estructura el iOn ofrece la seguridad de un auténtico coche moderno.

Durante su desarrollo se prestó especial atención a la seguridad y a la fiabilidad de todos los elementos de la cadena de tracción eléctrica.

Los elementos de la batería están incluidos en un pack estanco y rígido idealmente situado bajo el piso del habitáculo para que quede protegido en caso de accidente en una zona concebida para evitar las deformaciones. Además, ello comporta mayor equilibrio del vehículo puesto que implica una rebaja de su centro de gravedad.

www.micoche.com

Las recargas de la batería, tanto si se realizan con una toma rápida de seguridad o con una toma doméstica convencional con un cable protegido, están gestionadas automáticamente según los parámetros de vigilancia de cada uno de los elementos del pack.

Servicios que simplifican la vida

Además de la tecnología eléctrica de última generación, el iOn dispone de las más recientes tecnologías telemáticas para ofrecer el conjunto de servicios Peugeot Connect.

Todos los iOn disponen, de serie y sin límite de tiempo, de acceso a los servicios Peugeot Connect* que incluyen el Peugeot Connect SOS y el Peugeot Connect Assistance. Si se activan los elementos de seguridad o si se presiona el botón SOS, los ocupantes se ponen en contacto con el servicio de emergencias. Asimismo, con el servicio Peugeot Connect Assistance una simple presión sobre el botón «León Peugeot» permite a los ocupantes ponerse en contacto con el servicio de asistencia. La localización automática y precisa del vehículo permite a los servicios de emergencia o a la asistencia mecánica llegar más rápidamente al punto desde donde se ha efectuado la llamada.

Existen además, otros servicios disponibles. Uno de ellos, vinculado a la tecnología eléctrica, es un acceso gratuito a una aplicación consultable en un Smartphone o un PC que permite localizar los puntos de recarga.

Mediante un abono mensual puede accederse además a otros servicios como:

- ***Peugeot Connect Fleet****: transmisión periódica de informaciones como el estado de la carga de la batería, la autonomía restante y el kilometraje realizado antes del mantenimiento propuesto,… particularmente útiles para los gestores de flotas.
- *Peugeot Connect Electric**:* consulta en todo momento, mediante Smartphone o PC, del estado de carga de la batería y la autonomía, incluso durante la recarga.

www.micoche.com

El confort de sus numerosos equipamientos de serie

Muy bien equipados de serie, todos los iOn disponen de llantas de aluminio, dirección asistida, faros antiniebla, encendido automático de faros, faros diurnos, cierre centralizado con mando a distancia, ordenador de a bordo, aire acondicionado, auto-radio CD MP3 compatible con MP3, Bluetooth y conexión USB, elevalunas eléctricos delanteros y traseros, asiento del conductor regulable en altura y respaldos de los asientos traseros reclinables y abatibles…

Con un único nivel de equipamiento y dos ambientaciones interiores, la gama iOn es simple y comprensible.

Los dos principales equipamientos que se ofrecen como opción o como accesorio son:

- Un navegador móvil utilizable también con otros sistemas de desplazamiento (a pie, en bicicleta…), situado en el salpicadero y que permite:
  - la recepción de informaciones de tráfico
  - la actualización de la cartografía en la que figuran los puntos de recarga
  - la búsqueda de informaciones en función de los centros de interés

- un kit de transformación en vehículo comercial de 2 plazas para obtener un volumen de carga de 1,1 m3.

Con un único nivel de equipamiento, la gama iOn es simple y fácil de interpretar.

Una oferta de movilidad «todo incluido»

La comercialización del iOn se concretará principalmente en una oferta de movilidad «todo incluido», durante cuatro años por menos de 500 € al mes (impuestos incluidos) con: el vehículo y su batería, una garantía de 5 años para la batería y la cadena de tracción eléctrica, el mantenimiento durante 4 años o 40.000 km, una asistencia específica eléctrica, los servicios Peugeot Connect y el acceso al programa de movilidad Mu.

www.micoche.com

Un interés manifiesto de los clientes

Las administraciones y entidades locales y los gobiernos favorecen la integración de esta nueva tecnología con ayudas a la compra y con la instalación programada de infraestructuras de recarga. Estas administraciones, además, son clientes potenciales tanto para su propia flota de vehículos como para los nuevos proyectos de car sharing (coche compartido), previstos en diferentes grandes ciudades.

