

الجزء
الثالث

صنع في فرنسا

الدليل التجاري لأبرز الشركات
الفرنسية



مروان سمور



صنع في فرنسا

الدليل التجاري لأبرز الشركات الفرنسية
الجزء الثالث

مروان سمور

شركات صناعة السيارات الفرنسية

بيجو



بيجو هي علامة تجارية كبرى لشركة سيارات فرنسية، تعتبر ثاني أكبر شركة تصنيع السيارات في أوروبا بعد فولكس واجن. تعود أصول الشركة إلى 1842 حيث كانت تصنع مطاحن الفلفل والملح والبن، ثم الدراجات في نهاية القرن 19. المقر العالمي في باريس بالقرب من محطة المترو Porte Maillot وفندق كونكورد لافيت سابقاً "حياه ريجنسي حالياً، وتأتي الشركة أصلاً من سوشو، فرنسا حيث تمتلك شركة بيجو مصنع كبير هناك بجانب متحف بيجو. كما ترعى الشركة فريق سوشو لكرة القدم الذي أُسس في عام 1928 من قبل إحدى أفراد عائلة بيجو، وشعار الفريق هو نفس شعار الأسد كشعار الشركة.

التاريخ

التاريخ المبكر

بدأت عائلة Peugeot في Franche-Comté، Montbéliard ، Valentigney ، فرنسا في مجال التصنيع في القرن التاسع عشر. في عام 1842، أضافوا إنتاج مطاحن القهوة والفلفل والملح. كان دخول الشركة إلى سوق السيارات عن طريق فساتين قماش قطنية، والتي تستخدم قضبان الصلب، مما يؤدي إلى إطارات المظلات، وشفرات المنشار، والأزاميل، والعجلات السلكية، والدراجات. قدم أرماند بيجو سيارته " Le Grand Bi " بنس فارثينج في عام 1882، إلى جانب مجموعة من الدراجات الأخرى. يرمز شعار الشركة، الذي كان في البداية أسدًا يمشي على سهم، إلى

سرعة وقوة ومرونة شفرات منشار بيجو. انفصلت شركة السيارات وشركة الدراجات في عام 1926 ولكن استمر تصنيع دراجات بيجو حتى وقت قريب جدًا. أصبح Armand Peugeot مهتمًا بالسيارات في وقت مبكر، وبعد الاجتماع مع Gottlieb Daimler وآخرين، كان مقتنعًا بقدرتها على البقاء. تم إنتاج أول سيارة بيجو، وهي سيارة بثلاث عجلات تعمل بالبخار من تصميم ليون سيربوليت، في عام 1889 ؛ تم تقديم أربعة أمثلة فقط. كانت قوة البخار ثقيلة وضخمة وتتطلب أوقات إحماء طويلة. في عام 1890، بعد لقاء دايملر وإميل ليفاسور، تم التخلي عن البخار لصالح سيارة ذات أربع عجلات بمحرك احتراق داخلي يعمل بالبنزين من صنع بانهاردت تحت رخصة دايملر. كانت السيارة أكثر تطوراً من العديد من معاصريها، مع نظام تعليق ثلاثي النقاط وناقل حركة منزلق. تم بيع مثال للشاب البرتو سانتوس دومون، الذي قام بتصديره إلى البرازيل. تبع ذلك المزيد من السيارات، 29 منها تم بناؤها في 1892، 40 في 1894، 72 في 1895، 156 في 1898، و 300 في 1899. أعطيت هذه النماذج المبكرة أرقام «النوع». أصبحت بيجو أول مصنع يلائم الإطارات المطاطية (الصلبة، بدلاً من الإطارات الهوائية) لسيارة تعمل بالبنزين.

كانت بيجو من أوائل الرواد في سباقات السيارات، حيث فاز ألبرت لوميت بأول سباق للسيارات في العالم، باريس روان، بسيارة بيجو 3 حصان. تأهلت خمس سيارات بيجو للحدث الرئيسي وانتهت جميعها. أنهى Lemaître 3 دقائق و 30 ثانية خلف Comte de Dion التي كانت سيارتها البخارية غير مؤهلة للمنافسة الرسمية. تم إدخالها ثلاثة بيجو في باريس بوردو وباريس، حيث تعرضوا للضرب من قبل سيارة بنهارد في (على الرغم بمتوسط سرعة 20.8 كم / ساعة (12.9 ميل في الساعة) وأخذ الجائزة 31,500 فرنك. شهد هذا أيضًا الظهور الأول لإطارات ميشلان الهوائية في السباقات، أيضا على بيجو. ثبت أنها غير دائمة بما فيه الكفاية. ومع ذلك، كانت المركبات لا تزال في شكل عربات بلا أحصنة بشكل كبير وكان يقودها الحارث.

في عام 1896، تم بناء أول محركات بيجو؛ لم يعودوا يعتمدون على دايملر. تم تصميم المحرك الأول بواسطة Rigoulot، وكان المحرك الأول بقوة 8 حصان (6.0 كيلوواط) تم تركيبه في الجزء الخلفي من النوع 15. كما أنها كانت بمثابة الأساس لنسخة شبه دقيقة أنتجها روشيت شنايدر. تبع ذلك مزيد من التحسينات: انتقل

المحرك إلى الأمام على طراز 48 وسرعان ما أصبح تحت غطاء محرك السيارة في مقدمة السيارة، بدلاً من إخفائه تحتها؛ تم اعتماد عجلة القيادة على النوع 36 ؛ وبدأوا في الظهور مثل السيارة الحديثة. أيضًا في عام 1896، انفصل Armand Peugeot عن Les Fils de Peugeot Frères ليؤسس شركته الخاصة، Société Anonyme des Automobiles Peugeot ، لبناء مصنع جديد في Audincourt للتركيز بالكامل على السيارات. في عام 1899، بلغت المبيعات 300 ؛ بلغ إجمالي مبيعات السيارات لفرنسا في ذلك العام 1200. في نفس العام، فاز Lemaître بسباق نيس كاستيلان نيس في سباق خاص 5,850 سم مكعب (357 بوصة مكعبة) 20 حصان (14.9 كيلوواط). في صالون باريس عام 1901، طرحت بيجو لأول مرة محركًا صغيرًا يعمل بعمود 652 سم مكعب (40 قدم مكعب) 5 حصان (3.7 كيلو واط) أسطوانة واحدة، أطلق عليها اسم " Bébé " («الطفل»)، وألقت صورتها المحافظة، لتصبح رائدة في الأسلوب. بعد احتلاله المركز التاسع عشر في رالي باريس-فيينا 1902 بقوة 50 حصان (37.3 كيلو واط) 11322 سم مكعب (691 متر مكعب)، وفشل في إنهاء السباق بسيارتين متشابهتين، توقفت بيجو عن السباق. في عام 1898، قدمت Peugeot Motocycles في معرض Paris Motorshow أول دراجة نارية مزودة بمحرك Dion-Bouton. تظل Peugeot Motocycles أقدم مصنع للدراجات النارية في العالم. أضافت بيجو دراجات نارية إلى مجموعتها عام 1901، ومنذ ذلك الحين تم بناؤها تحت اسم بيجو. بحلول عام 1903، أنتجت بيجو نصف السيارات التي صنعت في فرنسا، وقدمت 5 حصان (4 كيلوواط) Béb  ، وأربعة مقاعد 6.5 حصان (4.8 كيلو واط)، و 8 حصان (6.0 كيلو واط) و 12 حصان (8.9 كيلو واط)) تشبه طرازات مرسيدس المعاصرة.

أظهر صالون 1907 أول ست أسطوانات من بيجو، وتميزت بانضمام توني هوبر كمنشئ محرك. [25] بحلول عام 1910، تضمن خط إنتاج بيجو 1149 سم مكعب (70 قدم مكعب) من أسطوانات وستة أربع أسطوانات، من بين 2 إلى 6 لترات. بالإضافة إلى ذلك، تم افتتاح مصنع جديد في نفس العام في سوشو، والتي أصبحت المصنع الرئيسي في عام 1928. اسم أكثر شهرة، إتوري بوغاتي، تصميم جديد 850 سم مكعب (52 متر مكعب في) أربع أسطوانات بيبي من عام 1912. وفي العام نفسه، عاد بيجو لسباقات مع فريق من ثلاثة مهندسين سائق (سلالة نموذجية من فترة رائدة، مثلها إنزو فيراري من بين آخرين): جول جو (خريج الفنور والميتير،

باريس)، باولو زوكاريلي (سابقًا من هيسبانو-سويزا)، وجورج بويلو (يُطلق عليهم معًا لي شارلاتان)، مع سويسري يبلغ من العمر 26 عامًا المهندس إرنست هنري لجعل أفكارهم حقيقة. قررت الشركة *voiturette* لم يكن سباق (السيارة الخفيفة) كافيًا، واختار تجربة *grandes épreuves* (جولة كبيرة). لقد فعلوا ذلك من خلال جولة هندسية بقوة: عمود كامات علوي مزدوج (DOHC) بأربع أسطوانات سعة 7.6 لتر (110 × 200 مم) مع أربعة صمامات لكل أسطوانة. أثبتت أنها أسرع من السيارات الأخرى في ذلك الوقت، وفاز Boillot بسباق الجائزة الكبرى الفرنسي عام 1912 بمتوسط 68.45 ميل في الساعة (110.2 كم / ساعة)، على الرغم من فقدانه للعتاد الثالث والتوقف لمدة 20 دقيقة. في مايو 1913، استولى جو على إنديانابوليس، وفاز بمتوسط 75.92 ميل في الساعة (122.2 كم / ساعة)، مسجلًا سرعات مستقيمة 93.5 ميل في الساعة (150.5 كم / ساعة). جعل بيجو أول شركة سيارات غير أمريكية تفوز في سباق إنديانابوليس موتور سبيدواي. في عام 1914، سجل طراز L5 سعة 3 لترات من Boillot رقمًا قياسيًا جديدًا في دورة إندي بلغ 99.5 ميل في الساعة (160.1 كم / ساعة)، واحتلت Duray المرتبة الثانية (تم التغلب عليها من قبل بيجو السابق رينيه توماس في 6235 سم مكعب (380 متر مكعب في) Delage). آخر (بقيادة شقيق بويو، أندريه) تم وضعه عام 1915؛ فازت نماذج مماثلة في عام 1916 (داريو ريستا) و 1919 (هودي ويلكوكس).

بالنسبة لسباق الجائزة الكبرى الفرنسي لعام 1913، تم إنتاج محرك L5 محسن (بمحرك 5655 سم مكعب (345 متر مكعب)) باستخدام عمود مرفقي كروي رائد، وأعمدة كامات تعمل بالتروس، وتزييت الحوض الجاف، والتي سرعان ما أصبحت قياسية في سيارات السباق؛ قُتل زوكاريلي أثناء الاختبار على الطرق العامة، لكن بويلو فاز بسهولة بالحدث، مما جعله (وبيجو) أول فائز مزدوج في السباق. في سباق الجائزة الكبرى الفرنسي لعام 1914، تفوقت مرسيدس على بيجو، وعلى الرغم من الابتكار الجديد، فرامل العجلات الأربع (مقابل سيارة مرسيدس الخلفية فقط)، أثبت جورج عدم قدرته على مضاهاة السيارة وتعطلت. (من المثير للدهشة أن موديل عام 1914 قام بالتدرب بسرعة 103 ميل في الساعة (165.8 كم / ساعة) في التدريب في إندي عام 1949، لكنه فشل في التأهل.) كانت بيجو أكثر حطًا في عام 1915، حيث فازت في سباق الجائزة الكبرى الفرنسي وكأس فاندربيلت. خلال الحرب العالمية الأولى، تحولت بيجو إلى حد كبير إلى إنتاج الأسلحة، وأصبحت

شركة كبرى لتصنيع الأسلحة والمركبات العسكرية، من السيارات المدرعة والدراجات إلى القذائف.

2009 بيجو 908 إتش واي

استغلّ فريق (بيجو للسباق) الجولة النهائية من بطولة (لومان) المقامة عام 2008 على حلبة (سيلفرستون) لتكشف النقاب عن طراز (908 إتش دي آي / إف إيه بي) المخصّص للعرض والمزوّد بالتقنيّة الهجينة التي تتمتع بميزة استعادة الطاقة الحركيّة. سيارة (908 إتش واي) قدّمت بزيّ فضيّ جديد معد خصيصاً لتعطي لمحة عمّا ستكون عليه سيّارة (بيجو) الجديدة المخصّصة لسباقات التحمّل. ولكنّ استخدامها كان متوقّف على القوانين والتعليمات الجديدة التي ستنظّم سيّارات فئة (إل إم بي 1) لعام 2009



PEUGEOT

قدّم شعار بيجو السابق في 8 يناير 2010 واستخدام لمدة 11 عامًا تقريبًا إلى غاية 24 فبراير 2021.



بيجو HP6 وجها لوجه 1898.



بيجو موديل فاي تون A139 سنة الصنع 1913

موديلات المركبات

بيجو 103

بيجو 104

بيجو 106

بيجو 107

بيجو 201

بيجو 202

بيجو 203

بيجو 204

بيجو 205

بيجو 206

بيجو 207

بيجو 208

بيجو 301

بيجو 302

بيجو 303

بيجو 304

بيجو 305

بيجو 306

بيجو 307

بيجو 308

بيجو 309

بيجو 401

بيجو 402

بيجو 403

بيجو 404

بيجو 405

بيجو 406

بيجو 407

بيجو 408

بيجو 504

بيجو 505

بيجو 508

بيجو 601

بيجو 604

بيجو 605

بيجو 607

بيجو 806

بيجو 807

بيجو 905

بيجو 907

بيجو 908

بيجو 1007

بيجو 2008

بيجو 3008

بيجو 4007

بيجو 5008

بيجو RCZ

بيجو Partner

بيجو Expert

بيجو J5

بيجو J7

بيجو J9

بيجو Boxer

بيجو Boxer II

بيجو 308 II

بيجو 308 II هي سيارة من تصنيع بيجو، وهي الجيل الثاني من بيجو 308، وظهرت هذه السيارة أول مرة بمعرض ألمانيا الدولي للسيارات في شتنبير من سنة 2013، كما حصلت على جائزة سيارة العام الأوروبية سنة 2014، بعد 12 سنة من تتويج بيجو 307



بيجو 308 2020 GT Line B محرك 1.5 130 BlueHdi حصان.

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	C-segment (en)
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
التجميع	PSA Sochaux Plant (en)

المحرك وناقل الحركة

المحرك محرك بنزين

الأبعاد

العرض 1,804 ميليمتر

بيجو 308 I

بيجو 308 I هي سيارة من تصنيع بيجو، وهي الجيل الأول من بيجو 308، وظهرت هذه السيارة سنة 2007 وسنة 2013، وعُوضت ببيجو 308 II.



بيجو 308

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
التجميع	PSA Sochaux Plant (en)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,608 ميليمتر
----------------	---------------

بيجو 308

بيجو 308 (بالإنجليزية: Peugeot 308) هي سيارة من صناعة بيجو بدأ إنتاج الجيل الأول في سنة 2007 و الجيل الثاني بدأ إنتاج في 2013 إلى يومنا هذا

بيجو 308 الجيل الثاني 2014



بيجو 308

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة مدمجة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	الجيل الأول 2007

الجيل الثاني 2013

التجميع
فرنسا سوشو 
الصين  ووهان

المحرك وناقل الحركة

سرعات يدوي 6
ناقل الحركة
أوتوماتيكي

الوزن والأداء

الوزن
من 1075 إلى
1425 كغ

السرعة القصوى
من 173 إلى
235 كم/س

الأبعاد

قاعدة الإطارات
2,610 مم
(102.8 بوصة)

الطول
4,276 مم
(168.3 بوصة)

العرض
1,815 مم (71.5 بوصة)

الارتفاع
1,498 ميليمتر






بيجو 307

بيجو 307 هي سيارة من تصنيع بيجو، ظهرت هذه السيارة في 26 أبريل 2001، كما حصلت على جائزة سيارة العام الأوروبية سنة 2002، بعد 14 سنة من تتويج بيجو 405.




سيارة بيجو 307 رابير 2002 بمحرك V16 ومحرك 1.6 أممي تم التقاطها في وارويك

معلومات عامة


طراز سيارة	
النوع	automobile model series (en) 
الفئة	C-segment (en) 
العلامة التجارية	بيجو 
المصنع	بيجو 
الإنتاج	3  , 783,529

التجميع


PSA Sochaux

Plant (en) 

المحرك وناقل الحركة

المحرك محرك بنزين 

الأبعاد

العرض 1,730  ميليمتر

بيجو 306

306

بيجو 306 (بالفرنسية: Peugeot 306) هي سيارة عائلية صغيرة روجتها الشركة الفرنسية لتصنيع السيارات بيجو من 1993 إلى 2002. حلت محل بيجو 309. أعطت بيجو 306 العديد من التحديثات والتغييرات الجمالية لمواكبة المنافسة، واصلت كاريولييه وإصدارات الحوزة حتى عام 2002.



