



Blue Lion

BEREITS SEIT VIELEN JAHREN SETZT SICH PEUGEOT AUS ÜBERZEUGUNG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ EIN. JETZT BEKRÄFTIGT DER FRANZÖSISCHE AUTOMOBILHERSTELLER SEIN ENGAGEMENT FÜR KÜNFTIGE GENERATIONEN MIT EINER NEUEN INITIATIVE: DIE EINFÜHRUNG DES LABELS „BLUE LION“ MACHT AUF DIE ÖKOLOGISCHEN VORZÜGE DER PEUGEOT-MODELLPALETTE AUFMERKSAM.

Das Umwelt-Label „*Blue Lion*“ wird nur den umweltfreundlichsten Modellen der Marke verliehen und zeugt vom ständigen Streben der Löwenmarke nach einer Reduzierung der CO₂-Emissionen und Verbesserung der Luftqualität durch die Entwicklung spezifischer Technologien.

Folgende Kriterien muss ein Modell erfüllen, um mit dem Blue-Lion-Label ausgezeichnet zu werden:

- **Der CO₂-Ausstoß darf maximal 130 g/km betragen bei Fahrzeugen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden,**
 - 158 g/km bei Fahrzeugen, die mit einer Beimischung von bis zu 30 Prozent Biodiesel in den Dieselmotoren (B30) kompatibel und mit einem Rußpartikelfiltersystem FAP ausgestattet sind (entspricht 130 g/km im Sinne der Well-to-Wheel-Betrachtung)
 - 200 g/km bei Fahrzeugen, die Superethanol E85 tanken (entspricht 120 g/km im Sinne der Well-to-Wheel-Betrachtung)

- **mit Erdgas betriebene Fahrzeuge** (20 Prozent weniger CO₂-Ausstoß gegenüber Benzinern).
- **Das Fahrzeug muss in einem nach der internationalen Norm ISO 14001 zertifizierten Werk hergestellt werden.**
- **Das Fahrzeug muss am Ende seines Lebenszyklus zu 95 Prozent wiederverwertbar sein (Recyclingfähigkeit und energetische Verwertung).**

Eine Liste der Peugeot-Modelle, die diese Kriterien erfüllen, ist im Anhang beigefügt.

Selbstverständlich werden Fortschritte und neue Technologien, die zur weiteren Schadstoffreduzierung beitragen, auch künftig unter dem Label „Blue Lion“ eingebunden.

September 2007



Umweltschutz – seit vielen jahren ein strategisches schwerpunktthema bei Peugeot

Der erste Beitrag seitens Peugeot zur Entwicklung umweltfreundlicherer Autos reicht bis zurück in die achtziger Jahre, als das Unternehmen im Rahmen des mit der französischen Agentur für Energieeinsparung (AEE) unterzeichneten Abkommens das Programm VERA ins Leben ruft.

1994 bringt die Löwenmarke die ersten mit Erdgas betriebenen Nutzfahrzeuge auf den Markt. Die Verwendung dieses Brennstoffs ermöglicht eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um rund 20 Prozent gegenüber Benzinmotoren.

1995 stellt Peugeot den 106 Electric vor, der zum meistverkauften Null-Emissions-Auto in Europa avanciert.

1998 bringt der Autohersteller den ersten HDi-Dieselmotor mit Common-Rail-Technik heraus. Durch den im Vergleich zu herkömmlichen Dieselmotoren um 20 Prozent sparsameren Verbrauch reduziert sich mit dem Direkteinspritzer in gleichem Maße auch der CO₂-Ausstoß.

Im Jahr **2000** sticht der 206 Eco mit seinem 2.0 Liter-HDi-Dieselmotor bereits durch einen CO₂-Ausstoß von lediglich 120 g/km hervor.