A día de hoy Peugeot ha firmado quince declaraciones de intenciones con operadores de movilidad, empresas energéticas, leasers y sociedades de car sharing en numerosos países europeos.

Los numerosos contactos de particulares a través de nuestra página web específica para el iOn, demuestran que existe un interés de los clientes particulares por la tecnología 100% eléctrica cuando quién la propone es un fabricante exigente como Peugeot.

En la red Mu BY Peugeot, primer servicio de movilidad de un fabricante, **el iOn formará parte de los vehículos ofrecidos en alquiler de corta duración**. De esta manera, todo aquel que lo desee podrá probar esta nueva manera de disfrutar de la ciudad o elegir un coche de emisiones cero para un desplazamiento puntual.

** disponible a partir de abril de 2011*

www.micoche.com

DOSSIER DETALLADO

iOn, una de las respuestas de Peugeot a la nueva realidad de la movilidad

Peugeot propone diferentes tecnologías para responder a los retos medioambientales y satisfacer las diferentes necesidades y expectativas de sus clientes.

- Desde el 1er trimestre de 2011, se comercializarán las primeras versiones del 508 equipadas con la tecnología e-HDi y el sistema Stop & Start de nueva generación que permiten reducir el consumo y las emisiones de CO2.

- En primavera, el primer híbrido diesel del mundo, el Peugeot 3008 HYbrid4, ofrecerá a sus usuarios prestaciones de alto nivel con unas revolucionarias cifras de consumo y emisiones de CO2 con una rebaja de un 35 %, equivalente a 3,8 l/100 km, y 99 g /km de CO2.

- El iOn no será el único vehículo eléctrico de la Marca. La comercialización de un vehículo comercial ligero 100% eléctrico se iniciará con una primera oferta de un Partner Origin desarrollado por Venturi. Para una aplicación a más largo plazo, se mantienen en estudio nuevos conceptos adaptados al 100% a la electricidad.

El mercado, la clientela

El mercado europeo de los vehículos eléctricos depende en gran medida de los incentivos fiscales a la compra o al uso, de la puesta en marcha de infraestructuras, de eventuales prohibiciones a la circulación urbana por motivos ecológicos y de la evolución del costes de las energías fósiles.

Este mercado debería crecer progresivamente hasta representar en 2020 alrededor de un 4 o un 5% del mercado automovilístico europeo. Por ello, la producción del iOn será progresiva y alcanzará las 50.000 unidades en el año 2015.

www.micoche.com

El iOn se dirige prioritariamente a los poderes públicos, las administraciones locales, las empresas del sector del transporte, de la energía, del leasing y del car-sharing y a las flotas de grandes multinacionales.

En el primer trimestre de 2010, Peugeot firmó 15 declaraciones de intenciones con:

-tres sociedades de transporte público, dos de ellas para una oferta en diferentes países -europeos,

-seis compañías de leasing de tres países europeos,

-seis empresas energéticas de seis países europeos.

Peugeot es asimismo socio del consorcio VTLIB' (Veolia transporte urbano) que sigue trabajando en su candidatura al proyecto Autolib', coches eléctricos de uso libre para la zona de Paris y sus alrededores, previsto para 2011.

En una menor proporción, los clientes particulares también están contemplados. Confortados por la seriedad de la Marca, serán unos pioneros apasionados por este nuevo enfoque del automóvil.

El iOn al detalle

Un color específico para el emblema

Por primera vez en la historia de la Marca, un vehículo luce un emblema específico. El nuevo León blanco/cromado identificará a los vehículos de emisiones cero.

Este emblema, situado en el capó del iOn, en el embellecedor negro lacado de la parrilla y en el centro de la cuatro ruedas, se combina con el logotipo «Full Electric» que decora las aletas traseras.

Con su silueta monovolumen y sus mínimos voladizos, el iOn es, evidentemente, un compacto ciudadano. Su diseño, fácilmente identificable, se asociará rápidamente a su particularidad tecnológica y dotará al conductor o a la empresa propietaria de una imagen ciudadana moderna y pionera de la tecnología 100% eléctrica.