بيجو 306 بريك

معلومات عامة

طراز سيارة النوع

الفئة	C-segment (en)  
العلامة التجارية	بيجو 
المصنع	بيجو 
التجميع	PSA Poissy Plant (en)



بيجو 306

بيجو 302

بيجو 302 هي سيارة صالون مدمجة خلفية الدفع من صناعة بيجو، عُرضت في معرض باريس للسيارات عام 1936، أنتجت في عام 1936 وتوقف إنتاجها في عام 1937.



بيجو 302 في بلجيكا

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة مدمجة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو

الإنتاج 1936-1937

المحرك وناقل الحركة

المحرك محرك بنزين

الوزن والأداء

الوزن 1,110 كيلوغرام

السرعة القصوى 105 كيلومتر في الساعة

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,880 مم (113.4 بوصة)

الطول 4,500 مم (177.2 بوصة)

العرض 1,570 مم (61.8 بوصة)

بيجو 304

بيجو 304 هي سيارة عائلية صغيرة من صناعة بيجو، مجموعة بي أس إيه عُرضت في معرض باريس للسيارات عام 1936، أنتجت في 1969 وتوقف إنتاجها في 1980.



بيجو 304، مالطا فبراير 2011. موديل 1969-1972 مع السقف المستدير السفلي، مشترك مع 204.

معلومات عامة

طرز سيارة النوع

الفئة	سيارة عائلية صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو، مجموعة بي أس إيه
الإنتاج	1969-1980
التجميع	PSA Sochaux Plant (en)

المحرك وناقل الحركة

المحرك محرك بنزين

الوزن والأداء

الوزن كغ (رطل) 890
- 970 كغ
(2,140 رطل)

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,595 مم
(102.2 بوصة) saloon

الطول 4,140 مم (163 بوصة) saloon

العرض 1,570 مم (62 بوصة) saloon

الارتفاع 1,410 1,43 ميليمتر —
 [1] متر

بيجو 301

بيجو 301 هي سيارة سيدان صنعتها الشركة الفرنسية بيجو. تم الإعلان عن إصدارها في مايو 2012، و تم تقديمها للجمهور رسمياً في معرض باريس للسيارات في سبتمبر من نفس العام. 301 يتم تصنيعها في مصانع شركة بيجو في مدينة فيغو بإسبانيا و ذلك جنباً إلى جنب مع توأمها سيتروين سي-إليزيه. و طبقاً للتقارير الصحفية، من المتوقع أن يتم تصنيعها في الصين في أواخر عام 2013.

بدأت 301 في المبيع في نوفمبر 2013، بدأت في السوق التركي ثم بعد ذلك في أسواق أخرى في غرب آسيا، شمال أفريقيا وشرق أوروبا. فالسيارة 301 صممت خصيصاً للأسواق الناشئة، ولذلك لن تكون السيارة موجودة في غرب أوروبا بما فيها البلد الأم فرنسا والمملكة المتحدة.

المحرك

تم تصنيع بيجو 301 بثلاث محركات. الأول محرك 3 اسطوانات يعمل بالبنزين سعته 1.2 لتر (72 حصان) ويصنّع إما بناقل يدوي أو اوتوماتيكي. الثاني محرك 4 اسطوانات يعمل بالبنزين سعته 1.6 لتر (115 حصان)، و محرك ثالث ديزل سعته 1.6 لتر (92 حصان).

بيجو 301 2014

بيجو 301 هي سيارة سيدان متوسطة الحجم أطلقتها الشركة الفرنسية في معرض باريس للسيارات عام 2012، حيث حملت السيارة الجديدة اسم طراز 301 الكلاسيكي القديم من ثلاثينيات القرن الماضي. وكجزء من خطة بيجو للعولمة وفتح أسواق جديدة اختارت بيجو تصميماً مألوفاً لهذه السيارة لا يخلو من اللمسات العصرية. يوحي تصميم بيجو 301 بالحركة والقوة ويشتمل على المواصفات

التصميمية الجديدة لسيارات بيجو، حيث استوحى تصميمها من طراز SR1 التجريبي الذي يرمز إلى هوية بيجو الجديدة. الخطوط التصميمية واضحة وأنيقة، بينما يعمل التصميم البسيط المعاصر على منحها المزيد من الأناقة. تظهر مواصفات بيجو الجينية الجديدة في الواجهة الأمامية، وخاصة في الشبك الأمامي الذي يبدو وكأنه معلق في الهواء مع حواف مشطوبة واسم علامة بيجو التجارية أعلاه، أسفل حافة غطاء المحرك، التي تنطلق منها الخطوط التصميمية التي تعطي غطاء المحرك شكله المميز. بينما يحمل الصام الأمامي فتحة تهوية طولية على جانبيها أضواء الضباب الدائرية الغائرة. وأفرد المصممون الشكل الجانبي بالمزيد من الاهتمام، حيث تنطلق الخطوط التصميمية الجانبية من الأضواء الأمامية لتمتد على طول السيارة أعلى مقابض الأبواب الجانبية وصولاً إلى الأضواء الخلفية. كما يبرز خط كرومي أنيق على الحافة السفلى للنوافذ الجانبية.

وتظهر من الخلف الأضواء الخلفية ذات اللونين والتي تتمتع بمصابيح على شكل حرف C، بينما يستمر الخط التصميمي الجانبي من الخلف ليندمج مع الجناح أعلى حافة غطاء الصندوق الخلفي ليؤكد على مظهر المؤخرة الأفقي. ويحمل الصادم الخلفي فتحة طولية رفيعة أسفلها مع فوهة عاد دائرية على الجهة اليمنى. يحمل التصميم الداخلي نفس الصفات التي تمنح بيجو 301 هويتها الخاصة، والتي تتلخص بالمعاصرة والأناقة والقوة، حيث تمّ تصميم لوحة العدادات الأمامية وكأنها مقصورة قيادة مع لوحة تحكّم تتكوّن من عدادين دائريين كبيرين ومقود ثلاثي الأضلع وكونسول وسطي على شكل حرف V. ويتعرّز الشعور بأناقة المقصورة من خلال التقنيات المتطورة والمواد عالية الجودة المستخدمة في الفرش الداخلي. ويضمّ الكونسول الوسطي نظاماً صوتياً متطوراً يشتمل على مقابس USB و تجهيزات لتقنية بلوتوث، مع شاشة معلومات صغيرة فوق النظام الصوتي وسماعات.

كما توفّر مقصورة بيجو 301 اتساعاً كبيراً للركاب في الأمام والخلف يضعها في صدارة فئتها من المركبات العائلية، وهو ما يتحقّق من خلال طول المركبة البالغ 4.4 م، كما تحتوي المقصورة على عدد من حجرات التخزين الصغيرة المناسبة للاستعمال

اليومي، وتبلغ سعة الصندوق الخلفي 640 لتر. وتتوفر بيجو 301 بعدة فئات الأولى بناقل حركة يدوي مزودة بمحرك من 4 اسطوانات سعة 1.2 لتر بقوة 115 حصان مايجعلها قادرة على التسارع من صفر إلى 100 كم/س خلال 10.8 ثانية وبلوغ سرعة قصوى مقدارها 188 كم/س.

أما الفئة الثانية بناقل حركة يدوي ومحرك من 4 اسطوانات سعة 1.2 لتر وبقوة 72 حصان يجعلها قادرة على التسارع من صفر إلى 100 كم/س خلال 15.9 ثانية وبلوغ سرعة قصوى مقدارها 160 كم/س.

الفئة الثالثة بمحرك 1.6 لتر بناقل حركة اوتوماتيكي.



بيجو 301 (2012) في شتوتغارت

معلومات عامة

النوع طراز سيارة

الفئة سيارة مدمجة

الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	الآن-2012
التجميع	فيغو، إسبانيا
التصميم	سيدان
موقع الويب	peugeot.com...

المحرك وناقل الحركة

	محرك أوتو
	1.2 لتر
	1.6 لتر
المحرك	محرك ديزل
	1.2 لتر
	1.6 لتر
وضع المحرك	أمامي

الوزن والأداء

الوزن	1165 كج
السرعة القصوى	188 كم/ساعة

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,652 ميليمتر
الطول	4440 مم
العرض	1780 مم
الارتفاع	1466 مم

بيجو 3008

بيجو 3008 هي سيارة عصرية من شركة بيجو تم البدء بتصنيعها في سبتمبر 2008. بإطلاق بيجو 5008 في يونيو من عام 2009، قدّمت الشركة الفرنسية تصوراً جديداً عن فئة المركبات متعدّدة الاستعمالات متوسطة الحجم يجمع بين الأناقة والموصفات العملية والأداء الرشيق، وصُنعت المركبة العائلية الجديدة بالاعتماد على قاعدة طراز ستروين C4 غراند بيكاسو، كما تتوقّر بنسخ لخمسة أو سبعة ركاب يتمتع شكل بيجو 5008 الخارجي بتصميم ديناميكي هوائي متوازن وأنيق، وتوحي السيارة بالانسيابية والرشاقة في كل زاوية من زوايها، حيث تبدو المقدمة مصمّمة على نحو خاص لتشق الهواء، كما يظهر في الأضواء الأمامية الأنيقة وغطاء المحرك المنحدر الذي يمتد إلى الزجاج الأمامي. وتحتوي الواجهة الأمامية على فتحة تهوية كبيرة مغطاة بثلاثة خطوط كرومية تمتد إلى أضواء الضباب الدائرية على الجهتين لتعزّز من الانسيابية وتمنح المركبة المزيد من الأناقة. تصميم بيجو 5008 الجانبي هادئ وأملس ويترك شعوراً بالحركة، بينما يوحي الخط الوسطي بالأمان، وتبدو النوافذ الجانبية وكأنها تحيط بالسيارة بأكملها ويعود ذلك إلى تصميم النافذة الخلفية المدمجة مع الزجاج الخلفي. ويكشف شكل السيارة الجانبي عن خط تصميمي أنيق يبدأ من مستوى الباب الخلفي ويزداد بروزاً من الجوانب ويلتف حول السيارة من الخلف، وهو ما يمنح المظهر الجانبي ديناميكية أكبر ويضفي هوية خاصة لـ 5008 من الخلف.

وتتميز بيجو 5008 بأضوائها الخلفية التي تؤكّد على حضورها على الطرق وخاصة في الليل. بينما يشي تصميم الزجاج الخلفي بسهولة الوصول إلى المقصورة الخلفية، وهي مواصفة هامة للسيارات العائلية. تم تصميم المقصورة الداخلية الفارهة لتوفّر متعة القيادة للسائق، حيث تتميّز بيجو 5008 بمقعد سائق مميّز يوفّر رؤية ممتازة وشعوراً بالأمان للسائق، كما نجح المصمّمون في ترتيب أدوات التحكّم على مقربة من السائق وذلك بفضل نوعية المقاعد وزاوية المقود المنحدرة التي تذكر بطراز 308 هاتشباك.

كما صمّمت لوحة التحكّم بتصميم انسيابي يحمل نفس الديناميكية التي تظهر على شكل بيجو 5008 الخارجي، أسفل شاشة العرض المختفية في الكونسول الأمامي، تضمّ المقصورة مشغل أقراص مدمجة وأدوات تحكّم مختلفة بالعديد من الأنظمة المتوقّرة في السيارة، كنظام الملاحة والنظام الصوتي ومقابس USB و مقابس لأجهزة الآيبود.



بيجو 3008 HDi FAP 110 ألور

وإلى جانب السقف البانورامي الذي يوفر إضاءة مميزة، يمكن للركاب في الخلف الاستمتاع بالمقاعد المريحة والاتساع الكبير الذي توفره 5008 لكل ركابها على حد سواء، كما يتوقّر نظام ترفيه لركاب المقاعد الخلفية يشتمل على شاشتين ملوّنتين قياس 7 إنش مثبتتين على مساند رأس المقاعد الأمامية من الخلف، ويمكن استخدام كل منهما بشكل مستقل.

وتتمتع مقصورة بيجو 5008 بسعة تحميل قصوى تبلغ 823 لتر، يمكن زيادتها إلى 2506 لتر عند طي المقاعد الخلفية

وتتوافر بيجو 5008 بخيارين من المحركات؛ الأول 1.6 شاحن توربيني تتواجد تفاصيله في الأسفل، والمحرك الثاني 1.6 VTI يولد قوة 120 حصان لتتسارع من 0 إلى 100 كم/س في 11.8 ثانية وتبلغ سرعتها القصوى 185 كم/س.

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الاسم الشائع	3008
الفئة	سيارة متعددة المهام مدمجة
الشركة الأم	Peugeot
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	Peugeot
الإنتاج	من 2008 إلى اليوم
التجميع	PSA Sochaux Plant (en)
التصميم	رياضي
موقع الويب	peugeot.co.uk...

المحرك وناقل الحركة	
الطاقة	مازوت
المحرك	HDI 1.6
	1560 (cc) 115 Ch
وضع المحرك	أمامي
سعة المحرك	1.6 ل
العزم	حصان 115

الحركة	دفع أمامي
ناقل الحركة	يدوي بستة (06) سرعات

الوزن والأداء

السرعة القصوى	181 (كم / ساعة)
استهلاك الوقود	6.5/4.4/5.1 لتر
خزان الوقود	60 لتر

الهيكل والجسم

الشكل	عائلية
الهيكل	أبواب 5

الأبعاد

مقاس الإطارات	17"
الطول	4365 ملم
العرض	2113 ملم

بيجو 208


بيجو 208 (بالإنجليزية: Peugeot 208) هي سيارة صغيرة من صناعة بيجو أنتجت في 2012.



بيجو 208 Allure Stop & Start 115 FAP e-HDi

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2012
التجميع	PSA Poissy Plant (en)

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين  المحرك

الوزن والأداء

الوزن كغ 975-1,295
(رطل 2,150-2,855)

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,538 مم (99.9 بوصة)

الطول 3,962 مم
(156.0 بوصة)

العرض 1,739 مم (68.5 بوصة)
(ex mirrors)

الارتفاع 1,460 ميليمتر

بيجو 205

بيجو 205 هي سيارة صغيرة أنتجتها الشركة الفرنسية بيجو من عام 1983-1998م. توجت بلقب «سيارة العقد» من قِبَل مجلة كار في عام 1990م. كما فَازَتْ بلقب سيارة العام لعام 1984م.

التاريخ

وغالبا ما يعتقد تصميم 205 في تصميم بينينفارينا، ولكن جيرارد ويلتر يدعي أنها تصميم في المنزل. بينينفارينا فقط على غرار كبريولييه. وكثيرا ما يقال أنها السيارة التي حولت حظوظ بيجو حولها. قبل 205، اعتبرت بيجو من الشركات الكبرى لصناعة السيارات في فرنسا، وتنتج صالونات كبيرة مثل 504 و505. أصدر 205 في نفس عام استحواذ بيجو على كرايسلر الأوروبية في عام 1978 ومجموعة روتس السابقة، التي كان لديها الخبرة اللازمة في صنع السيارات الصغيرة بما في ذلك سيماكا 1100 في فرنسا وهيلمان إمب في بريطانيا.

في وقت مبكر 205 استخدمت المحرك "X" (عادة ما تسمى دوفرين «حقيبة المحرك») من بيجو القديمة 104، على الرغم من أن هذه كانت في وقت لاحق (1987-1988) استبدال مع محركات شو وتو الأحدث، والتي كانت من تصميم بسا. محركات تراوحت من 954 سم مكعب إلى 1905 سم مكعب محرك التشريد، في الكربوراتور أو حقن الوقود البنزين و الديزل الإصدارات. وكان استخدامه الآن القياسية بسا بيجو سيتروين تعليق تخطيط ماكفرسون الدعامات في الجبهة، مع التواء بار التعليق الخلفي، التي لأول مرة في بيجو 305 العقارات، عنصران رئيسيان لنجاح 205. هذا مستقل تماما باستخدام التواء القضبان (التواء الربيع) والأسلحة الزائدة. وهو مضغوط جدا، وقد تم تصميمه لتقليل التدخلات في الحذاء إلى أدنى حد، مما يوفر مساحة تحميل مسطحة واسعة، مع توفير ركوب ممتاز ومناولة.

تم إطلاقه في 24 فبراير 1983، مع بداية المبيعات البريطانية في أغسطس من ذلك العام. بعد فترة وجيزة من إطلاقه، كان ضيفا إلى السيارات الأوروبية جائزة من قبل فيات أونو في نفس الحجم، ولكن في نهاية المطاف (وفقا لمنظمي الجائزة) أنها سوف تتمتع بصورة أفضل وطول الطلب في السوق أكثر من المنافس الإيطالي. كانت واحدة من خمس سيارات صغيرة هامة يتم إطلاقها على السوق الأوروبية في غضون سنة من بعضها البعض - النماذج الثلاثة الأخرى هي أونو، الجيل الثاني فورد فييستا، أوبل كورسا الأصلية (تباع باسم فوكسال نوبا على السوق البريطانية) ونيسان ميكرا الأصلية.

