

PEUGEOT e208 GT-Line

Fahrzeug-Konfiguration

Das E-Auto scheint anfänglich voller Geheimnisse und elektronischer Schikanen zu sein. Erst nach und nach verlieren die unzähligen Sensoren und Kombiinstrumente ihren komplex wirkenden Eindruck und die Funktionen erscheinen immer intuitiver, ist der Navigationsaufbau und sind die Navigationsebenen der verschiedenen Menüs einmal verstanden und im Kopf präsent.



Hauptkomponenten

1

Das digitale 3D-Combi-Instrument hat die Eigenschaft, dass es die momentan relevante Anzeige der fahrenden Person um eine Ebene näher ins Blickfeld bringt (beispielsweise die aktuelle Geschwindigkeit) und andere Anzeigen etwas in den Hintergrund legt. Welche Elemente neben den aktuellen angezeigt werden können mit einem eigenen Profil, oder durch drehen am Rädchen am Lenkrad (Schnelleinstelfunktionen 2) definiert werden. Man blickt über das kleine Sportlenkrad auf das Instrument und sieht daher jederzeit die gesamte Anzeige.



2

Die *Schnelleinstellfunktionen* am Lenkrad ermöglichen es sinnvolle Einstellungen vorzunehmen, ohne eine Hand vom Lenkrad zu nehmen. Dazu gehören etwa: Anzeigemodus des Displays, Medienwiedergabe-Lautstärke, Senderwahl (Radio), Freisprechtelefonie und mehr. Die Aussenbeleuchtung stellt im automatischen Modus die richtige Beleuchtung wie Tagfahrlicht, Abblendlicht, Scheinwerfer oder Standlicht ein und schaltet beim Verlassen des Fahrzeuges die Lichter aus. Die Nebelleuchten vorne und hinten müssen sinnvollerweise manuell geschaltet werden. Gleiches gilt für den Scheibenwischer, wobei der Regensensor für eine optimale Wischgeschwindigkeit sorgt. Das Einschalten des Heckscheibenwischers kann so eingestellt werden, dass, wenn nötig, beim Einlegen des Rückwärtsgangs gewischt wird. Der Tempomat wird ebenfalls ohne Loslassen des Lenkrads bedient.



3

Das *Touch-Screen Farbdisplay* bietet alle grundsätzlichen und optionalen Einstellungen rund um das Fahrzeug. Die verschiedenen Grundeinstellungs-Ebenen werden über die Touch-Sensoren oberhalb der Klaviertasten aufgerufen. Von links nach rechts: Sound und Medien, Lüftung und Klima, Navi, Fahrzeug (Sicherheitssysteme), Allgemeine Einstellungen.