Muy redondeado, con un capó delantero abombado (específico del iOn) que se prolonga hacia un gran parabrisas inclinado, el aspecto general del iOn inspira una simpatía inmediata. Ademas, el coche cuida su look con una carrocería totalmente pintada en el color elegido y llantas de aluminio.

www.micoche.com

Siete colores conforman la paleta cromática disponible, dos de ellos nacarados, otros dos metalizados y tres colores opacos, tónicos y alegres.

El interior, voluntariamente clásico, se propone con un nivel de acabado, que utiliza materiales suaves al tacto como el cuero para el volante y el pomo de la palanca de selección (DNRP) o la pintura del salpicadero o de los paneles de las puertas, pintados en parte con un sutil color azul metalizado, muy elegante.

Una nueva experiencia de conducción en ciudad

La magia de la electricidad es 0 emisiones y 0 CO2, y un nivel sonoro exterior limitado al ruido de rodadura de los neumático, cualidades ideales para la circulación en las aglomeraciones urbanas.

Gracias a su batalla de 2,55 metros y a su arquitectura elevada, su notable habitabilidad permite a cuatro adultos sentarse cómodamente a bordo. Su compacidad, con 3,48 metros de largo y 1,47 de ancho, su ajustado radio de giro de 4,50 metros y su dirección asistida eléctrica hacen de él un coche muy ágil, capaz de meterse por cualquier hueco y convertir las maniobras de aparcamiento más complicadas en un juego de niños.

Pese a su pequeño tamaño, asegura una presencia y una cierta consideración en el tráfico. Sin duda, al volante del iOn y gracias a su elevada posición de conducción y a su buena visibilidad, el conductor y sus acompañantes se encontrarán como en cualquier otro coche con la confianza que ello proporciona en la circulación urbana.

Desde la puesta en marcha, el silencio de la cadena de propulsión sumerge al conductor en una nueva experiencia de conducción relajada. La conducción, facilitada en extremo y asociada al silencio, evita la fatiga en los diferentes trayectos y permite una fácil conversación entre los ocupantes del vehículo.

La presencia de un power-metro en la instrumentación que indica de manera instantánea el nivel de consumo o de generación de energía (cuando se levanta el pie o se frena) crea una nueva relación entre el conductor y la mecánica. El conductor se suma en seguida al juego de la recuperación óptima de energía en las desaceleraciones y adopta de inmediato una conducción fluida y anti-estrés.

Aunque es favorable a una conducción tranquila, el iOn no es, por ello, un coche sin carácter y carente de vivacidad. Cuando hace falta, una generosa aceleración libera todo el par motor disponible

de manera rápida y lineal. La aceleración de 0 a 60 km /h en 3,5 segundos es la prueba de ello (en comparación con los 3.9 segundos en tercera de un 207, 1,6 l. THP 156 cv). Esta vivacidad le permite, en especial, circular con toda confianza en vías rápidas.

Una seguridad sin compromisos

Gracias a la arquitectura elevada, el pack de baterías (el conjunto de elementos que forman la batería) se sitúa en el piso, entre ambos ejes, con lo que, al rebajar con ello el centro de gravedad, se dota al vehículo de una buena estabilidad dinámica. Dicha estabilidad se refuerza con el equipamiento de serie; ESP, repartidor electrónico de frenada (REF), y ayuda a la frenada de emergencia.

Al levantar el pie, la energía cinética de las ruedas mueve el motor (en sentido inverso) en modo generador de electricidad y proporciona un «freno motor» comparable al de un vehículo térmico. La

eficacia de frenada queda asegurada al mismo tiempo por la recuperación de energía y por el circuito de frenado convencional.

El Peugeot iOn integra la exigencia de seguridad gracias a la concepción de su estructura y a sus equipamientos: 2 airbags frontales, 2 airbags laterales de tórax, 2 airbags de cortina, 2 anclajes isofix y una advertencia de no abrochado de los cinturones delanteros y de desabrochado de los traseros.