استخدمت نماذج الديزل محرك شود بسا ديزل المدمج في أربعة محركات، الذي تم رفعه من سيتروين بكس والذي تم عرضه في سبتمبر 1982. هذه المحركات شود لديها قدرة 1769 سم مكعب (XUD7) و 1905 سم مكعب (XUD9) وترتبط ارتباطا وثيقا XU5 و XU9 محركات البنزين في BX16 و BX19 من الوقت على التوالي، وكذلك المحركات المستخدمة في وقت لاحق في 205 غتي 1.6 و تلقائي (1.6 أيضا) و غتي 1.9 على التوالي (منتجات بيجو / سيتروين أخرى [بسا]، مثل 305 و «تالبوت هوريزون» و «بكس»، تستخدم محرك ديزل 1905 XUD9 سم مكعب بنفس قدرة محركات محركات البنزين 205 غتي 1.9 وسيترون بكس 19. كانت محركات الديزل XOD7 (و XUD9) ضاربة على مستوى العالم، وبالتالي فإن البنزين يشبه أن العديد من المشترين فازوا بأداء سيارات البنزين جنبا إلى جنب مع اقتصاد الديزل. و 205 غرد (1.8 ديزل، 59 حصان (44 كيلوواط)، 78 رطل · قدم (105.8 N م))، على سبيل المثال، كان أسرع وأكثر سلاسة من 205 غر (1.4 البنزين، 59 حصان (44 كيلوواط)، 78 رطل · قدم (105.8 م · م))، وذلك بسبب المحرك عزم الدوران الذروة في دورة في الدقيقة أقل بكثير، في حين تستخدم أقل بكثير من الوقود.

كانت هناك أيضا إصدارات مختلفة مخصصة للاستخدام التجاري، مثل زا - سيريز ذات المقعدين. كان هناك أيضا «205 متعددة»، نسخة خاصة طويل القامة جسديا

على زا أو ز على أساس بنيت من قبل بناء المدربين المستقلين مثل غروا و دوريسوتي. ودعا غروا نسخة من مقعدين على أساس زا «فو»، في حين كان يطلق على النسخة خمسة مقاعد ز المستندة إلى «نائب الرئيس». بدأت دوريسوتي بناء 205 متعدد في عام 1986؛ كان يطلق عليه «205 مولتي نيو لوك».

1990 وما بعدها

وكان 205 ضرب لحظة، ومعلومات التصميم التي وضعتها صدى في كل نموذج بيجو الذي كان لمتابعة. التصميم الخارجي لم يسبق له مثيل أو تغير بشكل كبير في تشغيله لمدة 15 عاما. كان هناك إعادة تصميم لوحة أجهزة القياس لعام 1988 نموذج العام ، وفي أواخر عام 1990 تلقت 205 تصميم الباب الجديد وبطاقات ومؤشرات الجبهة واضحة، جديدة «المدخن» مجموعات الضوء الخلفي، حقن البنزين نقطة واحدة والمحولات الحفازة أدخلت، لتلبية الجديد 1992 حدود التلوث. وجاءت هذه التحديثات في وقت حاسم، عام 1990 شهد أيضاً وصول منافس الفرنسي الجديد تماما، رينو كليو، في حين أن مترو روفر و فولكس واجن بولو تم أيضا تحديث بشكل كبير، و فورد كان قد حل محل بالفعل في العيد مع نموذج الجيل الثالث.

في بداية عام 1993، أطلقت بيجو 306 ، الذي حل رسمياً محل 309 ؛ مع وصول هذه السيارة أيضا تضائل دور 205 في مجموعة بيجو.

تم تحديث المحركات باستمرار، مع محركات «تو» الجديدة التي أدخلت في عام 1988. في عام 1991، تم إطلاق 205 دتوربو مع نسخة قوية توربو من محرك الديزل شود 1,769 سم مكعب.

بعد عدة سنوات من الانخفاض التدريجي في المبيعات، توقف بيجو 205 في المملكة المتحدة في عام 1996. وكان بيجو 205 لا يزال ، عرضت في نماذج «Sacré»

نوميرو» و «جينيراتيون» حتى نهاية الإنتاج في عام 1998، وكانت النماذج الأخيرة غلد 1.7 وتم بيعها في الأرجنتين. معظم الإصدارات الأوروبية في وقت لاحق كانت تباع فقط في فرنسا. بسبب الضغط من السوق، مع المشتريين يريدون بيجو سويرميني في القالب من 205 مرة أخرى، قامت الشركة أخيرا ببناء بديل مباشر في 206 ، الذي تم إطلاقه في عام 1998. 5,278,050 بيجو 205s تم بيعها، وظلت نسبة كبيرة منها قيد التداول اعتبارا من عام 2009. وحتى كانون الثاني / يناير 2014، أصبح عدد الطرقات في المملكة المتحدة يقل حاليا عن 14 000 شخص، مقارنة مع أعلى مستوى له في كانون الأول / ديسمبر 1994 وهو 374 773 شخصا)

وكانت 205 متاحة لأول مرة باعتبارها غتي في عام 1984 (في نفس العام الذي لا بد منه ثلاثة بوديستيل) وكان في البداية مدعوم من الوقود حقن 1.6 محرك البنزين. تم إطلاق 1.9 غتي في عام 1986، وكان المحرك 1.9 لتر يستخدم أيضا في النسخة غتي من أكبر 309 . توقفت 205 غتي في عام 1994، في ذلك الوقت كانت بيجو تنتج إصدارات عالية الأداء من 106 و 306.

الإصدارات

معظم الإصدارات كان ناقل الحركة اليدوي. كان 205 مخطط مستوى تقليم غير عادية إلى حد ما لنماذجها. كانت نماذج ثلاثة أبواب (باستثناء غتي) سيئة 'X' وخمسة أبواب نماذج كانت 'G'.

وكانت مستويات تقليم:

زا و زاد ، الإصدارات التجارية من مقعدين. كان هناك أيضا «متعددة»، إصدارات خاصة طويل القامة التي بنيت من قبل المستقلين مثل غرواو ودوريسوتي.

1.1 لتر البنزين، 4 اسطوانات - 54 بس (40 كيلوواط، 53 حصان)، 1124 سم مكعب

1.8 لتر ديزل، 4 اسطوانات - 59 بس (43 كيلوواط؛ 58 حصان)، 1769 سم مكعب
فاسيليفتند 205 زاد، 1993 أو في وقت لاحق

ز، المتاحة مع:

1.0 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 44 بس (32 كيلوواط، 43 حصان)، 954 سم مكعب

1.1 لتر البنزين، 4 اسطوانات - 54 بس (40 كيلوواط، 53 حصان)، 1124 سم مكعب

وكانت خمسة إصدارات نسخة من جيب غي

زل، متوفر مع:

1.0 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 44 بس (32 كيلوواط، 43 حصان)، 954 سم مكعب

1.1 لتر البنزين، 4 اسطوانات - 50 بس (37 كيلوواط، 49 حصان)، 1124 سم مكعب

1.1 لتر البنزين، 4 اسطوانات - 54-60 بس (40-44 كيلوواط، 53-59 حصان)،
1,24 سم مكعب (في إسبانيا، 1118 سم مكعب سيمكا / تالبوت المحرك)

1.8 لتر ديزل، 4 اسطوانات - 59 بس (43 كيلوواط؛ 58 حصان)، 1769 سم مكعب

1.6 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 79 بس (58 كيلوواط، 78 حصان)، 1580 سم مكعب تلقائي

وكانت الإصدارات خمسة أبواب سيئة غل (ملاحظة: لم يتم عرض 1.0 لتر غل في المملكة المتحدة). وكان طراز الديزل غلد 1.8 لتر شعبية، وماذا السيارات؟ مجلة أوصى بأنها سيارة مستعملة شراء في أغسطس 1992. وكان أيضا أيهما؟ مجلة أفضل

شراء لمدة خمس سنوات على التوالي في أواخر 1980s وأوائل 1990s. كان،
(وباعتباره شراء مستعملة)، سيارة أفضل من الديزل 106 الذي حل محله.

شر، المتاحة مع:

1.1 لتر البنزين، 4 اسطوانات - 54-60 بس (40-44 كيلوواط، 53-59 حصان)،
1124 سم مكعب (ارتفاع الناتج للوقود حقن ونسخة محفزة)

1.4 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 69 بس (51 كيلوواط، 68 حصان)، 1360 سم
مكعب

1.3 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 65 بس (48 كيلوواط، 64 حصان)، 1294 سم
مكعب (في إسبانيا، سيمكا / محرك تالبوت)

1.6 لتر البنزين، 4 اسطوانات

1.9 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 102 بس (75 كيلوواط، 101 حصان)، 1905 سم
مكعب تلقائي

1.8 لتر ديزل - 59 بس (43 كيلوواط؛ 58 حصان)، 1769 سم مكعب

تم وضع علامات على خمسة أبواب الإصدارات غر . وكان 1.4 لتر غر نسخة من
خمس أبواب فقط، التي أطلقت في عام 1986. وكان 1.4 لتر ثلثة أبواب متاحة
أيضا، 1991-92.

1.2 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 63 بس (46 كيلوواط، 62 حصان)، 1204 سم
مكعب (إسبانيا فقط، سيمكا / محرك تالبوت)

شت، المتاحة مع:

1.4 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 79 بس (58 كيلوواط، 78 حصان)، 1360 سم
مكعب (محفزة)

1.4 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 84 بس (62 كيلوواط، 83 حصان)، 1360 سم مكعب (في إسبانيا، سيمكا / تالبوت المحرك)

1.4 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 83 بس (61 كيلوواط، 82 حصان)، 1442 سم مكعب (إسبانيا فقط، سيمكا / تالبوت المحرك)

شس ، متوفر مع:

1.3 لتر البنزين، 4 اسطوانات - 65 بس (48 كيلوواط، 64 حصان)، 1294 سم مكعب (إسبانيا فقط، سيمكا / محرك تالبوت)

1.4 لتر البنزين 85 - 14 حصان 1360 سم مكعب محرك TU3S.

1.6 لتر (1580 سم مكعب) البنزين

كان يسمى نموذج الباب 5 غ، واستخدمت نفس المحرك 1360 سم مكعب TU3s كما شس (المملكة المتحدة)

غكس ، متوفر فقط في إسبانيا مع:

1.6 لتر بنزين، 4 اسطوانات - 94 بس (69 كيلوواط، 93 حصان)، 1592 سم مكعب (سيمكا / تالبوت المحرك)

غكس (أوك فيرسيون)، 1993-94.

1,360 سم مكعب محرك TSA3M / Z بسا مع نظام حقن مونو-جيترونيك من بوش مع المحول الحفاز.

إنتاج الطاقة (75 حصان) 0-62 ميلا في الساعة في 10.6 ثانية.

استهلاك الوقود (MPG) ثابتة سرعة القيادة: 56 ميلا في الساعة (90 كم / ساعة) = 50.4 ميلا في الغالون-imp (5.60 L / 100 كم، 42.0 ميلا في الغالون-US) و 75 ميلا في الساعة (121 كم / ساعة) = 38.2 ميلا في الغالون-imp (7.39 L / 100 كم؛ 31.8 ميلا في الغالون-US).

3 و 5 أبواب الإصدارات المتاحة مع فتحة سقف انزلاق، قفل مركزي عن بعد، 5 سرعة علبة التروس ما.

من عام 1994، تم استبدال X / G مخطط تقليد التي كتبها ماردي غرا ، Colorline ، للأبد و اللكنة . تم تقديم إصدارات «جي تي» الآن فقط في أوروبا القارية بمحرك 1.6 لتر، وكانت نماذج المملكة المتحدة ماردي غرا . ومع ذلك، استمرت إصدارات غتي دون تغيير.

متغيرات عالية الأداء

205 غتي

تم إطلاق غتي 1.6 لتر في عام 1984، وجاء مع محرك XU5J ، وإنتاج 105 بس (77 كيلوواط، 104 حصان)، لعام 1987 نموذج العام تلقى XU5J الاسطوانة مع صمامات أكبر وبالتالي تصبح XU5JA. ونقل عن المحرك الجديد 115 حصان (86 كيلوواط، 117 بس). وجاءت غتي 1.9 لتر مع محرك XU9JA إنتاج 128 بس (94 كيلوواط، 126 حصان)، على الرغم من أن النماذج في وقت لاحق مع المحول الحفاز تنتج 122 بس (90 كيلوواط، 120 حصان). داخليا هذه المحركات هي مشابهة جدا، والاختلافات الرئيسية في 1.9 لتر الإصدارات هي أطول السكتة الدماغية، ومبرد النفط، وبعض أجزاء من نظام حقن الوقود. يشتهر محرك 1.6 لتر السكتة الدماغية الأقصر بكونه متجها وحريصا، في حين أن 1.9 لتر يشعر أكثر راحة وتوركييه. خارج خليج المحرك الاختلافات الرئيسية بين 1.6 غتي و 1.9 غتي هي نصف الجلود مقاعد (1.9 غتي) مقابل مقاعد القماش (1.6 غتي). و مكابح قرصية من جميع النواحي (GTI 1.9) مقابل أقراص في الجزء الأمامي و طبل الفرامل في الجزء الخلفي (GTI 1.6)؛ (سبيديلين SL201) (1.6 غتي) مقابل 15 بوصة (سبيديلين SL299) سبائك (1.9 غتي).

لا يزال 205 غالبا ما تعامل كمعيار في اختبارات السيارات الجماعية من أحدث نماذج غتي أو ما يعادلها. بيجو نفسها لم إعادة حقا حقا هذا النجاح في نماذج غتي في

المستقبل، على الرغم من أنها جاءت قريبة جدا مع البديل غتي-6 يحظى بتقدير كبير من بيجو 306 . تم تصميم نسخة كبريولييه من 205، والمعروفة باسم سغ (أو كت في فرنسا)، وتجميعها جزئيا من قبل بينينفارينا من إيطاليا. كما كان هناك نسخة كتي، مع نفس الأقواس والعجلات البلاستيكية كما 1.6 غتي المتاحة. وتضمنت بعض النماذج اللاحقة المحرك المحفز 1.9 لتر.

وكان الفرق الجمالي الرئيسي بين الإصدارات غتي / كتي و 205 نماذج أخرى من أقواس العجلات البلاستيكية وتقليمها، وجبهة الوفير الأمامية والخلفية. كما خضع قذيفة بعض التغييرات الطفيفة، بما في ذلك أقواس العجلات الكبيرة (لتناسب مع عجلات أكبر على GTI و CTI)، وأعيد تصميم نظام التعليق وجلس أقل على GTI مع ربيع أكثف، عظام الترقوة مختلفة ومرتبطة انخفاض مكافحة لفة بار.

مع النجاح المبكر ل 205 غتي في أوروبا، ذكرت موتور تريند في عام 1984 أن بيجو تنظر بجدية في إضافتها إلى تشكيلة الولايات المتحدة، على الرغم من أن بيجو كان لها صورة أكثر روعة في الولايات المتحدة. [بحاجة لمصدر] لاشيء جاء من أي وقت مضى من مثل هذه الشائعات، ولكن، وأي حديث عن بيجو توسيع وجودها في الولايات المتحدة أصبح موضع نقاش عندما اضطرت للانسحاب في عام 1991.

وقد تضررت مبيعات المبادرة العالمية للتصنيف في المملكة المتحدة في أوائل التسعينات من جراء ارتفاع أقساط التأمين الناجمة عن السرقة العالية والسيارات من هذا النوع. وتسببت لوائح الانبعاثات الصارمة على نحو متزايد في زيادة إنتاج 1.6 غتي من الإنتاج في عام 1992، في حين تم بيع 1.9 لتر لمدة عامين إضافيين بفضل إعادة هندسة المحرك لتمكينه من العمل بشكل صحيح مع المحول الحفاز الذي انخفض الطاقة إلى 122 بب (91 كيلووات؛ 124 بس).

طبغات خاصة 205 غتي

بيجو تنتج بعض طبعة محدودة 205 نماذج غتي على حياة السيارة:

على مدى 1989-1990، تم صنع 1200 غتي في الألوان الجديدة ثم من الأزرق الأزرق (الأزرق لامع مشرق) وسورينتو الأخضر (الأخضر بيرليسسينت الظلام جدا). تم صنع السيارات في مزيج متساو من 300 الأزرق 1.6 لتر و 300 الأخضر 1.6 لتر و 300 الأزرق 1.9 لتر و 300 الأخضر 1.9 لتر. كان لدى السيارات فتحة سقف انزلاقية، وتوجيه قيادة السيارة والجلد الرمادي الكامل الداخلية وفقا لمعايير، جنبا إلى جنب مع السجاد الرمادي والممرات. وأضيفت هذه الألوان الطلاء في وقت لاحق إلى قائمة الألوان المتاحة للنماذج السائدة.