Im gleichen Jahr bringt Peugeot als Weltpremiere das Rußpartikelfiltersystem FAP auf den Markt. Die zunächst im 607 eingeführte revolutionäre Luftreinhalte-technik wird nach und nach auf weitere Modelle ausgeweitet: 307, 807, 206, 406, 407, 207, 1007 und 308. Peugeot wird damit zum weltweiten Spitzenreiter einer Technologie, mit der sich der Rußpartikel-Ausstoß auf eine kaum noch messbare Menge reduzieren lässt.

2002 geht die gemeinsam mit Ford entwickelte zweite Generation von HDi-Dieselmotoren an den Start.

Mit den sparsamen 1.4 und 1.6 Liter-HDi-Motoren

lässt sich der CO₂-Ausstoß gegenüber herkömmlichen Einspritzmotoren um 20 Prozent vermindern.

Der Ausstoß des 1.4 Liter-HDi-Motors im 206 beträgt nur 112 g/km, das entspricht einer Reduzierung um 48 g/km gegenüber dem Vorgängermodell mit dem 1.9 D-Aggregat bzw. annähernd 5 Tonnen weniger Kohlendioxid pro Fahrzeug nach 100.000 Kilometern Laufleistung.

2005 hält das automatisierte Schaltgetriebe Einzug, mit dem sich der Verbrauch und damit die Treibhausgase gegenüber herkömmlichen Schaltgetrieben um etwa 5 Prozent senken lassen.

Mit der erfolgreichen Kombination aus der jüngsten Generation von HDi-Dieselmotoren mit dem neuen automatisierten Schaltgetriebe erreicht der 308 mit dem 1.6 Liter-HDi-FAP mit 80 kW (109 PS) den für diese Fahrzeugklasse außergewöhnlich niedrigen CO₂-Wert von 120 g/km.

Die ökologische Effizienz des 308 zeigt sich auch darin, dass diese geringen Emissionsmengen dank verbesserter Aerodynamik, hochmoderner Motoren und innovativer Technologien wie den Reifen vom Typ Michelin Energy Saver auch mit dem 1.6 Liter-HDi-Motor mit 66 kW (90 PS) erzielt werden können.

2006 ermöglicht eine Partnerschaft mit BMW die Entwicklung einer neuen Motorenfamilie von Benzindirekteinspritzern mit Twin-Scroll-Turboaufladung (THP).

Neben dem um 10 bis 15 Prozent niedrigeren Kraftstoffverbrauch und den entsprechend geringeren CO₂-Emissionen bieten diese Motoren Leistungswerte und Fahrkomfort, die weit über den höchsten marktüblichen Standards liegen.

Der 207 mit 1.6 Liter-THP-Motor (110 kW/150 PS) hat nur noch einen CO₂-Ausstoß von 166 g/km,

während das Vorgängermodell 206 mit dem 2.0 Liter-Motor mit 100 kW (136 PS) noch 185 g/km produzierte.

Diese Partnerschaft wurde **2007** mit der Einführung neuer atmosphärischer Benzinmotoren fortgesetzt, ausgestattet mit der in dieser Fahrzeugklasse bislang noch nicht eingeführten VTi-Technologie.

Im unteren Drehzahlbereich kann mit diesen Motoren der Verbrauch gegenüber herkömmlichen Benzinern um 30 Prozent und im EU-Testzyklus um 10 Prozent gesenkt werden.

Der CO₂-Ausstoß beim 207 mit 1.6 Liter-VTi-Motor (88 kW/120 PS) beträgt nur 145 g/km gegenüber 166 g/km beim 1.6 Liter-Vorgänger mit 80 kW (109 PS).



Stete forschung, die sich lohnt

Biokraftstoffe

Peugeot ist bereits seit vielen Jahren Verfechter der Biokraftstoffe, die mit ihrer positiven CO₂-Gesamtbilanz über den gesamten Fuhrpark unmittelbar zur Minderung des Treibhauseffekts beitragen.