El pack de baterías, situado al nivel de la zona más resistente en caso de accidente, dispone de una estructura rígida realizada con polímero reforzado con fibra de vidrio y placas de acero. Una serie de refuerzos transversales protegen el pack de baterías en caso de colisión lateral y aumentan la rigidez del chasis tanto en torsión como en flexión.

Cada célula elemental (hay 88) de la batería está encerrada en una protección rectangular de acero inoxidable. Están agrupadas además en grupos de 4 u 8 en módulos protegidos colocados dentro de la estructura del pack.

En caso de colisión, un sistema corta-circuitos aísla la batería y los circuitos «de alta tensión».

www.micoche.com

Particularidades relacionadas con la recarga de la batería:

Las recargas normales con un enchufe doméstico con toma de tierra se efectúan mediante un cable con una centralita de control electrónico de seguridad que asegura la línea de tierra y puede interrumpir la recarga en caso de detectar una anomalía.

La vigilancia de las recargas, ya sean rápidas o convencionales, está asegurada por los sensores de tensión y de temperatura de las células y por la conexión entre el sistema de control específico del pack de baterías y el supervisor, (el verdadero «cerebro» del coche).

En las recargas rápidas, si uno o más elementos del pack de baterías alcanzan un umbral de temperatura determinado, se pone en marcha un sistema de refrigeración del pack de baterías mediante la circulación forzada por el interior del pack de aire frío a temperatura ambiente o refrigerado por la climatización.

La recarga sólo es posible cuando la palanca del selector se halla en posición de parking. Asimismo, durante la recarga, el contacto del vehículo queda desactivado de manera que resulta imposible ponerlo en marcha de manera inadvertida sin haber retirado el conector de carga.

La autonomía y las recargas

El iOn está equipado con una batería de iones de litio de nueva generación cuya capacidad de almacenamiento de energía es muy superior a las antiguas baterías de Níquel-cadmio utilizadas en los años 90. (3 veces más de energía por kilo de peso o 2 veces más por unidad de volumen)

Esta batería no tiene efecto memoria. Puede recargarse incluso cuando está parcialmente llena sin necesidad de llevar a cabo descargas completas periódicas.

La batería se recarga al 100% en 6 horas con corriente doméstica monofásica de 220 V con un cable de 5 metros con un enchufe estándar y una toma específica para la conexión al vehículo. Para realizar una carga normal, el conductor conecta el cable a la toma doméstica o a una toma estándar en cualquier punto de recarga y el otro extremo, con la toma específica, en el lado derecho del coche

www.micoche.com

(la toma de la izquierda está reservada a la recarga rápida). Un símbolo en la instrumentación y un led en la centralita de control del cable señalan la puesta en marcha inmediata del proceso de recarga. Cuando la batería está completamente cargada, el proceso se detiene.

Una recarga rápida con una toma de carga específica alimentada por corriente trifásica de 380V, necesita sólo 15 minutos para alcanzar el 50% de la capacidad de la batería y 30 minutos para cargarla al 80%.

El cable específico para la recarga rápida, con el conector específico, se conecta a la toma del lado izquierdo del coche. La recarga se realiza y se supervisa mediante la conexión establecida entre el supervisor del vehículo y la centralita de la toma. La recarga se detiene automáticamente cuando se alcanza el 80% de la misma (existe la posibilidad de alcanzar el 100% con una segunda recarga).

El puesto de conducción

La voluntad de los ingenieros y proyectistas fue la de concebir un vehículo revolucionario tecnológicamente hablando pero que respondiera a las costumbres habituales de los automovilistas. Por ello, el conductor encontrará un puesto de conducción clásico con mandos comparables a los de un vehículo con motor térmico: llave de contacto, freno de mano, palanca del selector con 4 posiciones y dos pedales como en los coches automáticos y los mandos de la calefacción y la climatización….

Girar la llave de contacto hasta su primera posición alimenta los equipamientos y en la segunda, pone en marcha la cadena de tracción. Entonces, en la instrumentación se ilumina la palabra «Ready» lo que se acompaña con un «bip» sonoro que rompe el silencio y anuncia que el vehículo está listo para ponerse en marcha.