كان جينتري طبعة محدودة 205، على الرغم من أنه لا يمكن أن يكون نموذجا للمبادرة العالمية للتصنيف كما أنه يستخدم ديتونيد 105 حصان (78 كيلوواط، 106 بس) 1.9 لتر المحرك مع علبة التروس السيارات. تم صنع 300 نموذج فقط في سورينتو غرين وأزتيك الذهب (تسمى أحيانا مايفير البيج). أنها تأتي مع كامل الجلود وتقليم الخشب الحقيقي، السلطة بمساعدة التوجيه، وتقاسم المنافع والمرايا ساخنة. وجاء جينتري مع نفس الجانب الديكورات الجسم كما غتي، مما أدى إلى جينتري في كثير من الأحيان يجري مخطئا ل غتي.

كانت غريف طبعة خاصة للمبادرة العالمية للتصنيف في أوروبا، وتم بيعها في فرنسا وألمانيا وهولندا. كان أخضر أخضر مشرق (يدعى 'ليزر' غرين أو 'فيرتي فلوريت' ، وقد تم تجهيزه بجميع خيارات البائعين المتاحة في ذلك الوقت باستثناء تكييف الهواء، ولكن بما في ذلك كامل جلد أسود الداخلية، عبس، مقود كهربائي وفتحة سقف. 1652 غريفس مصنوعة، وكلها بالليزر الأخضر ومع عجلات رمادية داكنة بأكسيد مع حافة الفضة.

تم إنتاج FM1 للمملكة المتحدة في عام 1992 ليتزامن مع عيد ميلاد ال 25 من راديو بي بي سي 1 . تم صنع 25 فقط، وكانت كل سيارة مرقمة بشكل فردي مع لوحة صغيرة من النحاس الأصفر. كانت السيارة متوفرة باللون الأسود فقط مع شارات «راديو 1 إف إم 25»، عجلات سبيكة معدنية رمادية، وجاءت مع جميع الخيارات المجهزة كالمعيار. تم تحديد نظام ستيريو خاص يتضمن مبدل أقراص مدمجة وجرف خلفي صوتي من قبل كلاريون. راديو 1 ركض مسابقة على الهواء للفوز واحد.]
[بحاجة لمصدر]

205 ستدت

في عام 1993 عرض بيجو 205 و 405 ستدت، نموذج الديزل أداء أعلى للجلوس بين مجموعة الديزل القياسية والسيارات غتي نهاية أعلى. و 205 ستدت (خاص توربو ديزل تقلييم) كان متوفرا فقط في بوديشيل 3 أبواب مع محرك الديزل توربو 1,769 سم مكعب (XUD7 T / K) مع تقلييم والكماليات من 205 غتي. تم تسويق السيارة في البداية نحو المديرين التنفيذيين، مع مقاعد دلو من القماش الناعم في البيج مع السجاد مطابقة ولوحة أجهزة القياس، كما وجدت أيضا في نماذج جينتري. تتميز السيارة باس، قفل مركزي، والنوافذ الكهربائية والمرايا ساخنة سخنة كهربائيا أيضا. وقد تم تجهيز العديد منها مع فتحة سقف كبيرة، فراغ ختم الشريحة.

يتم العثور على ستدت 205 فقط في ثلاثة ألوان. 'أويرون غرين'، 'ستيل غراي' و 'أزتيك غولد'. وكان إنتاج السيارة حوالي عام واحد بين عامي 1993 و 1994.

اعتبارا من عام 2014، هناك فقط 84 أمثلة من ترك ستدت مرخصة على الطرق و 118 سورن في المملكة المتحدة مما يجعل السيارة سعى تماما بعد مع جامعي ومحبي

205. نماذج ستدت غالبا ما وجدت بيع لأكثر من نموذج المبادرة العالمية للتصنيف بسبب إلى اقتصادهم وندرة نسبية عند مقارنة أرقام إنتاج السيارة مقابل الانخفاض.

اعتبارا من 22 ديسمبر 2016، هناك فقط 53 اليسار ستدت على الطرق و 131 سورن في المملكة المتحدة. الوصول إليه في 22 ديسمبر 2016

205 رالي

من 1988 إلى 1992 إنتاج بيجو البديل آخر من 205، و 205 رالي، التي تم تصميمها وإنتاجها من قبل بيجو تالبوت الرياضية. تم وضع هذه الطبعة من 205 كبديل فعال من حيث التكلفة ل 205 غتي، والحفاظ على طابعها الرياضي، ولكن كونها أقل تكلفة لشراء أو الحفاظ عليها.

لتحقيق ذلك، استخدمت بيجو مشتق من محرك سلسلة تو المستخدمة في s205 بعد 1987، الذي تم تعيين TU24. المحرك هو في الأساس المحرك نفسه كما كان في 1.1 لتر 205 مع اسطوانات بالملل إلى إزاحة المحرك الكلي من 1294 سم مكعب، وهو عمود الحدبات الرياضية وتوب المكربن ووير . إنتاج محرك 1.3 لتر 103 بس (76 كيلوواط، 102 حصان) في 6800 دورة في الدقيقة. حصلت السيارة على التعليق الأمامي 1.6 غتي مع أقراص الفرامل التهوية، و 1.6 غتي المحور الخلفي مع الفرامل طبل.

تم تجريد 205 رالي تماما من جميع العازلة للصوت تقريبا، والنظم الكهربائية أو غيرها من العناصر الفاخرة، وانخفاض الوزن إلى ما لا يزيد عن 794 كجم (1750 رطل). معداتها في أضيق الحدود، جنبا إلى جنب مع ارتفاع الدورات اللازمة لإطلاق العنان لكل حصانا المحرك يعطي 205 رالي الطابع المتكشف جدا ويجعل من الصعب ولكن مجزية سيارة لدفع بجدا، وهو واحد من الأسباب أنها الآن شعبية جدا

بين 205 عشاق غتي. يتوقع بيجو لبناء حوالي 5000 راليس. في نهاية المطاف تم إنتاج 30,111 راليس، على الرغم من أنها كانت تباع فقط في بعض الأسواق الأوروبية البر الرئيسي (بما في ذلك فرنسا وبلجيكا والبرتغال وإسبانيا وإيطاليا وهولندا).

وتشمل السمات الجمالية المميزة ل 205 رالي أقواس العجلات المربعة (التي تختلف عن أقواس غتي)، وويلريمز ذات لون الجسم الصلب وشارات بيجو-تالبوت الرياضية الملونة قوس قزح على الشبك الأمامي والخلفي. كانت متوفرة فقط باللون الأبيض. تم بيع رالي مع الداخلية ذات الوزن المنخفض مع شعار الرياضة بيجو تالبوت المطرزة في المقاعد الأمامية.

بين عامي 1990 و 1992 بنيت بيجو أيضا نسخة 1.9 لتر من رالي 205. ولم ينتج سوى حوالي 1000 منها ولم يتم بيعها إلا في ألمانيا، لأن النسخة التي تبلغ 1.3 لتر لم تستوف لوائح الطرق الألمانية. و 1.9 رالي هو مجرد 105 حصان (78 كيلوواط) 1.9 غتي مع بوديشيل رالي والمؤشرات الجديدة على غرار جديد ووحدات الضوء الخلفي. على الرغم من أنها حتى أكثر ندرة من رالي 1.3، فهي أقل شعبية بين هواة بيجو، لأنها تفتقر إلى الطابع الخام والمتكشف من رالي 1.3 و 150 كجم (331 رطل) أثقل.

في عام 1994 عرض بيجو رالي إلى سوق المملكة المتحدة، كان متوفرا في لونين (500 الأبيض، 250 أصفر) وكان أساسا شت إعادة شدد. وقد تم تجهيزها بمقاعد من القماش الأسود مطرزة بشعار بيجو-تالبوت سبورت والألوان الرياضية بيجو-تالبوت خلف الأقواس الأمامية وعلى الأقواس الخلفية، فضلا عن نفس العلامات على الشواية والباب الخلفي لأخيها الأوروبي. كان مدعوم من قبل الحديد المحظور 1360 سم مكعب TU3.2 المحرك مع نفس الكربوريتور سوليكس مزدوج الاختناق وجدت على محرك شس في وقت سابق. أنتجت 75 حصان (56 كيلوواط، 76 بس)

وحققت 107 ميلا في الساعة (172 كم / ساعة) مع 0-60 ميلا في الساعة من 11.7 ثانية.

بعد 205 رالي، بيجو استخدمت مرة أخرى تسمية «رالي» لبعض من 106 و 306 النماذج.

205 توربو 16 (T16)

ل 205 T16 homologate («توربو 16» في فرنسا) المجموعة B رالي السيارات، وكان بيجو لإنتاج 200 أمثلة الطريق الجارية. ووفقا للوائح المجموعة باء، كان يتعين أن تستند هذه اللوائح إلى سيارة طريق الإنتاج الحالية. قررت بيجو أن تقام سيارة التجمع ب على إصدار البابين من 205. وقد استند المحرك على كتلة الحديد الزهر من نسخة الديزل من عائلة المحرك شو ثم جديدة، وإن كان مع وضعت خصيصا 16 صمام الرأس. وجاءت علبة التروس من سيتروين سم ولكن تم تركيبه بشكل عرضي. كانت السيارة كل عجلة القيادة. تم بناء الجسم من قبل هيليز، حيث تم تسليم ثلاثة بوديشيلز القياسية من خط الإنتاج وتعديلها بشكل كبير. قطع هيوليز الجزء الخلفي الكامل للسيارة وملحومة في جدار الحماية عرضية بين B- الوظائف. ثم تم بناء الإطار الخلفي في خليط من ملامح الصلب ورقة والأنابيب. تم تعديل الجبهة بطريقة مماثلة مع إطار أنبوب يحمل التعليق الأمامي. تم تسليم الجثث المكتملة إلى سيمكا (تالبوت) لسلسلة إنتاج 200 سلسلة وبيجوت تالبوت سبورت لإصدارات المنافسة. جميع إصدارات الشوارع (فينس P1 إلى P200) كانت محملة باليد ومزودة بشكل مماثل باللون الرمادي الداكن، باستثناء اللون الأول (فين P1) الذي رسم باللون الأبيض وحمل جميع زخارف السيارات المنافسة لأغراض العرض التوضيحي. تم بناء السيارات المنافسة من سلسلة التطور الأولى (فين C1 إلى C20) في قسم الرياضة بيجو تالبوت الرياضة وعرضها على الجمهور في نفس اليوم كما نسخة الشارع القياسية. تم بناء سيارات المنافسة في وقت لاحق من سلسلة تطور 2 (فين C201 إلى C220) بشكل مختلف كما كان الإطار الفضائي الخلفي لا مزيد من ملامح الصلب ورقة في ذلك ولكن تم تماما من أنابيب فقط.

وبصرف النظر عن المظهر، وكان المتغيرات الطريق عمليا لاشيء مشترك مع نموذج الإنتاج العادي وتقاسم عرضية منتصف المحرك، تخطيط الدفع الرباعي للسيارة رالي، ولكن كان أقل من نصف القوة، في حوالي 200 بس (147 كيلوواط، 197 حصان). كان T ل توربو. 16 يقف 16 صمامات. مشابه لطبيعية 205، كان T16 أقواس العجلات على نطاق أوسع، ورفع الجزء الخلفي كله لإعطاء الوصول إلى المحرك. تحتها، وأبقى على نظام الدفع معقدة من رالي السيارات إلى الالتزام بالقواعد المجموعة B بالإضافة إلى نموذج المجموعة B، كان أقل GTI 205 كما وافق الاتحاد الدولي للسيارات للمنافسة في بطولة العالم للرايات-3 و المجموعة الفئات.

بيجو تالوت الرياضة الصورة مصنع T16s 205 تحت جان تود كانت السيارات الأكثر نجاحا على المنافسة في العامين

الماضيين من رالي بطولة العالم "عصر الصورة المجموعة B، والفوز في 1985 و 1986 الصانعين و السائقين الألقاب مع تيمو صالحونين و جحا كانكونن على التوالي ضد هذه المنافسة بارزة من أودي، لانسيا، و فورد، مع نموذج تطور 2 يجري إدخالها لهذا الأخير من هذين الموسمين.



بيجو 205

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة صغيرة ✎
الشركة الأم	بيجو - سيتروان
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو
الإنتاج	1983 - أكثر من 5 ملايين 1999)
التجميع	PSA Mulhouse Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين — PSA XUD7 T/K(en) ✎ — PSA XUD7/K (en) ✎ ✎
وضع المحرك	أمامي

الوزن والأداء

الوزن	740 - 980 كغ
-------	-----------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,420 ميليمتر ✎
الطول	3710 مم
العرض	1580 مم
الارتفاع	1,350 ميليمتر ✎

بيجو 204

بيجو 204 (بالفرنسية: Peugeot 204) هي سيارة عائلية صغيرة من إنتاج شركة بيجو بين سنوات 1965-1976.



بيجو 204 ليموزين

معرض الصور





معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	(C) سيارة مدمجة
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو
الإنتاج	1965–1976 1,604,296 produced[2]
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) ✎ ✎
المصمم	Battista Pininfarina 1893–1966
التصميم	FF layout

المحرك وناقل الحركة

المحرك	1.1 L I4
	محرك 1.3 L
	ديزل I4 1968–1973
	محرك 1.4 L
	ديزل I4 1973–1976

الوزن والأداء

الوزن	كغ (1,876 رطل) 851
-------	--------------------

الهيكل والجسم

الشكل	4-door سيدان
	4-door ستیشن
	(break) واغن
	2-door كوبيه
	سيارة مكشوفة 2-door
	عربة نقل 2-door
مرتبط	بيجو 304

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,595 مم [3] (102.2 بوصة)
الطول	3,990 مم (157 بوصة) [2]
العرض	1,560 مم (61 بوصة)
الارتفاع	1,400 مم (55 بوصة) (saloon empty) 1,340 مم (53 بوصة) (saloon loaded)

بيجو 203

بيجو 203 (بالإنجليزية: Peugeot 203) هي سيارة من صناعة بيجو أنتجت في 1948م.



بيجو 203 كوبيه المصدر: تم التقاط الصورة في معرض نادي السيارات العتيقة في ولاية باي يوم 10 يوليو 2005 في Endicott Estate في ديدهام، ماساتشوستس بواسطة المستخدم: Sfoskett


معلومات عامة

النوع طراز سيارة

العلامة التجارية بيجو

المصنع	بيجو
الإنتاج	1948
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) 

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين 

الوزن والأداء

الوزن 950 كيلوغرام 

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (101.6 بوصة) 2,580
	saloon, 2,780 مم
	estate (109.4 بوصة)
الطول	مم (171.3 بوصة) 4,350
	saloon, 4,530 مم
	estate (178.3 بوصة)
العرض	مم (63.8 بوصة) 1,620
الارتفاع	1,560  ميليمتر

بيجو 202

بيجو 202 (بالإنجليزية: Peugeot 202) هي سيارة من صناعة بيجو أنتجت في 1938 وتوقف إنتاجها في 1942.



بيجو 202، بنيت حوالي عام 1938.







معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	(B) سيارة صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو[3]
الإنتاج	1938 - 1942
	1945 - 1948
	104,126 produced
التصميم	محرك أمامي ذو دفع خلفي

المحرك وناقل الحركة

المحرك	1133 cc
	محرك ذو أربع اسطوانات مرتبة في خط مستقيم
الحركة	3-speed manual
	synchromesh on ratios 2 and 3.

الوزن والأداء

الوزن	كغ (1,960 رطل) (approx) 890
-------	-----------------------------

الهيكل والجسم

الشكل	4-door سيدان
	2-door سيارة مكشوفة
	مكشوفة

سيارة 4-door
[4] مكشوفة
نصف نقل 2-door

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (96 بوصة) 2,450 (berline)
	مم 2,650 (hatch) (104 بوصة)
الطول	مم 4,110 (162 بوصة) (berline)
	مم 4,430 (hatch) (174 بوصة)
العرض	مم (59 بوصة) 1,500 (berline)
	مم (63 بوصة) 1,590 (hatch)
الارتفاع	مم (61 بوصة) 1,550

بيجو 108

بيجو 108 هي سيارة مدينة صغيرة تم تصنيعها من طرف شركة بيجو فرنسا لتنافس بها سيتروين دي إس 3 و سيارة رينو توينجو في فئة السيارات الصغيرة ظهرت أول مرة في مارس 2014، في معرض جنيف للسيارات وبعد ذلك ظهرت في جويلية 2014 في المملكة المتحدة.

وهي في نفس فئة سيارة سيتروان سي 1 وتويوتا أيجو يتم تركيب الهيكل والمحرك وناقل الحركة والكهرباء في المصنع الواقع بجمهورية التشيك.

نموذج بيجو 108 مدعوم بخيارين من محرك ثلاثي الأسطوانات: الأول محرك VTi بسعة 1.0 لتر وقوة 68 حصانا يطلق 91 غ/كم من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وكذلك النموذج صديق البيئة محرك e-VTi بانبعثات أقل من ثاني أكسيد الكربون تقدر ب 88 غ/كم. المحرك الثاني: بسعة 1.2 لتر وقوة 82 حصانا ولانبعاثات تقدر ب 99 غ/كم.