Bereits jetzt können Benzin bis zu 10 Prozent Ethanol und Diesel bis zu 30 Prozent Biodiesel beigemischt werden, ohne dass an den Peugeot-Motorentechnische Veränderungen vorgenommen werden müssten. So fährt der Großteil der Dieselfahrzeuge von PSA Peugeot Citroën bereits mit einem Dieselmisch mit 30 Prozent Biodieselanteil und hat bis heute schon 14 Millionen Kilometer störungsfrei zurückgelegt.

Europa und Frankreich haben sich für die Entwicklung der Biokraftstoffe stark gemacht und sich ehrgeizige kurzfristige Einführungsstermine gesetzt, um den Anteil der fossilen Brennstoffe zu senken.

Zusätzlich zum bereits bestehenden Versorgungsnetz wird an immer mehr französischen Tankstellen nun noch ein weiterer Kraftstoff angeboten: Superethanol E85, der zu 15 Prozent aus bleifreiem Benzin und zu 85 Prozent aus pflanzlich produziertem Ethanol besteht.

Dieser neue Kraftstoff kann nicht in herkömmlichen Benzinmotoren eingesetzt werden. Entsprechende Fahrzeuge können allerdings wahlweise Benzin, Superethanol oder jedes beliebige Benzin-Superethanol-Gemisch tanken.

Experten beziffern die CO₂-Einsparung durch die

Verwendung von E85 auf bis zu 70 Prozent über den gesamten Zyklus gerechnet, von der Produktion bis zur Nutzung („Well-to-Wheel“-Betrachtung).

Gestützt auf die Erfahrungen in Brasilien vermarktet Peugeot künftig unter der Bezeichnung BioFlex auch in Schweden, den Niederlanden und in Frankreich Fahrzeuge, die mit Superethanol betrieben werden können.

Hybrid HDi – Technik der Zukunft

Weitere entscheidende Fortschritte in der Verbrauchsreduzierung werden künftig mit der Hybrid-Diesel-Technologie erzielt werden.


Mit dieser Technik lassen sich bei gleicher Leistung der Verbrauch und der CO₂-Ausstoß gegenüber klassischen Dieselmotoren um rund 35 Prozent senken.


Die Weiterentwicklungen seit der Vorstellung des ersten Versuchsträgers *307 HybridHDi* im Jahr 2006 bestätigen die Richtigkeit der strategischen und technischen Ausgangskonzepte.

Der 2007 auf der IAA in Frankfurt vorgestellte *308 HybridHDi* wird von einem 1.6 Liter-HDi-FAP-Motor mit 80 kW (109 PS) und einem 16 kW (22 PS) starken Elektroaggregat angetrieben. Der Verbrauch im EU-Testzyklus liegt bei 3.4 Litern pro 100 km und der CO₂-Ausstoß bei 90 g/km. Das entspricht einer Einsparung von 38 Prozent gegenüber dem vergleichbaren 308 HDi FAP (100 kW/136 PS).

Brennstoffzelle

Peugeot hat im Rahmen seiner Entwicklungsarbeit die Fortschritte auf dem Gebiet der Brennstoffzellen-Technologie bereits anhand mehrerer Versuchsträger unter Beweis gestellt.

Der zuletzt vorgestellte 207  pure gab als Inbegriff von Fahrspaß und Umweltfreundlichkeit als ausgesprochen verführerisches Concept-Car bereits einen Vorgeschmack auf den 207 CC und ist gleichzeitig innovativer Technologieträger des gemeinsam mit der französischen Kernenergiebehörde (CEA) entwickelten Brennstoffzellenantriebs GENEPAC.

Nach den Versuchsträgern Taxi PAC (2000), H2O (2002) und Quark (2004) setzt der 207  pure mit einer Reichweite von etwa 350 km und einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h neue Maßstäbe in Bezug auf Leistung, Wirkungsgrad und kompakte Bauweise der Brennstoffzelle.