Las principales diferencias respecto a un vehículo térmico las encontramos en la instrumentación que, en este caso, incluye:

- Un indicador (compuesto por 16 barritas) del nivel de carga de la batería
- Un Power-metro para favorecer la conducción económica que indica de manera instantánea los niveles de consumo o de recuperación de energía en las deceleraciones o las frenadas mediante una aguja que pasa por delante de zonas coloreadas:
    - la zona verde equivale a conducción minimizando el consumo de energía
    - la zona blanca; conducción «energívora»
    - la zona azul «CARGA», nivel de recuperación de energía

- El ordenador de a bordo indica, además de las informaciones habituales, una autonomía calculada en función de las condiciones de conducción constatadas durante los últimos 25 kilómetros. Influyen en el cálculo el tipo de conducción, las condiciones de circulación, la tipología del recorrido y la utilización de la calefacción o la climatización.
- Alertas progresivas de reducción de autonomía y una estrategia de emergencia:

    - Cuando el nivel de carga de la batería llega hasta las dos últimas barritas, el símbolo «repostar» se muestra de manera intermitente para recomendar la necesidad de una recarga. (queda entonces un 17% de energía en las baterías).
    - Al llegar a la última barrita, esta parpadea junto al símbolo «repostar». Se impone realizar una recarga
    - Cuando se consume la última barrita, el símbolo «repostar» se mantiene iluminado y el ordenador de a bordo deja de mostrar la autonomía. La estrategia de emergencia detiene la calefacción o el climatizador. La inercia térmica permite a los difusores enviar todavía aire frío o caliente. La potencia del motor se reduce progresivamente.
    - Cuando el coche ya no puede proporcionar el nivel de aceleración solicitado, un símbolo con una « tortuga» se ilumina en la instrumentación y el vehículo sigue circulando lentamente.
    - El vehículo se para cuando se llega al umbral de carga mínima de la batería.

La tecnología

El grupo propulsor

El iOn es unatracción trasera en el que el motor eléctrico y el reductor con marcha única atacan a las ruedas traseras y están situados justo delante del eje posterior.

El motor está alimentado por una corriente alterna trifásica de 330V mediante un modulador que modula la corriente continua de 330V de la batería principal. El modulador regula la corriente, la frecuencia y la tensión según la solicitud del pedal del acelerador. La progresividad de la respuesta a la presión sobre el pedal se ha desarrollado para obtener la dosificación correcta de la potencia.

www.micoche.com

El modulador, el motor y el reductor aseguran las variaciones de velocidad entre 0 y 130 km/h. Una única desmultiplicación proporciona una relación global de 6,066 tanto hacia delante como marcha atrás.
La marcha atrás se lleva a cabo mediante la inversión del funcionamiento del motor.

El motor eléctrico síncrono de imanes permanentes de Neodimio (Nd) es muy compacto. Tiene una potencia máxima de 47 kW/h (64 CV) y su par máximo es de 180 Nm de 0 a 2.000 rpm.
Está formado por:

- En su parte central, un rotor móvil con imanes periféricos que orientan alternativamente los polos (Norte/Sur) hacia el exterior.
- en el exterior, un estator fijo compuesto de bobinados alimentados por tres fases de corriente independientes que crean el campo magnético que permite girar al rotor.

La batería

La batería de iones de litio ha sido desarrollada por *Lithium Energy Japan* (LEJ - Joint *Venture Mitsubishi/GS-Yuasa*). Se fabrican (en Kusatsu, en Japón) en la primera fábrica del mundo destinada a la fabricación masiva de baterías de iones de litio para vehículos eléctricos.

La apelación iones de litio agrupa diferentes tipos de baterías. La elección de la tecnología de óxido de manganeso (cátodos a base de óxido de manganeso LiMn2O4) responde a la disponibilidad de estos componentes y al buen nivel de seguridad alcanzado.

Cada módulo agrupa 4 u 8 células de 3,7 V y una capacidad de 50 Ah. Con un total de 88 células conectadas en serie, el pack permite almacenar 16 kW/h de energía eléctrica bajo una tensión nominal de 330 V.

La recarga de cada célula del pack de baterías de tracción está supervisada constantemente por un sistema de control que incluye las unidades de supervisión de cada elemento y una unidad de gestión central de las baterías.

www.micoche.com

Calefacción y climatización

Los sistemas eléctricos de calefacción y climatización del habitáculo se alimentan de la propia batería de iones de litio.