نموذج 2015

تم تطوير النموذج سنة 2015 وذلك لتتيح شركة بيجو مواصفات أكثر في هذا النموذج وذلك من خلال لإضافة الكثير من الميزات حيث أصبحت أكثر عملية وكفاءة في استهلاك الوقود وتعتبر بيجو 108 2015 من اخف السيارات صغيرة الحجم فتزن 840 كجم فقط لتسير بعجلات مقاس 15 بوصة المتاحة اختياريًا بمقاس 14 بوصة و ذلك الوزن الصغير قد يختلف قليلا بين نسختي سيارة بيجو 108 2015 الثلاث ابواب والخمسة ابواب ولكن ابعاد سيارة بيجو 108 2015 تتماثل من حيث الطول والذي يبلغ 3.47 متر ومن حيث العرض والذي يبلغ 1.62 متر. سيارة بيجو 108 2015 تعمل بالجر الامامي ومتاحة بثلاث محركات 3 اسطوانات بنزينية وهي: محرك سيارة بيجو 108 2015 الأعلى أداء محرك PureTech VTi سعة 1.2 لتر وقوة 82 حصانا مقترن بناقل حركة يدوي 5 سرعات معدل الانبعاث 99 جم/كم. محرك سيارة بيجو 108 2015 صديق البيئة محرك e-

VTi بثلاثة اسطوانات سعة 1.0 لتر بقوة 68 حصان مقترن بناقل حركة يدوي من 5 سرعات معدل الانبعاث 88 جم/كم. محرك سيارة بيجو 108 2015 الأقل أداءا
محرك VTi بثلاثة اسطوانات سعة 1.0 لتر بقوة 68 حصان مقترن بناقل حركة يدوي من 5 سرعات معدل الانبعاث 95 جم/كم. محرك VTi بثلاثة اسطوانات سعة 1.0 لتر بقوة 68 حصان مقترن بناقل حركة 97 جم/كم. كما يوجد في بيجو 108 سقف قماشى قابل للطي وشاشة تعمل باللمس مقاس 7.5 بوصة مزودة بنظام Open and Go و مكيف هواء اوتوماتيك وتدفئة للمقاعد بالإضافة الي عجلة قيادة كهربائية, كما زودت السيارة 6 وسائل هوائية و نظام مساعد لقيادة السيارة على المرتفعات ونظام تحذير لانخفاض ضغط هواء الإطارات ونظام كوابح مانع للانزلاق ABS و نظام الثبات الإلكتروني ESP بالإضافة الي ميزة تشغيل السيارة بنظام Start/Stop الاختيارية.



نموذج 2015



بيجو 108 رولان جاروس

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الاسم الشائع	108
الفئة	صغيرة جدا
الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	إلى الوقت الحاضر 2014
التجميع	فرنسا

جمهورية التشيك

التصميم هاتش باك

مواقع الويب peugeot.com...

108.peugeot.it (الإيطالية) ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك لتر 1.0 / 1.2

وضع المحرك أمامي

القوة حصان 68 / 88

ناقل الحركة 5
سرعات اوتوماتيكي

الوزن والأداء

الوزن كيلوغرام 840 ✎

السرعة القصوى كم / ساعة 180

الهيكل والجسم

الشكل باب 3-5

الأبعاد

قاعدة الإطارات ميليمتر 2,340 ✎

الطول ميليمتر 3,475 ✎

العرض ميليمتر 1,615 ✎

الارتفاع ميليمتر 1,460 ✎

بيجو 106

106

بيجو 106 (بالفرنسية: Peugeot 106) هي سيارة صغيرة فرنسية ركبت من طرف بيجو ما بين 1991 و2003 (تم تطوير التصميم في 1996) عرفت هذه السيارة رواجاً كبيراً على طول 12 سنة من الوجود. عدد الوحدات المباعة هو 2798200 وحدة على مدار تاريخ التصنيع.



سيارة بيجو 106 XN 1.1 هاتشباك بثلاثة أبواب موديل 1997. هذه سيارة مستوردة باللون الرمادي من المملكة المتحدة، وتمت الموافقة على تصديرها إلى أستراليا في سبتمبر 2003. تم التقاط الصورة في برونزويك، فيكتوريا، أستراليا.

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	(B) سيارة صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	1991–2003 (2,798,200 units)
التجميع	ميلوز، فرنسا أولنيه سو بوا، فرنسا STAFIM (المرسى تونس)، تونس
التصميم	Front-engine, front-wheel-drive [الإنجليزية]
موقع الويب	peugeot.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	1.0 L 14 (محرك بنزين) 1.1 L 14 (محرك بنزين) 1.3 L 14 (محرك بنزين) 1.4 L 14 (محرك بنزين) 1.6 L 14 (محرك بنزين) 1.5 L 14 (محرك ديزل) محرك (كهربائي) 11 حصان 15/كو
--------	---

الوزن والأداء

الوزن	كغ 790–950 -1,741.7 (رطل 2,094.4)
-------	---

الهيكل والجسم

الشكل	هاتشباك 3-door
-------	----------------

	هاتشباك 5-door
مرتبط	سيترولين ساكسو

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (93.9 بوصة) 2,385 (1991-96)
	مم (94.0 بوصة) 2,387 (1996-2003)
الطول	مم 3,564 (1991-96) (140.3 بوصة)
	مم 3,678 (1996-2003) (144.8 بوصة)
العرض	مم (62.6 بوصة) 1,590 (1991-96)
	مم (62.8 بوصة) 1,594 (1996-2003)
	مم (63.4 بوصة) 1,610 (GTi)
الارتفاع	مم (53.9 بوصة) 1,369 (1991-96)
	مم (54.3 بوصة) 1,380 (1996-2003)
	مم (53.4 بوصة) 1,357 (GTi)

بيجو 1007

بيجو 1007 هي سيارة صغيرة من صناعة بيجو أنتجت في 2004 وتوقف إنتاجها في 2009.

التصميم

يتميز التصميم الفريد من نوع 1007 بأربع ركائز، واثنين من أبواب منزلقة كهربائية (على غرار تويوتا بورت)، بدلا من الأبواب التقليدية المفصلية لتسهيل الوصول إليها في الأماكن الضيقة وعلى التلال. ظهرت السيارة أيضا المستخدم قابلة للتبديل كاميليو قطع الداخلية تقلييم.

الخلفية

آخر الابتكارات (توقف الآن) هو اختياري «2-ترونيك» انتقال شبه التلقائي، وتستخدم أيضا (تحت اسم "Sensodrive") على سيتروين الصورة C2، C3 وC3 بلوريال (وإن كان يستخدم نظام مماثل علهدسون كومودور في 1950s، وإن كان باستخدام التحول فراغ)، التي تشترك في محركات البنزين L 1.4 و L 1.6 و L 1.4 و L 1.6 محركات الديزل.

بالنسبة لحجمها، كانت 1007 مكلفة، مع أسعار حوالي € 14,000 / £ 10,000. وقد منحت يورونكاب السيارة ثاني أفضل تصنيف على الإطلاق لسلامة الركاب الكبار.

ميزات

و 1007 هي السيارة الرئيسية الأولى من بيجو لميزة رقم «صفر مزدوج». في البلدان الناطقة باللغة الإنجليزية، تم تسويق الاسم مع النطق «عشرة أوه سبعة».

أطلقت أصلا مع النطق، «واحد مزدوج يا سبعة»، وجيمس بوند تعزيز النمط، بيجو تعديل استراتيجيتها، تحت ضغط من أصحاب الامتياز بوند. كما يطلق عليه عادة «الألف وسبعة». في فرنسا، تم تسويقه باسم «ميل-سيبت».

توقف في أوروبا

تم إسقاط 1007 من طراز بيجو في المملكة المتحدة في عام 2008، على الرغم من أن السيارة كانت لا تزال في الإنتاج في أوروبا القارية حتى نهاية عام 2009. والخلف غير المباشر هو بيجو 2008 .

المبيعات

عام المبيعات في جميع أنحاء العالم الإنتاج العالمي ملاحظات

TBA	TBA	1,100	2004
TBA	TBA	53,800	2005
TBA	TBA	34,100	2006
TBA	TBA	18,600	2007
TBA	TBA	11000	2008
TBA	4,800	5,200	2009
TBA	0	100	2010



بيجو 1007

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2004-2009
التجميع	PSA Poissy Plant (en)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	------------

الوزن والأداء

الوزن 1,291 كغ
(2,846 رطل)

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,315 ميليمتر

الطول 3.73 متر (146.9 بوصة)

العرض 1.67 متر (65.7 بوصة)

الارتفاع 1,620 ميليمتر

بيجو 104

المائة وأربعة هي سيارة فرنسية تم صنعها من طرف بيجو ميلوز. صنعت بالنسخ 3 ، 4، و 5 أبواب؛ فنسخة 3 أبواب عرفت وجهة رياضية، أما نسخة 5 أبواب فعرفت آن ذاك بأقصر سيارة في العالم بدئ في إنتاجها في 1972 و توقف في 1988



بيجو 104 إس، 1979



بيجو 104

معلومات عامة

النوع	طرز سيارة
الفئة	(B) سيارة صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو سيتروين
الإنتاج	1972-1988
التجميع	Mulhouse, France (STAFIM) المرسى (تونس)، تونس
المصمم	باولو مارتن
التصميم	FF layout

المحرك وناقل الحركة

المحرك	954 cc XV I4
	1,124 cc XW I4
	1,219 cc XZ I4
	1,360 cc XY I4

الوزن والأداء

الوزن	760 كيلوغرام
-------	--------------

الهيكل والجسم

الشكل	4-door سيدان 1972-76
	3-door هاتشباك 1974-88
	5-door hatchback 1976-88
مرتبط	LNA / LNA سيتروين
	ستروين فيزا
	تالبوت سامبا

الأبعاد

قاعدة الإطارات	بوصة 95.25
----------------	------------

	(4/5 door) (2,419 mm) 3 door) (2,230 mm) 87.81 بوصة 1] door)
الطول	بوصة 141 (4/5 door) (3,600 mm) بوصة 129.25 1] door) (3,283 mm) 3 door)
العرض	بوصة (1,520 mm) [1] 59.8
الارتفاع	بوصة 54.75 (4/5 door) (1,391 mm) 3 door) (1,340 mm) 52.75 بوصة door)

بيجو 10

بيجو 10 (بالفرنسية: Peugeot Type 10) سيارة كلاسيكية أنتجها شركة بيجو الفرنسية لصناعة السيارات في الفترة الممتدة بين (1894 و 1896)



تم التصوير في متحف مغامرة بيجو-سوشو، فرنسا

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
سنوات الطراز	1894-1896
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو

البلد	 فرنسا
التجميع	فألينتينييه 

الوزن والأداء

الوزن	500 كيلوغرام 
السرعة القصوى	16 كيلومتر في الساعة 

الأبعاد

قاعدة الإطارات	1,550 ميليمتر 
الطول	2,850 ميليمتر 
العرض	1,530 ميليمتر 

بيجو 107



بيجو 107 هي سيارة المدينة التي تنتجها شركة بيجو الفرنسية لصناعة السيارات وأطلقت في يونيو 2005.

وقد تم تطوير 107 من قبل مشروع B-صفر من بسا بيجو سيتروين في مشروع مشترك مع تويوتا. وسيتروين C1 وتويوتا أيجو هي شارة هندسيا إصدارات نفس السيارة، على الرغم من أن Aygo لديه المزيد من التفاصيل الاختلافات من C1. بنيت الثلاثة في المرافق الجديدة من تويوتا بيجو سيتروين السيارات التشيكية مشروع مشترك في مدينة كولين، جمهورية التشيك.

وهو أربعة مقاعد، وهو متاح كما ثلاثة أو خمسة هاتشبك الباب. وحلت سيارة 107 محل 106، التي توقفت عن الإنتاج في يوليو 2003 بعد اثني عشر عاما. وتظهر الرؤية الخلفية لبيجو 107 مجموعات ضوء الذيل التي تشاركتها مع سيتروين سي 1، ولكن ليس مع تويوتا أيجو.

في يناير 2010، أعلنت بسا بيجو سيتروين أنها تذكر «أقل من 100,000 وحدة» من 107 وسيتروين C1، في أعقاب استدعاء تويوتا في جميع أنحاء العالم لدواسة

التعجيل الشائكة الخاطئة - التي يتأثر أيغو. في ظل ظروف معينة، يمكن أن دواسة عصا في موقف الاكتئاب جزئيا، أو العودة ببطء إلى وضع إيقاف.

فاسليتس

في فبراير 2009، تلقت بيجو 107 عملية تجميل لتتوافق مع النظرة الجديدة التي أعطيت لسيتروين C1 وتويوتا أيغو. وكانت التغييرات الجمالية الوحيدة التي تم إجراؤها على المصد الأمامي والداخلية وعجلات الديكورات.

المصد الآن الرياضة ما تشير إلى بعض بيجو «فم كبير» نظرة. وقد تم نقل موضع لوحة الأرقام من الشريط الأسود في منتصف الشبكة (التي لديها الآن شريط على غرار الكروم تشغيل على طول ذلك) تحت الشبكة نفسه وتم إضافة اثنين من فتحات الجانب لإعطاء السيارة نظرة محدثة.

الداخلية لديها الآن المزيد من الخيارات من الأقمشة للمقاعد والرسومات على الكونسول الوسطي قد تغيرت قليلا. ويمكن العثور على التحسينات الأخرى التي أدخلت على السيارة في المحرك الذي ينتج الآن 106 غراما من ثاني أكسيد الكربون في الكيلومتر الواحد مقابل 109 قبل، وقد تم تحسين الاقتصاد في استهلاك الوقود دورة الحضرية الموحدة من 61 ميلا في الغالون-imp (4.6 لتر / 100 كم؛ 51 ميلا في الغالون- US) إلى 62.8 ميلا في الغالون-imp (4.50 لتر / 100 كم، 52.3 ميلا في الغالون- US). [التوضيح مطلوب]

في بداية عام 2012، تلقت 107 عملية تجميل إضافية. ويتميز الآن بونه جديدة والمصد الأمامي / شواء مع أضواء النهار تشغيل متكاملة. وشهدت الداخلية إدخال عجلة القيادة الجلدية وجيروب جديد على الزخارف على مستوى أعلى.

الموثوقية

إحصاءات انهيار ذكرت من قبل نادي السيارات الألماني مايو 2010 وضعت بيجو 107 (الذي بيانات مجمعة مع سيتروين C1 و تويوتا أيجو) في الجزء العلوي من فئة السيارات شبه صغيرة فيما يتعلق معدلات الاختراق الهبوطي منخفضة حققت للسيارات الذين تتراوح أعمارهم بين 1 و 4 سنوات. (كانت القاعدين درجة و شيفروليه ماتيز(سيارات عمرها 0-3) وذات المقعدين الذكية (سيارات عمرها 4-5.

(

استبدال

تم استبدال 107 ببيجو 108 الذي تم إطلاقه في يوليو 2014.

المبيعات والإنتاج

عام	الإنتاج العالمي	المبيعات في جميع أنحاء العالم	ملاحظات
2005	TBA	34,600	
2006	TBA	101,700	
2007	TBA	104,400	

2008 TBA 106,500

2009 116,100 118,600

2010 110,550 111,900

في مصنع Sتم إنتاج جميع 107
تيكا في عام 2010.

2011 91,308 92,093

وبلغ إجمالي الإنتاج 666,917
وحدة.

2012 74,900 76,400

بلغ إجمالي الإنتاج 741,800
وحدة.







بيجو 107

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	(A) سيارة مدينة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2005–2014
التجميع	كولين (مدينة) تشيكية (TPCA)، التشيك
المصمم	Donato Coco
التصميم	Front-engine, front-wheel- drive

مواقع الويب
peugeot.com...
peugeot.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

1.0 L 1KR-FE I3 (محرك بنزين)
المحرك 1.4 LDV4 HDi I4 (محرك
(ديزل)

الوزن والأداء

160 كيلومتر في
السرعة القصوى الساعة

الهيكل والجسم

هاتشباك الشكل

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,340 ميليمتر
الطول 3,430 مم
(135.0 بوصة)
العرض 1,630 مم (64.2 بوصة)
الارتفاع 1,470 مم (57.9 بوصة)

بيجو 201

بيجو 201 (بالإنجليزية: Peugeot 201) هي سيارة من صناعة بيجو أنتجت في 1929م وتوقف إنتاجها في 1937م.

تم تصنيع السيارة في مصنع شركة سوشو بالقرب من الحدود السويسرية، ويتم الاحتفال بها اليوم في متحف بيجوت المجاور. على الرغم من أن بيجوت قد أنتجت سيارة تعمل بالبنزين في وقت مبكر من عام 1886م، إلا أنه من الممكن اعتبار 201 بيجوت هو الطراز الأول الذي انتجته الشركة بكميات كبيرة.

التاريخ

تم تقديم 201 بيجوت في معرض باريس للسيارات عام 1929 على خلفية تحطم وول ستريت. في حين أن العديد من الشركات المصنعة الأوروبية لم تنج من الكساد الذي تلاها، وقد ساعدت صورة 201 كسيارة غير مكلفة، شركة بيجوت، على النجاة من الأزمة الاقتصادية مع المحافظة على أموالها مؤمنة ووضعها كمنتج رئيسي لسياراتها.