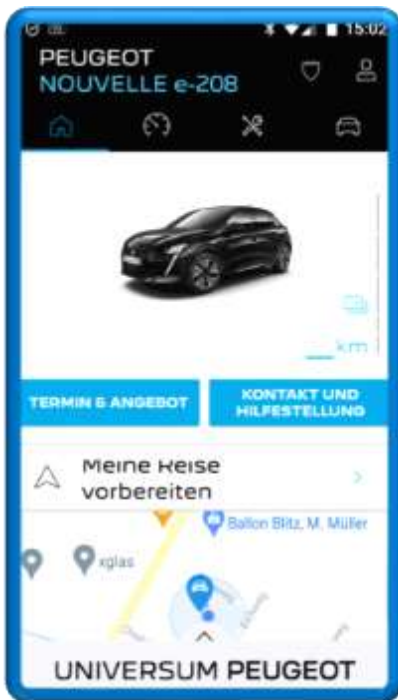
4

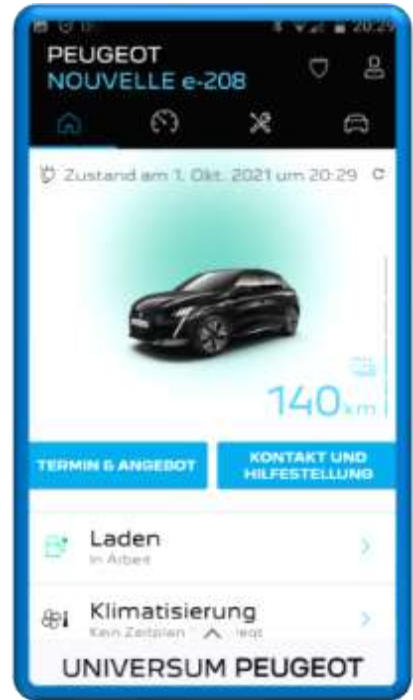
Die Klaviaturtasten sind zur Schaltung temporärer Funktionen gedacht. Von links nach rechts: Touch-Screen ein/aus / Lautstärke, Umluftfunktion, Klimaanlage, Maximale Kühlleistung, Warnblinkanlage, Zentralverriegelung, Scheibenentfroster vorne, Scheibenentfroster hinten, Sitzheizung.



APPS zum Fahrzeug

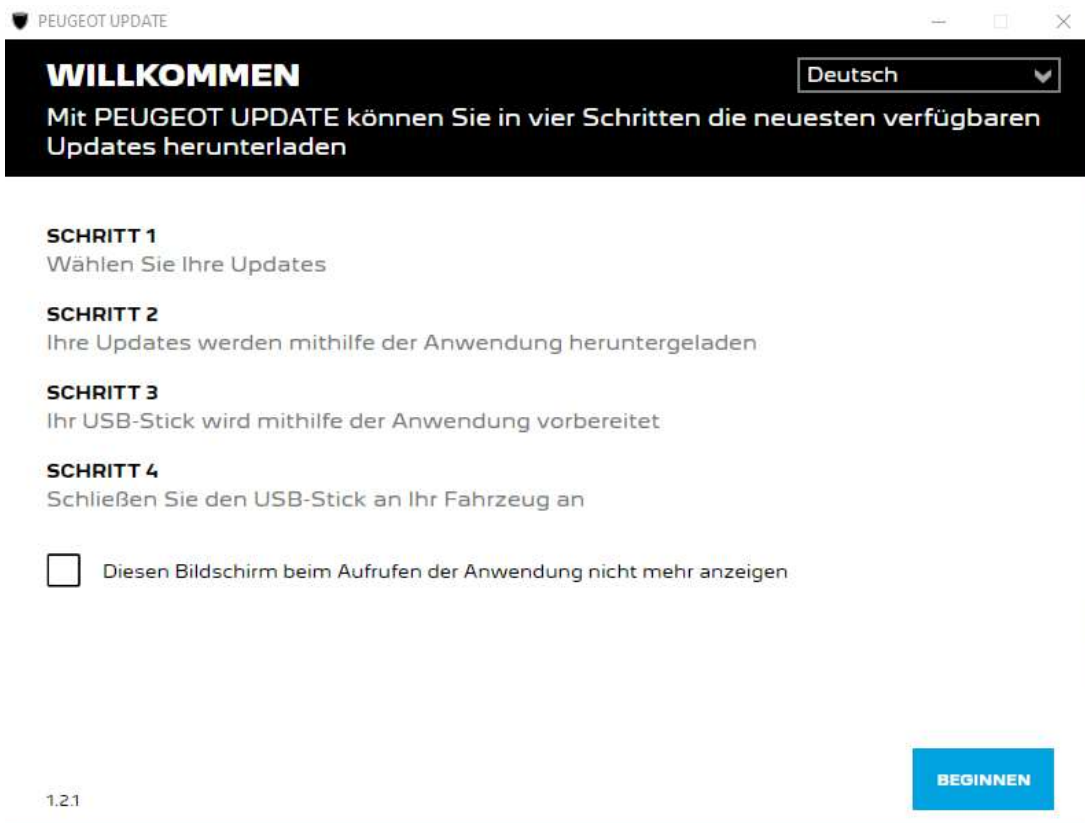
Die MyPeugeot - APP bietet viele Möglichkeiten, um die Fahrzeugkomponenten zu überwachen und teilweise auch zu steuern.