CO₂-Schlucker: ökologisches Sponsoring aus der Sicht von Peugeot

1998 hat Peugeot mit der Anpflanzung eines CO₂-Schluckers im Amazonasgebiet ein Großprojekt des Öko-Sponsoring gestartet. Ziel des Projekts ist die großflächige und langfristig auf 40 Jahre angelegte Erforschung der Zusammenhänge von Aufforstung, Bindung von CO₂ aus der Atmosphäre und Klimaregulierung anhand eines lebendigen Prototyps.

Zwischen 1999 und 2004 wurden insgesamt zwei Millionen Bäume gepflanzt.

Ein Aspekt des Projekts ist die Förderung der biologischen Vielfalt. Statt nur eine schnell wachsende, besonders produktive Baumart anzupflanzen, wurden über fünfzig verschiedene Arten ausgewählt. Die Biodiversität ermöglicht darüber hinaus die Rückkehr bestimmter Tierarten und sollte sich somit auch unmittelbar auf die Fauna des neuen Waldgebiets auswirken.



Konkrete ergebnisse

Mit all diesen Innovationen im Dienste der Umwelt hat sich Peugeot im Klassement der CO₂-Emissionen eine günstige Position erarbeitet.

- Seit 2001 hat Peugeot in Europa eine Million Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km verkauft.
- 49 Prozent der von der Löwenmarke im ersten Halbjahr 2007 in Europa abgesetzten Fahrzeuge (276.000) haben einen CO₂-Ausstoß von weniger als 140 g/km.

- 28 Prozent der von der Löwenmarke im ersten Halbjahr 2007 in Europa abgesetzten Fahrzeuge (155.000) haben einen CO₂-Ausstoß von weniger als 120 g/km.

Darüber hinaus hat Peugeot seit 2000 über 1,5 Millionen mit einem Rußpartikelfiltersystem FAP ausgerüstete Fahrzeuge verkauft.

September 2007

➤ Peugeot-Modelle mit Anspruch auf das «Blue Lion»-Label

Modell	Motorisierung	Kraftstoff	Getriebe	CO ₂ Emissionen (g/km)
107	1.0	Super bleifrei	manuell	109
107	1.0	Super bleifrei	2-Tronic	109
107	1.4 HDi	Diesel	manuell	109
1007	1.4 HDi 70	Diesel	manuell	124
1007	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	125
206	1.4 HDi éco 70	Diesel	manuell	112
207	1.4 HDi 70	Diesel	manuell	120
207	1.6 HDi 90	Diesel	manuell	120
207	1.6 HDi FAP 90	Diesel	manuell	124
207	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	124
207	1.6 HDi 110	Diesel	manuell	129
207 CC	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	136*
207 SW	1.6 HDi 90	Diesel	manuell	123
207 SW	1.6 HDi FAP 90	Diesel	manue ll	131*
207 SW	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	131*
307 SW/Break	1.6 BioFlex	E85 Superethanol / Super bleifrei	manuell	169**
307 Break	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	131*
307 Break	2.0 HDi FAP 135	Diesel	manuell	148*
307 SW	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	134*
307 SW	2.0 HDi FAP 135	Diesel	manuell	148*
308	1.6 HDi 90	Diesel	manuell	120
308	1.6 HDi FAP 90	Diesel	manuell	125
308	1.6 HDi FAP 110	Diesel	elektronisch gesteuertes 6-Gang-Schaltgetriebe (EGS6)	120
308	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	125
308	2.0 HDi FAP 135	Diesel	manuell	146*
Partner	1.4 Bivalent	Erdgas / Super bleifrei	manuell	146***
407	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	140*
407	2.0 HDi FAP 135	Diesel	manuell	155*
407 SW	1.6 HDi FAP 110	Diesel	manuell	140*
407 Coupé	2.0 HDi FAP 135	Diesel	manuell	156*

≤ 130 g

* ≤ 158 g biodiesel + FAP

** ≤ 200 g BioFlex

*** Bivalent

SEPTEMBER 2007