تصاميم

خلال فترة الثلاثينيات من القرن الماضي، تعرضت بيجوت العديد من التغييرات، على 201، مع زيادة سعة المحرك.

في البداية، كانت تعمل بمحرك سعة 1122 سم مكعب بقوة 23 حصان (17 كو) عند 3500 دورة في الدقيقة: عن سرعتها (السرعة القصوى: 80 كم / ساعة / 50 ميل في الساعة). لحق ذلك بمحرك سعة 1307 سم مكعب، واخر محرك كان 1465 سم مكعب مع قوة 35 حصان (26 كو) كيلو واط.

بيجو 201 سي، التي تم إطلاقها في عام 1931، رفعة لتكون أول سيارة ذات الاضخم انتاجا مجهزة بتعليق امامي مستقل، وهو مفهوم تبنته المنافسات بسرعة. ظلت نسخة المحور الأمامي أو [التعليق الامامي] شائعة تلك الفترة بشكلها الساطع، ولكن بفترة وجيزة ورد أن نظام التعليق المستقل أفضل في إمساك الطريق وخفض اهتزاز عمود التوجيه.

تسمية

في أوائل القرن العشرين، لم يهتم مصنعو السيارات كثيرًا بتسمية سياراتهم. تم تسمية سلف السيارة 201، بنوع 190، بذلك لأنه كان التصميم 190 المميز الذي طوره بيجوت. ومع ذلك، في ذلك الوقت كان عدد قليل من العملاء على دراية باسم «نوع 190». حتى في كتيبات الشركة الخاصة، كانت السيارة المعروفة الآن باسم نوع 190 تسمى ببساطة " CV Peugeot5 " [البيجوت 5 حصان].

بالنسبة لبيجوت، تم تقديم نظام تسمية جديد عندما تم استبدال نوع 190 بـ 201 بيجوت كانت أول سيارة بيجوت تحمل اسمًا يتألف من ثلاثة أرقام بصفر مركزي، واستمر نظام التسمية مع 301 و401. اتخذت بيجوت خطوات فعالة لحماية جميع أسماء السيارات هذه، لإزعاج، شركة بورش، في الستينيات من القرن الماضي بينما كانوا يستعدون لإطلاق طراز 901 الجديد. والغريب أن اسم فيراري 308 لم يكن مشكلة تهم شركة فيراري.

الإعلانات التجارية الخفيفة

بين عامي 1931 و 1933، أنتجت الشركة 1676 نسخة تجارية من 201، تستهدف أصحاب المتاجر الصغيرة ورجال الأعمال الآخرين. تم إنتاج مجموعة واسعة من أنواع اجسام السيارات بما في ذلك شاحنة ذات سطح منفرد، و «نوع الفان البيت المتنقل»، وعربات خفيفة ذات نوافذ جانبية وخلفية من العمود B.



داخلية 201 بيجوت



كانت 201 نموذجًا للعديد من الأسر في أوروبا الغربية ، حيث تم إعادة تصميم الجسم المثالي للسيارة خلال الثلاثينيات لدمج الأفكار الجديدة البسيطة والأكثر كلاسيكية.



خلال أوائل الثلاثينيات من القرن العشرين ، تم أيضًا إنتاج إصدارات الشاحنة الخفيفة والشاحنة الخفيفة من 201 بيجوت.




بيجو 201 في أيام التراث 2012 في بلاي

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة 
العلامة التجارية	بيجو 
المصنع	بيجو
الإنتاج	1929-1937
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) 

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين 
--------	--

الوزن والأداء

الوزن	كغ (1,962 رطل) 890
-------	--------------------

الهيكل والجسم

الشكل	سيدان
-------	-------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	سم (97.2 بوصة) 247
الطول	مم 3,800 (149.6 بوصة)
العرض	مم (53.1 بوصة) 1,350

بيجو 206

بيجو 206 هي سيارة صغيرة جدا، مصنعة من قبل صانعة السيارات الفرنسية بيجو منذ عام 1998 إلى عام 2004، بالإضافة إلى التصنيع المرخصة من قبل إيران خودرو منذ عام 2001.

تم إطلاقها رسميًا في سبتمبر 1998 في شكل هاتشباك، وتبعها كوبيه كاريوليه (206 CC) في سبتمبر 2000، عربية ستیشن (SW 206) في سبتمبر 2001، و a نسخة سيدان (SD 206) في سبتمبر 2005.

في نوفمبر 2006، أطلق المشروع الصيني المشترك -Dongfeng Peugeot-Citroën نسخة مشتقة من بيجو 206 المعروفة باسم Citroën C2، ولكنها غير مرتبطة تقنيًا بنموذج السوق الأوروبية.

تم إطلاق نسختها المحسنة في البداية في أمريكا الجنوبية في سبتمبر 2008، وفي الصين في نوفمبر 2008، في طرازات هيكل هاتشباك، سيدان وستیشن واغن، والمعروفة باسم Compact 207، و 207 على التوالي. تم إطلاق هذا الإصدار لاحقًا في أوروبا في فبراير 2009، فقط في شكل هاتشباك وتم تسويقه على أنه 206+.

على الرغم من أن طراز 206 قد انتهى من الإنتاج في معظم الأسواق بحلول عام 2010، إلا أنه كان متاحًا في أوروبا باسم 206+، مع تصميم أمامي وخلفي يشبه بيجو 207، حتى عام 2013، بينما استمر في أمريكا الجنوبية في تقديمه بموجب 207 مدمج لوحة الاسم، حتى يناير 2017، علاوة على ذلك في الصين، تحت اللوحة 207 وكسيرون C2.

يعد طراز 206 من طرازات بيجو الأكثر مبيعًا على الإطلاق حيث تم بيع 8,358,217 سيارة في عام 2012. حتى عام 2016، كانت بيجو 206 لا تزال ضمن أفضل 10 مبيعات للسيارات المستعملة في المملكة المتحدة مقارنة بالموديلات الجديدة الأخرى من العلامات التجارية الأخرى.

البداية

في بدايات عام 1990، قررت بيجو عدم استبدال بيجو الشهيرة 205، بسبب أن السيارات الصغيرة لم تعد مربحة أو مجدية. بيجو اتبعت إستراتيجية فريدة من نوعها، وقررت أن الجديدة سوف تكون أصغر حجماً لكن (بيجو 106 التي أطلقت في عام 1991) سوف تتخذ من المبيعات في نهاية أدنى من بيجو 205 في حين أن النماذج أدنى من بيجو 306 كالتى أطلقت في 1993 إلى استبدال بيجو 309، سوف تتخذ من المبيعات في النهاية أعلى من 205 و 106 و 306 وأعلنت بيجو بأنه لا حاجة لاستبدال بيجو 205، ويمكن الاستغناء التدريجي عنها ببطء، في حين أن الزبائن الذين عادة تطلب 205 ستواصل لديهم الخيار إما مع سيارة أصغر أو أكبر.

لسوء الحظ، فإن هذه الإستراتيجية لم تنجح.. مع التخلص التدريجي من 205، منافس السيارات الصغيرة جداً مثل فورد فييستا وفولكس واجنو بولو وأوبل كورسا تابعت البيع جيداً، بل وزادت في شعبيتها، ودون منافسه مباشرة لأن بيجو زادت خسائرها بسرعة في المبيعات وكان لابد من ظهور بيجو 206 في عام 1998 كبديل جاءت متأخرة بعض الشيء عن 205، مع النماذج التي يجري شراؤها من جانب مجموعة من المشاهير، مثل كارل تيرنر وجيمي بارتون.

على الرغم من أن اسم 206 يبدو تابعا مباشرة 205 فإن بينهم جيل من السيارات في 1990، بيجو 106 لعام 1991، وبيجو بيجو 306 في عام 1993 و 406 لعام 1995.

2003-1998

2009-2003

و في نهاية المطاف ظهرت خليفتها بيجو 207 أطلقت في عام 2006 ولكن بيجو أعلنت عن نيتها للحفاظ على 206 في الإنتاج حتى عام 2010. اعتبارا من عام 2008، وبعد عشر أعوم من عمر بيجو 206 أفضل السيارات مبيعا في كل الأزمان، ونهاية عام 2010 سيكون ايدانا بنهاية للجيل '06' من بيجو بعد ما يقرب من 20 عاما.

لأنها بنيت في فرنسا وإنجلترا وحتى نهاية عام 2006، عندما تم تحويل الإنتاج إلى سلوفاكيا. نهاية الإنتاج البريطاني تزامن مع إغلاق مصنع رايتن بيجو الذي سبق أن تولى عند شراء كرايسلر في القسم الأوروبي في عام 1979.

التصميم

أكبر مع منافسه في المنزل من ستروين أن تستند إلى سيارات صغيرة جديدة مثل (ستروين ساكسو المشترك برنامجها مع 106) وبيجو المتقدمة كل جديد أمام بيجو 206.

نظرة عامة

بيجو 206

كان في الأصل 206 أطلقت بوصفها هاتشباك مع محرك 1.1 و 1.4 و 1.6 لتر محركات البنزين و 1.9 لتر محرك الديزل، وهي النسخة هادي مع السكك الحديدية

المشتركة المقبلة في وقت لاحق. في عام 1999 ظهرت 2.0 لتر قادرة على 210 كم / ساعة (130 ميلا في الساعة)، وعام 2003 لضبط نسخة من المبادرة العالمية للتصنيف ووصف بيجو 206 روتردام، وأضيفت إلى هذه المجموعة. وصلت 0-100 كلم / ساعة (0-62 ميلا في الساعة) في 13 ثانية وأنها وصلت إلى سرعة قصوى تبلغ 220 كلم / ساعة (140 ميلا في الساعة) مع 110 حصانا (90 كيلوواط). في عام 2001، تم إطلاق اثنين من أكثر الإصدارات من 206 - 206 (كوبيه مكشوفة) مع طي السقف الصلب و206 ستيشن. وهناك 4 باب سيدان النسخة التي صنعتها إيران خودرو، تم كشف النقاب عنها في أواخر العام 2005، وكان متوفرة في إيران، شمال أفريقيا، الصين، روسية، بلغارية.

في عام 2009-2010 ظهرت + 206 أكثر جمالا باكياس airbag وهي من الداخل والواجهة الامامية كسيارة بيجو 207.

السلامة

في التجارب EuroNCAP تحطم الطائرة، كانت 206 (مع أكياس هواء أمامية مزدوجة وهناك وسائل هوائية جانبية) حصلت على تقييم مباشر 11 / 16 وعلى تقدير الجانب 14 / 16 ليصبح المجموع من 4 / 5 نجوم.

المحركات

محركات البنزين

1.0 لتر (999 سم مكعب) D4D I4 16 فولت، 70 حصان متري (51 كو؛ 69 حصان)

1.1 لام (1124 سم مكعب) TU1JP I4، 60 حصان متري (44 كو؛ 59 حصان)

1.4 لام (1360 سم مكعب) TU3JP 8v I4، 75 حصان متري (55 كو؛ 74 حصان)

1.4 لام (1360 سم مكعب) ET3J4 16v I4، 88 حصان متري (65 كو؛ 87
حصان)

1.6 إل (1587 سم مكعب) TU5JP 8v I4، 88 حصان متري (65 كو؛ 87 حصان)

1.6 إل (1587 سم مكعب) TU5JP4 16v I4، 109 حصان متري (80 كو؛ 108
حصان)

2.0 إل (1997 سم مكعب) EW10J4 16v I4، 140 حصان متري (103 كو؛
138 حصان)

2.0 إل (1997 سم مكعب) EW10J4S 16v I4، 177 حصان متري (130 كو؛
175 حصان)

محركات الديزل

1.4 لام (1398 سم مكعب) DV4 HDi ديزل I4، 68 حصان متري (50 كو؛ 67
حصان)

1.9 لام (1868 سم مكعب) DW8 ديزل I4، 71 حصان متري (52 كو؛ 70
حصان)

1.6 لام (1560 سم مكعب) DV6 HDi HDi 16v I4، 109 حصان متري (80 كو؛
108 حصان)

2.0 إل (1997 سم مكعب) DW10 HDi I4، 90 حصان متري (66 كو؛ 89
حصان)

الجوائز

«أجمل سيارة لعام 1998»، مهرجان السيارات الدولي، 1998.

«أفضل سيارة صغيرة تعمل بالبنزين» و «أفضل سيارة صغيرة تعمل بالديزل» ،
جوائز Fleet Excellence، 2001

«أفضل سيارة مكشوفة» (بيجو 206 سي سي)، أي سيارة؟ الجوائز، 2001.

- «أفضل سيارة سوبرميني مستعملة» ، أي سيارة؟ مجلة، 2001.
- «سيارة العرض» (بيجو 206 سي سي)، المعرض الدولي البريطاني للسيارات، 2000.
- «السيارة الأكثر مبيعاً في أوروبا 2001-2003».



2003–1998





2009–2003



بيجو 206



بيجو 206

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة automobile model series (en) 
الاسم الشائع	206
الفئة	صغيرة جدا
الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	بيجو 
المصنع	بيجو
الإنتاج	إلى الوقت الحاضر 1998
التجميع	فرنسا Czech جمهورية التشيك

Republic

من قبل إيران خودرو إيران

(2001 -- 2023)

البرازيل Brazil

الصين China

اندونيسيا Indonesia

ماليزيا Malaysia

التصميم هاتش باك

موقع الويب peugeot.it... (الإيطالية) ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك 2.0 لتر

وضع المحرك أمامي

الوزن والأداء

السرعة القصوى 190 كم / ساعة

الهيكل والجسم

الشكل باب 2-4

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,442 ميليمتر ✎

الطول 3835 مم

العرض 1652 مم

الارتفاع 1428 مم

بيجو 2008

بيجو عام 2008 روس ميني التي تنتجها الشركة المصنعة الفرنسية بيجو منذ عام 2013. استبدال 2008 بيجو SW 207 بيجو، بيجو لم تخطط لإطلاق نسخة SW من 208

الجيل الأول (2013 ، A94)

تم تطويره تحت الاسم الرمزي "A94" ويعتمد على منصة PF1 ، حيث يشارك المكونات الإلكترونية مع بيجو 208 . تم تقديم النسخة المنقحة في معرض جنيف للسيارات في مارس 2016.

في عام 2008، والإنتاج الضخم الذي بدأ أيضا، هو أول منتج من مشروع مشترك بين شركتي بيجو و آيكو اسمه IKAP . يتميز عام 2008 بمحرك توربو 1.6 مضمن ، ينتج 163 حصاناً (122 كيلوواط) وعزم دوران 243 نيوتن متر (179 رطل قدم) عند 4000 دورة في الدقيقة. ينقل صندوق التروس الأوتوماتيكي ذو الست سرعات لعام 2008 قوة المحرك إلى العجلات الأمامية. وهي متوفرة بعلبة تروس يدوية بخمس سرعات ، أو يدوي بست سرعات ، حسب حجم المحرك. اعتباراً من عام 2017 ، أصبحت متوفرة بست سرعات أوتوماتيكية (1.2 بنزين توربو).

تتوفر بيجو 2008 بنظام التحكم في قبضة بيجو. هذا متوفر في موديلات بنزين 1.6 لتر و 1.6 لتر ديزل. يتم تزويد موديلات التحكم في القبضة بإطارات جودير M + S طوال الموسم .

الجيل الثاني (A24 ، 2019)

استناداً إلى PSA's New Modular Platform Platform (CMP) المشتركة مع طرز أخرى من PSA Groupe ، مثل الجيل الثاني DS 3 Crossback و Opel Corsa F. أعلن أنه سيأتي في المكسيك بداية عام 2020.

إصدارات ICE

في وقت الإصدار ، أعلنت بيجو عن خمسة خيارات لمحركات الاحتراق الداخلي (ICE):

بنزين

1.2 لتر PureTech 100 S&S يدوي بست سرعات ، أو أوتوماتيكي ثماني السرعات
1.2 لتر PureTech 130 S&S يدوي بست سرعات أو أوتوماتيكي بثمانى سرعات
PureTech 155 S&S أوتوماتيكي بثمانى سرعات (فقط لسيارة GT)

ديزل

1.5 لتر BlueHDi 100 S&S يدوي 6 سرعات 1.5 لتر BlueHDi 120 S&S
أوتوماتيكي 8 سرعات.

نسخة كهربائية

و محرك كهربائي نسخة، واسمه الإلكتروني 2008 ، ويضم 100 كيلو واط (134 حصان) المحرك الكهربائي والبطارية 50 كيلوواط ساعة (منها 46.2 كيلو واط ساعة غير قابلة للاستخدام)، قادرة على 310 كيلومترا (193 ميلا) من مجموعة تحت WLTP اختبار.

يمكن للمركبة الشحن بسرعات تصل إلى 100 كيلو واط ، إذا سمحت بذلك محطة الشحن. تم طرحه للبيع في أوروبا عام 2020.