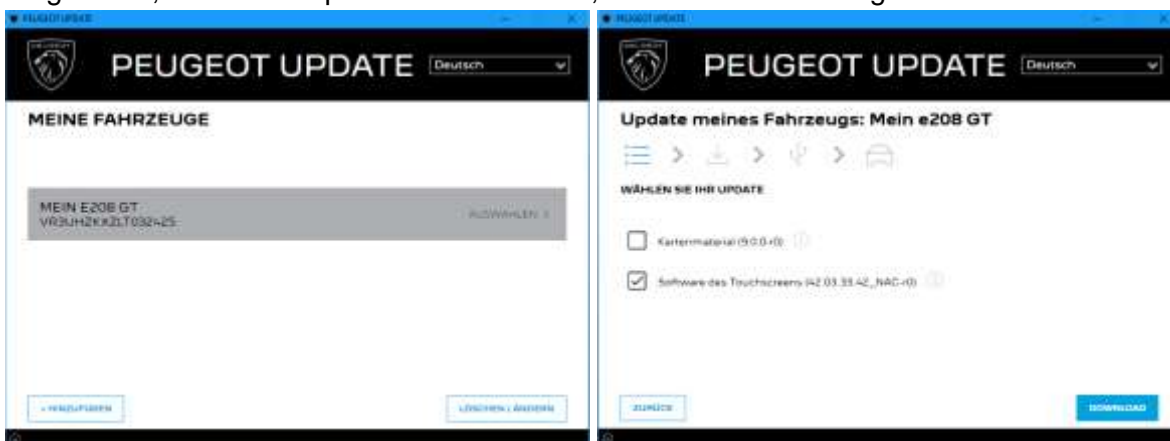
Update des Touch-Systems und Kartenmaterial fürs Navigationssystem

So, wie Ihr Smartphone, PC-Betriebssystem und andere Software, benötigt auch der „Bordcomputer“ Ihres Peugeots ab und zu ein Update. Dazu steht das *Peugeot Update Programm* für Ihren PC zur Verfügung. Installieren Sie das Programm, dann werden Sie durch das Update geführt. Der Willkommensbildschirm erklärt genau, wie Sie vorgehen sollen.



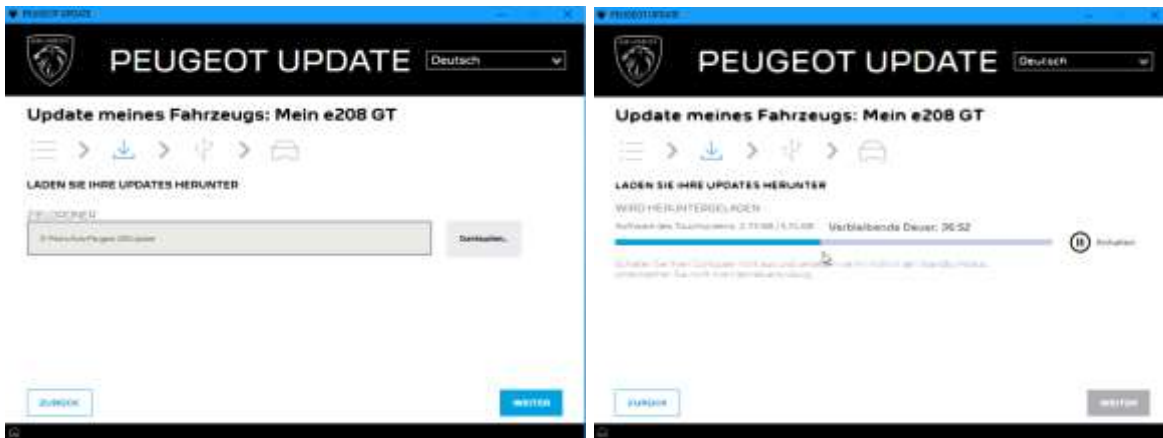
Schritt 1

Sie definieren die Sprache, Ihr Fahrzeug und legen danach fest, was Sie updaten möchten. Ist es das Kartenmaterial, die Software des Touchscreens, oder beides. Das Update des Kartenmaterials bietet die Möglichkeit, der Länderspezifischen Auswahl, da es sonst sehr lange dauert.