La calefacción se consigue mediante la circulación de un fluido caloportador calentado eléctricamente. Proporciona aire caliente inmediatamente después del arranque en frío o cuando el vehículo está detenido. La potencia de la calefacción puede ajustarse para obtener el nivel de confort deseado y controlar el consumo de energía.

De la climatización se encarga un grupo refrigerador. El régimen de rotación del compresor se gestiona electrónicamente para que sólo consuma la energía necesaria.

Los flujos eléctricos

Cuando el coche circula, el modulador transforma los 330V de corriente continua procedentes de la batería en 330V de corriente alterna para alimentar el motor eléctrico. El modulador controla el motor cuando el coche circula y en las fases de recuperación de energía.

El motor es reversible. En las fases de deceleración, genera una corriente alterna que el modulador transforma en continua para cargar la batería de tracción. (modo Generador).

El cargador de a bordo transforma los 220V alternos de la corriente doméstica en corriente continua de 330 V para recargar la batería de tracción.

En carga rápida, la toma de carga de 50 kW proporciona directamente una tensión y una corriente continuas para recargar la batería de tracción. La toma incluye un cargador que se alimenta de corriente trifásica de 380V (proporcionada por la red eléctrica de cada país). La batería del coche se alimenta mediante una corriente continua monofásica que puede llegar a alcanzar los 125 A.

La recarga se lleva a cabo y se controla mediante la conexión entre el supervisor del vehículo y el calculador de la toma. La recarga se detiene automáticamente cuando se alcanza el 80% de la carga. Entonces puede realizarse una segunda fase de recarga (después de la primera hasta el 80 %) y llegará hasta el 100 % pero más despacio para respetar el voltaje máximo de cada célula de la batería.

www.micoche.com

El transformador Continua/Continua integrado en el cargador genera una tensión de 14V a partir de los 330V de la batería de tracción para recargar la batería de 12V que alimenta los equipamientos; los sensores embarcados, la iluminación, el sistema de sonido, la asistencia de dirección, la bomba de vacío, la bomba de agua… En realidad asume el papel que en un vehículo con motor térmico desempeña el alternador.

La gestión electrónica

Al circular, el supervisor controla de manera permanente el buen funcionamiento del vehículo y asegura una buena gestión de la energía.

Se han realizado trabajos específicos para optimizar su rendimiento y favorecer la recuperación de energía en las frenadas. Independientemente de las condiciones de la carretera y del estado de la carga de la batería, el controlador del vehículo define las órdenes del funcionamiento del motor.

La batería dispone de su propio control para las fases de recarga y de descarga siempre en contacto con el supervisor del vehículo.

Circuitos de refrigeración

El modulador, el cargador embarcado, el convertidor Continua/Continua y el motor eléctrico están refrigerados por un circuito de agua que dispone de un radiador situado en el frontal del coche.

En carga rápida y en caso de que los elementos del pack de baterías alcancen determinados umbrales de temperatura, se pone en circulación forzada en el interior del pack aire a temperatura ambiente o refrigerado por el climatizador.

www.micoche.com

www.micoche.com

Peugeot

Peugeot es la única marca en desplegar una oferta de movilidad integral con coches particulares y utilitarios, scooters, bicicletas y una amplia gama de servicios. Presente en 160 países con 10 000 puntos de contacto, Peugeot une en todo el mundo exigencia y emoción. En 2009, Peugeot vendió 1 842 000 coches convirtiéndose en la 1ra marca francesa en matrículas en el mundo y la 10ma marca automóvil. El 50% de los Peugeot vendidos en el mundo emiten menos de 140 g de CO_2. Con una experiencia de 200 años de inspiración, Peugeot renueva en 2010 sus líneas de estilo, su identidad visual, completa su oferta de movilidad y afirma su ambición internacional. La Marca continúa su desarrollo con los lanzamientos del RCZ, vehículo fuera de serie, del iOn, coche 100% eléctrico, del 408 en China, con tres nuevos modelos en América Latina y el despliegue en Europa de su oferta de movilidad a la carta Mu by Peugeot.

www.micoche.com