نقل الحركة

كان متوفراً مع خمس سرعات صندوق التروس يدوي أو ست سرعات يدوية، وفقاً لحجم المحرك.

رياضة السيارات

فاز Stéphane Peterhansel بسباق داکار 2016 باستخدام سيارة بيجو 2008 DKR ، بمحرك ديزل V6 مزدوج التوربو مثبت في الجزء الخلفي في المنتصف ، يوفر 340 حصاناً (254 كيلو واط).

المبيعات والأنتاج

سنة	الأنتاج في جميع انحاء العالم	المبيعات في جميع انحاء العالم	ملاحظات
2012	80 ^[4]	80 ^[4]	بلغ اجمالي إنتاج الوحدات 80 ^[4]
2013	78900 ^[5]	74500 ^[5]	بلغ اجمالي الإنتاج الوحدات 78900

معرض الصور





الجيل الأول (A94)



تم التقاط صورة لسيارة بيجو Allure E-HDi S-A 1.6 2008 موديل 2015 في
ليمينجتون سبا



بيجو 2008 82 في تي آي أكسس

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	كروس أوفر سيارة صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2013–2019
التجميع	Mulhouse Plant (مولوز : فرنسا) Brazil: Porto Real (بيجو) China: DPCA ووهان Iran: IKAP طهران Malaysia: Gurun (NAM)
المصمم	Pierre Authier
موقع الويب	peugeot.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين: 1.2 e VTi/VTi 82 ch 1.2 e THP 110/130 ch 1.6 VTi 120 ch 1.6 THP Flex 165/173 ch محرك ديزل: 1.4 HDi 68 ch 1.6 e HDi 92/115 ch 1.6 BlueHDi 75/100/120
الحركة	علبة سرعات 5-speed يدوية 6-speed manual

ناقل حركة 4-speed
أوتوماتيكي
6-speed automatic

الوزن والأداء

الوزن 1,045 كغ
(2,304 رطل)

الهيكل والجسم

المنصة PSA PF1 platform

بيجو 208

مرتبط سيتروين سي 3 بيكاسو

Opel Crossland X

الأبعاد

قاعدة الإطارات 2,538 مم (99.9 بوصة)

الطول 4,158 مم
(163.7 بوصة)

العرض 1,740 مم (68.5 بوصة)

الارتفاع 1,557 مم (61.3 بوصة)

بيجو 207

بيجو 207 هي سيارة صغيرة من إنتاج شركة بيجو. بدأ إنتاج هذا الطراز في يناير 2006. ووفقا لبحث في سوق السيارات، هذا الطراز هو الأفضل مبيعا في أوروبا عام 2007.

الإطلاق

تم إطلاق ال 207 في فرنسا، أسبانيا، وإيطاليا في أبريل 2006م، ثم باقى السوق الأوروبية لاحقا.

الإطلاق في المملكة المتحدة تم في الثامن من يونيو 2006. قامت نقابات العمال في شركة بيجو-سيترين المملكة المتحدة باختيار نفس هذا اليوم للقيام بالدعوة لمقاطعة منتجات الشركتين في السوق البريطانية. هذه الدعوة كانت نتيجة عزم الشركة القيام بإغلاق المصنع في بريطانيا. بالرغم من المقاطعة زادت مبيعات بيجو في المملكة المتحدة.

الانتقادات

قوبلت بيجو 207 بمراجعات متباينة، وواجهت انتقادات بسبب تصميمها الداخلي، وجودة علبة التروس الخاصة بها، ومعالجتها، مع تحديد المشكلتين الأخيرتين أيضًا في إصدار GTI.

وقالت مجلة أوتو كار إن بيجو 207 هاتشباك «لعبت بأمان وبالتالي فهي تفتقر إلى السحر والحيوية والاختلاف». لقد نالت الثناء على قيمتها وسلامتها وتصميمها. خشي المراجعون من عدم موثوقيتها، ووصفتها إحدى شركات التأمين على السيارات

بأنها رابع أقل السيارات موثوقية. تم استقبال نسخة CC بشكل أفضل، حيثوصفتها مجلة Top Gear motoring بأنها «نسخة جديدة لائقة من إحدى النسخ الأصلية... من سلالة كابريو العلوية».

على الرغم من هذا الافتقار إلى الإشادة، فقد تم بيعها بشكل جيد في بريطانيا، حيث احتلت المرتبة السادسة بين أفضل السيارات مبيعًا بشكل عام (والثالثة في قطاع السيارات الصغيرة جدًا) في عام 2007، حيث تم بيع أكثر من 67000 سيارة.

التصميم والمواصفات

كان 207 هو خليفة 206 . استند طراز 207 على نسخة معدلة من المنصة المستخدمة في Citro3n C3 وتم بناؤه في Poissy (فرنسا)، مدريد (إسبانيا) ومصنع جديد في Trnava ، سلوفاكيا.

في البداية، كانت ثلاثة محركات بنزين متوفرة: 1.4 لتر 8 فولت 75 أو 16 فولت 90 حصان (67 كيلو واط، و 91 حصان) و 1.6 لتر 16 فولت مع 110 حصان (82 كيلو واط، و 112 حصان). منذ نهاية عام 2006، تم استبدال طرازي 1.4 و 1.6 فولت بمحرك جديد 1.4 vti 95 bhp (71 kW؛ PS 96) و 1.6 vti a 120 bhp (89 kW؛ Valvetronic PS 122) .

تمت إضافة نسختين من الشاحن التوربيني والمبرد، أحدهما بقوة 150 حصاناً (112 كيلو واط؛ 152 حصاناً) والآخر بقوة 175 حصاناً (130 كيلو واط، 177 حصاناً) إلى النطاق. وأربعة محركات الأخيرة ناتجة عن اتفاق التعاون بين PSA و BMW الفريق؛ ويمكن العثور عليها أيضًا في ميني كوبر إس. المحركات التي تعمل بالديزل هي 1.4 لتر 70 حصان (52 كيلو واط) أو 1.6 لتر HDi مع أقصى إنتاج 90 حصان (67 كيلو واط) أو 110 حصان (82 كيلو واط)، وهذا الأخير مع إضافة مبرد داخلي.

كان 207 متاحًا كسيارة هاتشبك بثلاثة أو خمسة أبواب، و SW Station 207 و Wagon و 207 كوبيه كبريوليه (CC 207)، والتي تم إطلاقها في ديسمبر 2006، كبديل للسقف الصلب القابل للسحب CC 206 القديم، مع المحرك يقتصر الاختيار على 1.6 HDi أو 1.6 Vti.

كان إصدار GTI (أو RC في بعض الأسواق) متاحًا أيضًا، مع محرك THP175 175 حصان (130 كيلو واط) بشاحن توربيني سعة 1.6 لتر. A GT (أو Limitee) الإصدار هو متاح أيضًا، ولكن يباع فقط مع THP150 150 حصان (110 كيلو واط) توربو 1.6 لتر محرك، وأيضا يتميز السقف الزجاجي.

يتم بيع كل من إصدارات GTI و GT حصريًا مع علب التروس اليدوية. تم تجديد السيارة في يوليو 2009، حيث تلقت شبكة أصغر قليلاً وإضاءة أمامية منقحة، بما في ذلك أغطية مصابيح الضباب الجديدة، إلى جانب مصابيح LED في الخلف. تم إجراء بعض التغييرات في برامج إدارة المحرك أيضًا، مما أدى إلى زيادة قوة GTI من 175 حصان (130 كيلو واط) إلى 184 حصان (137 كيلو واط).

إصدار Le man's الخاص

بعد حصولها على المراكز الثلاثة الأولى في التأهل لسباق التحمل 24 Hours of Le Mans ، أصدرت بيجو تفاصيل مناسبة لطراز إصدار خاص من Peugeot 207 Le Mans Series. مع إنتاج 2000 وحدة فقط، تميزت سلسلة 207 لومان من الخارج بمصد أمامي رياضي مع شبك ألومنيوم Shadow ومصابيح أمامية من الكروم الأسود.

تم طلاء القوالب الجانبية للجسم وشرائط الصدمات وأغطية المرايا الجانبية بلون الهيكل، في حين تم قطع شريط السباق الطويل على طول غطاء المحرك والسقف والجناح الخلفي. تضمنت اللمسات اللاصقة الأخرى شعار بيجو وخطوط على الأبواب وشعارات لومان على باب صندوق الأمتعة. كما تضبط عجلات الألمنيوم

الخاصة متعددة الأسطوانات مقاس 17 بوصة نغمة السيارة. كانت الألوان الخارجية بيضاء بانكيز وأسود أوبسيديان.

تم نقله من RC 207 ، تلقى المقصورة الداخلية ديكورًا من الجرانيت مع مقاعد دلو أمامية وخلفية بالإضافة إلى أغطية حصيرة أمامية وخلفية RC. عجلة القيادة أيضًا، بحلقة نهائية من الجرانيت ومرقمة من 1 إلى 2000. مقبض ذراع نقل السرعات، ومجموعة الدواسة، ومسند القدم، وعتبة الباب من الألومنيوم.

ثلاثة محركات كانت متوفرة مع Le Mans Series 207. بدءًا من 1.6 HDi 16v و 110 hp DPFS و 1.6 THP150 16v 150 hp ، كل منها يتلقى أنبوب عادم مطلي بالكروم. تلقى أعلى 1.6 THP175 16v 175 hp حضان أنبوب عادم مزدوج مطلي بالكروم.

سيارات السباق

بيجو 207 اس 2000 - 2007

بعد أن وُلدت في ورشات قسم السباقات من (بيجو)، خضعت (207) للكثير من التعديلات وخاضت تجربتها الأولى في رالي (أنتيب) عام 2006 مع (جيل بانيزي) خلف المقود. بمحركها ذي سعة 2 لتر وقوة 280 حصان، وصندوق التروس المتسلسل ذي الستّ سرعات، والدّفع الرّباعي للعجلات، فإنّ طراز (207) سوبر (2000) يسير الآن على خطى سيارت الراليات الأسطوريّة من (بيجو).

استخدام لوحة الاسم

في الصين وأمريكا الجنوبية، يتم تسويق نسخة سيدان تحت لوحة Peugeot 207 منذ نوفمبر 2008. ويستند النموذج إلى منصة النموذج السابق، بيجو 206، ويتميز بالواجهة الأمامية للنسخة المحسنة 206+ ، والتي تشبه بيجو 207.



بيجو 207 سيدان (الصين)

معرض الصور



بيجو 207 3 أبواب هاتشباك



بيجو 207 5 أبواب هاتشباك



بيجو 207 CC



بيجو 207 5-أبواب استايت عائلية



منظر داخلي



بيجو 207 سيدان في الصين



بيجو 207 للسباقات



بيجو 207

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الاسم الشائع	207
الفئة	صغيرة
الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2006 — 2014
	مرحلة 1 : 2006 — 2009
	مرحلة 2 : 2009 — 2012
	2012 - 2014 : 207+
التجميع	فرنسا، أسبانيا، سلوفاكيا
موقع الويب	www2.peugeot.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

	1.4ل(75)
	1.4 (90)ل
	1.6(120)ل
المحرك	ل (90) 1.6
	ديزل
	ل (150) 1.6
	تربو
وضع المحرك	أمامي
العزم	إلى 285 118

الوزن والأداء

	إلى 1,156
الوزن	1,418

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,540 مم
الطول	4030 مم
العرض	1748 مم
الارتفاع	1472 مم

بيجو 305

بيجو 305 جاء إنتاج هذه السيارة في بداية عام 1977 في خطة تطوير سيارات بيجو وتلازم إنتاجها مع السيارة بيجو 505 حيث تعتبر هذه السيارة 305 هي الأخت الصغرى للموديل 505 حيث أن الشكل الخارجي للموديلين شبه متماثل والفارق بين السيارتين هي أن الـ 305 ذات اندفاع بالعجلات الأمامية والـ 505 ذات دفع بالعجلات الخلفية كذلك السعة اللترية للـ 305 1500 سي ولـ 505 حوالي 2000 سي سي.

هذه السيارة من الأنواع النادرة في الوقت الحالي نظرا لعدم إقبال الناس عليها.

كما أن السيارة من الروعة حيث قطع غيارها المتوفرة وبأسعار رخيصة مقارنة بسيارة 1500 cc من موديل آخر بها وهي تعمل على الكبالن بدلا من الكرونة. والكبالن ليست لها مشاكل متعددة مثل سيارة فيات 128 أو فيات 127 أما بالنسبة للمحرك فإنه أكثر سلاسة لان علبة سرعة السيارة والكبالن والمحرك كل يعمل بزيوت واحد.

تتميز هذه السيارة بأنها عائلية وأنها تعمل بكفاءة بالإضافة إلى الميزات المتعددة في السيارة مثل أداة التهوية بالإضافة وفتح النوافذ.

بيجو 305 هي سيارة صالون متوسطة الحجم أنتجتها شركة صناعة السيارات الفرنسية بيجو من 1977 إلى 1989. تم عرضها كسيارة صالون بأربعة أبواب وخمسة أبواب وكمشق لهيكل شاحنة بثلاثة أبواب.

تاريخ

الأصول

خلال منتصف السبعينيات من القرن الماضي، تكهنت صحف ومجلات السيارات بأن بيجو جديدة ستصل قريباً من أجل تحديث مجموعة طرازات الشركة، في محاولة لجعل بيجو أكثر جاذبية دولياً. نظراً لأن بيجو قد أوقفت مؤخراً طراز بيجو 404 طويل الأمد، اعتقد الكثير من الناس أن الغرض من السيارة الجديدة سوف يملأ الفجوة التي كانت تشغلها سابقاً 404 بين طرازات 304 و504، للتنافس ضد سيارات مثل فورد كورتينا تاونوس ورينو 12.

لذلك كان من الطبيعي أن يطلق على السيارة الجديدة اسم 405، ليبدأ الجيل "05" الجديد من موديلات بيجو.

كان من المقرر تطوير السيارة من طراز 304 الأصغر واستخدامه، ولكن من حيث الحجم والسعر، كان من المقرر أن تنجح السيارة 404 التي لم تعد موجودة بالفعل، خاصة بالنظر إلى أن الطراز الأعلى في النطاق الجديد سيكلف أكثر من مستوى الدخول 504، وأن 304 سيبقى في الإنتاج بعض الوقت بعد تقديم السيارة الجديدة. بدلاً من أن يطلق عليها 405، كانت السيارة الجديدة تسمى 305. عندما ظهرت في الصحافة في نوفمبر 1977، تم الخلط بين مطبعة السيارات في البداية حول سبب تسميتها 305 بدلاً من 405، لكنها بيعت جيداً على أي حال.

كانت مماثلة في الحجم لمنافستها الفرنسية رينو 18، والتي تم إطلاقها في نفس الوقت تقريباً. في مكان ما بين الفئتين سي ودي، تنافست مع السيارات في فئة الجولف كلاس ولكن أيضاً مع سيارات أكبر إلى حد ما مثل فورد كورتينا / تاونوس وفوكسهول كافالير / أو بل أسكونا وسيمكا 1307 / كرايسلر ألبين.



بيجو 305 جي ار (ما قبل تجميل)



بيجو 305 جي ار (ما بعد تجميل)



بيجو 305 جي ار (محرڪ 1982)



بيجو 305 بريڪ (بعد شد الوجه)

الإنتاج

تم الكشف عن بيجو 305 في نوفمبر 1977، وكانت متوفرة في البداية كسيارة صالون بأربعة أبواب مع خيار من محركي بنزين: وحدة 1290 سم مكعب، 65 حصان (48 كيلو واط، 64 حصان) لطرازي جي إل وجي آر أو 1472 سم مكعب، 74 حصان (54 كيلو واط، 73 حصان) لطراز أس آر عالي المواصفات.

جي آر دي

بعد أربعة أشهر، أعلنت بيجو عن طراز 305 جي آر دي، الذي تم تحديده بشكل سري من الخارج بواسطة الأحرف «جي آر دي» على الجانب الأيسر من غطاء صندوق الأمتعة / صندوق الأمتعة، ويتم تشغيله بواسطة وحدة ديزل سعة 1548 سم مكعب تشتمل على كتلة محرك من الألومنيوم مع عمود كامات علوي مع مضخة حاقن من بوش، وتوفر قوة تصل إلى 50 حصاناً (37 كيلو واط، 49 حصان).

في باريس 1980، تم تقديم السيارة 305 أس الرياضية المزودة بمكربن مزدوج و89 حصان (65 كيلو واط، 88 حصان). بعد عملية شد الواجهة عام 1982، أصبح الطراز الأعلى هو جي تي أكس، بقوة 105 حصان (77 كيلو واط). كان 305 هو الأول من جيل "05" من بيجو، وهو الجيل الذي استمر حتى نهاية إنتاج 605 في عام 1999.