Schritt 2

Nun legen Sie den Pfad für den Download fest und laden das neueste Update auf Ihren PC herunter. Die Grösse des Touchscreen-Updates wird in meinem Fall 5.74 GB betragen, was je nach Verbindungsgeschwindigkeit etwas dauert! Hier beispielsweise etwa 1 Stunde.



Schritt 3

Ist der Download abgeschlossen, geht es ums Erstellen eines bootfähigen USB-Sticks mit den Update-Dateien für Ihr Fahrzeug. Auch diese Aufgabe wird vom Programm übernommen und erfordert lediglich einen USB-Stick, der allerdings eine beachtliche Speicherkapazität aufweisen muss.

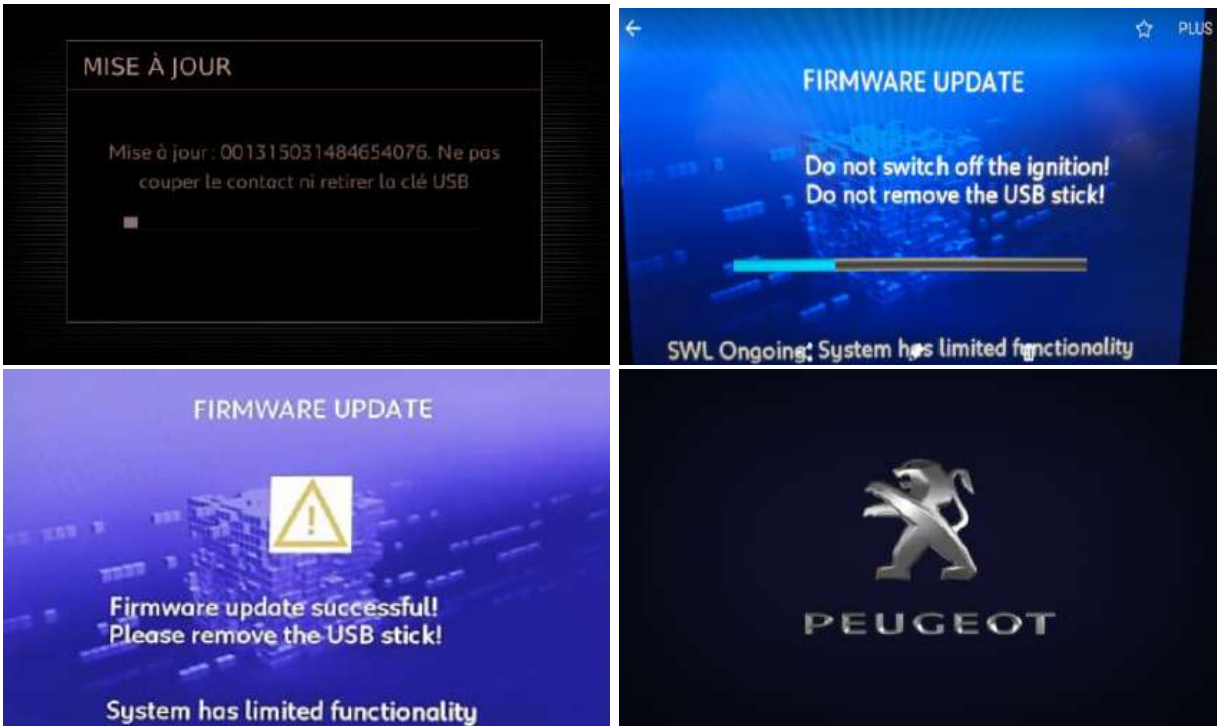
license_OD011F0A71D4D1DEFB04_001315031622725679 (...)	09.10.2021 19:51	KEY-Datei	8 KB
peugeot_update.exe	25.09.2021 15:41	Anwendung	61'141 KB
PSA_ovip-int-firmware-version_42-03-33-42_NAC-r0_N...	09.10.2021 19:50	WinZip-Datei	6'013'920 KB
software-update-nac-211118.485277.pdf	25.09.2021 15:57	Adobe Acrobat D...	658 KB



Schritt 4

Jetzt geht's mit dem vorbereiteten USB-Stick ab ins Fahrzeug. Das System wird eingeschaltet und der Stick über den fahrzeugeigenen Anschluss damit verbunden. Es meldet sich sogleich der Update-Assistent des Touchscreens und beginnt mit der Installation. Das Fahrzeug kann während des Prozesses gefahren werden, gewisse, nicht sicherheitsrelevante Systemfunktionen sind aber in dieser Zeit eingeschränkt

verfügbar.

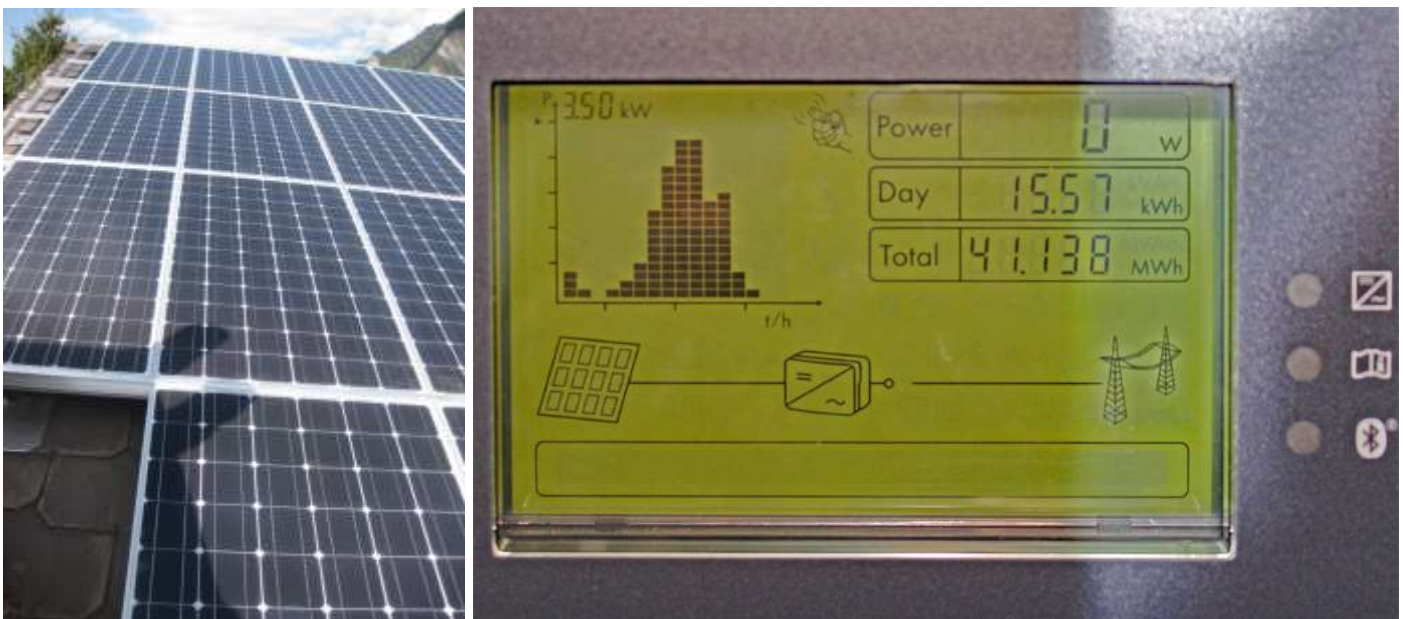


Milchbüchleinrechnung

Es ist nun interessant, einmal auszurechnen, wieweit die Stromproduktion der eigenen Solaranlage denn überhaupt fürs Fahren reicht. Dazu werden einfach die zwei Parameter *Produktion* und *Verbrauch* in Relation gebracht.

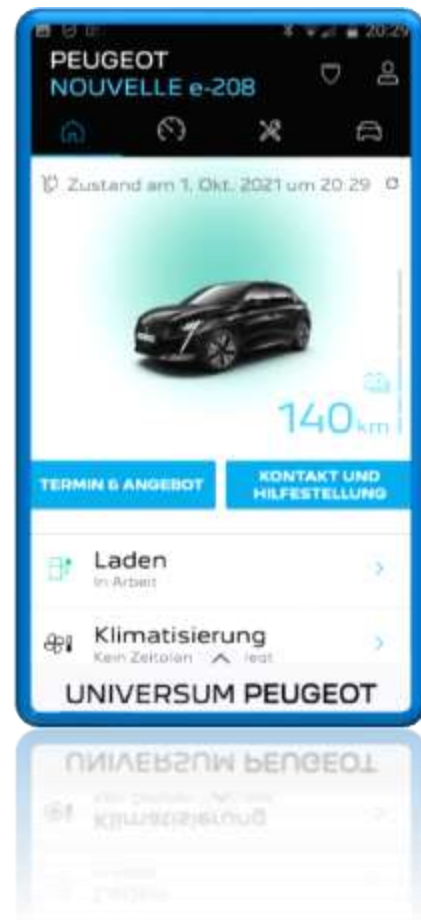
Produktion

An einem zeitweisebewölkten Herbsttag (entspricht 6 h) produzieren die 23 Panels auf $\sim 32 \text{ m}^2$ 15.57 kWh Strom. Das sind pro Stunde $\sim 2.5 \text{ kWh}$.



Verbrauch

Der Verbrauch des Fahrzeuges bewegt sich durchschnittlich bei 16 kWh/100 km.



Daraus ergeben sich die Überlegungen:

- den täglichen Autostrombedarf, 30 km, deckt die Solaranlage in 1/3 Tag
- mit der Tagesproduktion kann man 100 km weit fahren
- im \emptyset produziert die Anlage 2/3 mehr Strom, als durch das Auto verbraucht wird und diese stehen dem Haushalt und der Rücklieferung ins Netz zur Verfügung
- produziert die Anlage 2 Tage keinen Strom, ist die Bilanz „0“
- produziert die Anlage an einem Sonnentag 22 kWh, würde das für eine Fahrt von ~ 140 km reichen
- für die täglichen 30 km Arbeitsweg, braucht die Solaranlage ~ 2 h, um diesen Strombedarf zu decken
- und, und, und...

Der einzige Paradoxe jedoch ist, dass die Solaranlage in den kurzen Wintertagen weniger produzieren kann, die Fahrzeugbatterie jedoch durch die niedrige Umgebungstemperatur stärker beansprucht wird. Die obigen Überlegungen beruhen, dessen ungeachtet, auf einem Jahresmittel - und da sind sie doch recht erfreulich.

Rechensimulator

Der Simulator geht von einem \emptyset - Verbrauch von 16 kWh /100 km aus, was dem Standardfahrstil „Eco“ entspricht. Damit liegt der Umrechnung von km in kWh ein Faktor von 0.16 zugrunde. Für die Produktionszeit der PV-Anlage liegt im untersuchten Beispiel ein Faktor von 0.064 vor. Funktionsvoraussetzung für den Simulator ist ein .xlsm-fähiger Browser.

[>> zum Simulator](#)