مستويات القطع

على الرغم من قيود الأداء للمحرك الأصغر، فإن علبة التروس في جميع طرازات 305 كانت ممتازة، مع تغييرات دقيقة للغاية وخفيفة في التروس. جمعت 305 سيارة ذات دفع أمامي مع علبة تروس ممتازة ودائمة. على الجانب السلبي، لم يتم توفير

ترس خامس، ولكن، خاصة في سرعات الطريق السريع، أعطت التروس الأربعة 305 أقصى قوة تحتاجها في المركز الرابع. ذكرت شركة بيجو أن السيارة لم تجد صعوبة في الوصول إلى 95 ميلاً في الساعة (153 كم / ساعة) إذا تم دفعها إلى الحد الأقصى.

جاءت القوة من 1.3 لتر أو 1.5 لتر بنزين و1.55 لتر ديزل وبعد ذلك، بعد شد الواجهة، تم استبدال 1.5 لتر بـ 1.6 لتر وأضيفت بيجو 1.9 بنزين ومحرك ديزل أكس يو دي. كانت هذه هي نفسها المستخدمة في تالبوت هورايزون، وهو نموذج تم الحصول عليه في عام 1979 عندما استحوذت بيجو على قسم كرايسلر الأوروبي وأعادت تسميتها باسم تالبوت.

وصلت طرازات «السلسلة 2» المحسنة إلى صالون باريس في أواخر عام 1982، للحفاظ على المنافسة 305 مع أحدث التصاميم مثل فورد سيريا والإصدار الجديد من فوكسهول كافالير / أو بل أسكونا.

كما قاموا بتعديل التصميم الأمامي، ونظام تعليق وتوجيه أمامي جديد محسن، ولوحة عدادات جديدة ومعدلة أسفل غطاء المحرك وتصميم الإطار الفرعي للسماح بتركيب الجيل الجديد من محركات سلسلة إكس يو مع علبة تروس 5 سرعات. وبالتالي، فإن التبديل من ترتيب علبة التروس من النوع المصغر المستخدم أيضاً في 204 و304 إلى تكوين علبة التروس النهائية العالمية (التي ابتكرتها شركة فيات في الستينيات من القرن الماضي أوتو برينش بريمولا)، للدفع بالعجلات الأمامية مع محرك عرضي وعلبة التروس في نهاية المحرك وأعمدة القيادة غير المتساوية الطول. ومع ذلك، استمرت طرازات جي آر وجي إل وفان في استخدام محركات سلسلة إكس آر وإكس إل السابقة مع علبة تروس رباعية السرعات لبضع سنوات أخرى.

كانت مبيعات بيجو 305 جي ال فان 305 قوية في فرنسا ومعظم البلدان الأخرى التي بيعت فيها السيارة، وفي بريطانيا، كان المنافسون الأصليون هم فورد كورتينا وفوكسهول كافالير وموريس مارينا.

تم إطلاقها في نفس الوقت تقريباً مع منافستها الفرنسية الرئيسية، رينو 18. وفي وقت لاحق من عمرها الإنتاجي، كانت تنافس أحدث المنافسين بما في ذلك فورد سييرا وفوكسهول كافالير وأوستن مونتيجو ورينو 21 ونيسان بلويد البريطانية الصنع.

الجوائز

في عام 1979، فاز 305 عام 1979 بسيارة واط كار؟ سيارة العام في المملكة المتحدة، على الرغم من التواضع عنها إلى حد كبير من قبل صحافة السيارات لجائزة سيارة العام الأوروبية لهذا العام، والتي صوتت كرايسلر/سيمكا هورايزون للفوز، وفيات ريتمو / سترادا في المركز الثاني وأودي 80 في المركز الثالث.

التوقف

توقف إنتاج سيارات الصالون في عام 1988، بعد إطلاق بيجو 405 الأكبر والأقوى بقليل، والتي كانت بائعاً أقوى بكثير في المملكة المتحدة. توقف إنتاج 305 عقارات وعربات صغيرة في عام 1989 ولم يَرِ بديلاً حتى إطلاق العقار 306 في عام 1997.

كان محرك الديزل الذي تم تركيبه في المرحلة 2 من 305 قادراً على تجاوز 50 ميلاً في الغالون. كان المحرك في ذلك الوقت يعتبر أفضل محرك ديزل حيث بدت معظم المحركات الأخرى، ولا سيما تلك من فولكس فاجن وبريطاني ليلاند، زراعية بالمقارنة.

على الرغم من أنه كان مشهداً شائعاً بشكل معقول على طرق بريطانيا خلال الثمانينيات وحتى التسعينيات، فقد تم الإبلاغ عن 76 نموذجاً فقط من 305 على طرق بريطانيا بحلول فبراير 2016.



بريك جي تي 305



بيجو 305 جي ال فان ديزل 1988



بيجو 305 جي ال أس 1988



بيجو 305 جي تي أ كس 1988



بيجو 305 جي ال أس 1988

تصميم الجسم

تم عمل الجسد بواسطة المصمم الإيطالي بينينفارينا وكان جديداً تماماً. كان الهيكل أحادي الهيكل بالكامل من الفولاذ والذي كان يشبه بقوة بي إم دبليو الفئة الثالثة في ذلك الوقت. يعتمد التصميم على النموذج الأولي لمركبة الأمان "VSS" من بيجو، والتي ابتكرتها بيجو لتحسين سلامة السيارة.

هذا يعني أن السيارة بها مناطق تجعد أمامية وخلفية، وحماية من الصدمات الجانبية، وخزان وقود محمي وأجنحة أمامية مثبتة بمسامير. كانت هناك ثلاثة هيكل متاحة، تتكون من سيارة سيدان تقليدية بأربعة أبواب وثلاثة أبواب، وعربة ستیشن واغن بخمسة أبواب، وشاحنة ثلاثية الأبواب.

فيرا

بدأت أيضاً سلسلة من الدراسات البحثية الديناميكية الهوائية تسمى فيرا VERA (Véhicule Économe de Recherche Appliquée، «البحث التطبيقي في المركبات الاقتصادية») في عام 1981.

كان النموذج الأول عبارة عن نسخة بمحرك بنزين (01 فيرا) بقوة 63 حصان (46 كيلو واط) المحرك، الذي يتصدر بسرعة 155 كم / ساعة (96 ميل في الساعة).

السيارات خفت بشكل كبير. ذهب 02 فيرا من 925 إلى 750 كجم أو 2040 إلى 1650 رطلاً وصنع المزيد من الديناميكية الهوائية.

كان من الملاحظ وجود جناح خلفي كبير، وأطراف تغطي أجزاء من العجلات الخلفية، وأقسام صدفية عميقة خلف العجلات الأمامية.

تم تخفيض سي أكس من 0.44 إلى 0.319، مما يساعد على خفض استهلاك الوقود بين 33 و38 بالمائة.

في صالون جنيف عام 1982، تم عرض 02 فيرا، مع 1362 سم مكعب توربوديزل، وتبعه فيرا بلس الأكثر جذرية لاحقاً في عام 1982- لم يكن هذا أكثر من نموذج أولي من بيجو 309 محبوب.

التعليق

تميزت ملكية 305 بالظهور الأول لتخطيط التعليق الخلفي باس بيجو سيتروين القياسي الآن. هذا مستقل تماماً باستخدام أذرع زائدة. إنه مدمج للغاية وقد تم تصميمه لتقليل اقتحام التعليق في مساحة التحميل المسطحة العريضة، مع توفير قيادة وتحكم ممتازين.

تم تطوير هذا لاحقاً (في سيارات بيجو الأخرى) لاستخدام قضبان الالتواء بدلاً من الينابيع الملفوفة الأفقية 305، وكان عنصراً رئيسياً لنجاح بيجو 205. كان نظام قضبان الالتواء مشابهاً جداً لتلك المستخدمة من قبل رينو وسيمكا في منذ سنوات عديدة.



بيجو 305 ملخص الصانع بيجو إنتاج 1977-1989 الجسم والشاسيه فصل سيارة عائلية صغيرة / سيارة عائلية كبيرة سي دي نمط الجسم فان ستايشن واجن 3 أبواب سيدان 4 أبواب

بيجو 305

ملخص

الصانع بيجو

إنتاج 1977-1989

الجسم والشاسيه

فصل دي سيارة عائلية كبيرة سي / سيارة عائلية صغيرة

نمط الجسم أبواب 4 و اجن 3 أبواب سيدان ب فان ستايشن

تخطيط ف.ف

مجموعة نقل الحركة

محرك XR5 / 1,290 سم مكعب XL5 141,472 سم مكعب XR5S 141,580 سم مكعب XU5 141,905 سم مكعب XIDL 141,905 سم مكعب XU9 141,548 سم مكعب XUD9 141,905 سم مكعب

أبعاد

قاعدة العجلات 2,620 مم (103 بوصة) صالون [بحاجة لمصدر]

طول 4,240 مم (167 بوصة) صالون

عرض 1,635 مم (64.4 بوصة)

التسلسل الزمني

السلف بيجو 304 بيجو 204

خليفة بيجو 309 (فان) بيجو 405 بيجو بارتنر



بيجو 305 GR موديل 1982 (تصدير)

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	C-segment (en)
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,620	مليمتر
الطول	4,240	مليمتر
العرض	1,635	مليمتر
الارتفاع	1,400	مليمتر

بيجو نوع 81

بيجو نوع 81 هي سيارة كاملة الحجم من صناعة بيجو أنتجت في 1906م.



بيجو تايب 81 فاي تون مزدوجة

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	1906
المحرك وناقل الحركة	
المحرك	2,2 لتر

الأبعاد

قاعدة الإطارات	بوصة 109.4 (مم 2,780)
الطول	بوصة 150.4 (مم 3,820)

بيجو نوع 190

بيجو نوع 190 هو نموذج من بيجو تم إنتاجه بين عامي 1928 و 1931.

تم إطلاق بيجو نوع 190 في أواخر عام 1928 وتم بيعه جنبًا إلى جنب مع بيجو 5 سي في خفيفة الوزن (تعتمد نفسها على بيجو الرباعي) ، وهي من أكثر السيارات مبيعًا في عشرينيات القرن الماضي ، والتي كان من المفترض استبدالها. كان الطراز 190 أيضًا سيارة صغيرة ، ولكنه أكثر تقليدية مقارنة بالموديلات السابقة. كان جسمه متاحًا في تشكيلات طوربيد وعنكبوت. تم نقل الطراز 190 على المحرك الصغير رباعي الأسطوانات 695 سم مكعب من CV5 ، والذي طور 14 حصان متري (10 كو) ويمكن أن تدفع السيارة إلى سرعة قصوى تبلغ 60 كيلومتر في الساعة (37 ميل/س) . كان الطراز 190 ناجحًا للغاية وتم إنتاج ما مجموعه أكثر من 33000 سيارة. في عام 1929 ، تم إطلاق خليفتها المقصود ، بيجو 201 ، على الرغم من أن إنتاج الطراز 190 استمر حتى عام 1931.

بناء الجسم التقليدي

كان موديل S190 أحد آخر طرازات بيجو التي تأتي بهيكل خشبي. تم تشكيل كل قطعة من الإطار بشكل فردي من خشب الدردار أو خشب الزان ، باستخدام أدوات النجارين التقليدية.

نهاية التسمية التقليدية

سُمي الطراز 190 بهذا الاسم لأنه كان التصميم المميز رقم 190 الذي طورته بيجو. ومع ذلك ، في ذلك الوقت ، كان عدد قليل من العملاء على دراية بالاسم. حتى في الكتيبات الخاصة بالشركة ، كانت السيارة تسمى ببساطة "La 5CV Peugeot" (بيجو 5 حصان). كل هذا تغير عندما تم استبدال هذا النموذج. تستخدم السيارات بعد الطراز 190 أسماء ثلاثة أرقام طويلة مع صفر في المنتصف ، بدءًا من 201 ، متخليًا عن الإجراء الأصلي لشركة بيجو لتسمية كل طراز جديد برقم ترتيبي متتالي.

ستكون السيارات من فئة x20 أصغر من السيارات من فئة x30 أو x40 ، وعادةً ما يتم استبدال السيارات من نفس الفئة بالرقم الترتيبي التالي (على سبيل المثال ، تم استبدال 201 بسيارة بيجو 202).



بيجو تايب 190 - متحف بيجو سوشو

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة ✓
العلامة التجارية	بيجو ✓
المصنع	بيجو ✓
الإنتاج	33,677 ✓
الوزن والأداء	
الوزن	890 كيلوغرام ✓

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,270 ميليمتر
الطول	3,400 ميليمتر
العرض	1,300 ميليمتر

بيجو نوع 1525

بيجو نوع 1525 كانت عبارة عن شاحنة أنتجتها بيجو في مصنع سوشو الذي تم إنشاؤه مؤخرًا بين عامي 1917 و 1920.

تم إنشاء الموقع الصناعي في سوشو في عام 1912. اليوم هو المصنع الرئيسي للشركة في أوروبا ، لكنه كان مخصصًا في الأصل لإنتاج المركبات التجارية. قبل وأثناء سنوات الحرب ، بين عامي 1913 و 1918 ، تم إنتاج أنواع مختلفة من الشاحنات ، معظمها للجيش الفرنسي . في المجموع ، زودت حوالي 6000 شاحنة بيجو الجبهة في فردان خلال الحرب العالمية الأولى.

تم إنتاج الشاحنة من النوع 1525 لأول مرة في عام 1917 ، وتضم محركًا رباعي الأسطوانات سعة 4.712 سم مكعب مع أقصى إنتاج للطاقة يبلغ 22 حصان. السرعة القصوى كانت 30 كم / ساعة (19 ميل في الساعة). قاد المحرك المثبت في المقدمة العجلات الخلفية عبر صندوق تروس رباعي السرعات وعمود قيادة فولاذي دوار. أتت الشاحنة بعجلات فولاذية مضاعفة في الخلف ومرتفعة بإطارات مطاطية صلبة تم تقدير أقصى وزن للحمل القابل للاستخدام عند 4000 كلغ.

بين عامي 1917 و 1920 أنتجت الشركة 4084 شاحنة من طراز 1525.



شاحنة بيجو من النوع 1525

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	شاحنة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو

الوزن والأداء

السرعة القصوى	30 كيلومتر في الساعة
---------------	----------------------

بيجو بارتنر

بيجو بارتنر هي سيارة فان وسيارة ترفيه صنعها الشركة الفرنسية بيجو. سيارة الفان تسمى بارتنر أما سيارة الترفيه فتسمى بارتنر كومبي. في إيطاليا تعرف باسم بيجو رانتش. تشبه السيارة إلى حد كبير سيارة سيتروين بيرلنغو وأنتج من كليهما سيارات تعمل على الغاز الطبيعي المضغوط والطاقة الكهربائية بأربع أسطوانات.



واجهة بيجو بارتنر (2002-2008)

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الاسم الشائع	بارتنر
الفئة	سيارة ترفيه

الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	الآن-1997
التجميع	بفرنسا الإيفلين

المحرك وناقل الحركة

	محرك أوتو:
	1.4 لتر
	بنزين/غاز لتر 1.4
المحرك	1.6 لتر بنزين (4 أسطوانات)
	محرك ديزل:
	1.9 لتر
	2.0 لتر
الحركة	دفع أمامي

بيجو 604

بيجو 604 هي سيارة صالون تنفيذية خلفية الدفع من صناعة بيجو أنتجت في عام 1975 وتوقف إنتاجها في عام 1985.

الإنتاج

أنتج منها 153,252 سيارة خلال فترة حياتها التي استمرت 10 سنوات. صُنعت بيجو 604 في فرنسا وكذلك كانت تُجمَع في كوريا الجنوبية بواسطة شركة كيا.



تم التصوير في مهرجان Oldtimer الوطني زاندفورت 2010، هولندا.

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة تنفيذية
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو
الإنتاج	1975-1985
التجميع	PSA Sochoux Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين ✎
--------	--------------

الوزن والأداء

الوزن	كغ 1,450 (رطل 3,197)
-------	-------------------------

الهيكل والجسم

الشكل	بأربعة أبواب صالون
-------	--------------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم 2,800 (بوصة 110.2)
الطول	مم 4,720 (بوصة 185.8)
العرض	مم 1,770 (بوصة 69.7)
الارتفاع	مليمتر 1,457 ✎

بيجو 601


بيجو 601 هي سيارة صالون من صناعة بيجو أنتجت في 1934 وتوقف إنتاجها في 1935. أنتجت بأشكال متعددة صالون وليموزين ومكشوفة وكوبيه.



بيجو 601 سي سيدان 0193

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	1934-1935

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين  المحرك

الوزن والأداء

الوزن 1,400 كغ
(3,100 رطل)

الهيكل والجسم

صالون، ليموزين، مكشوفة، كوبيه الشكل

الأبعاد

الطول 4,600 مم
(181.1 بوصة) 5,080-مم
(200.0 بوصة)
العرض 1,600 مم (63.0 بوصة)

بيجو 408

بيجو 408 هي سيارة عائلية صغيرة من صناعة بيجو أنتجت في 2010. كُشف عنها في معرض بكين للسيارات في الصين في 25 يناير 2010م وبدأ بيعها في السوق الصينية في 8 أبريل 2010.



تم تصوير سيارة بيجو 408 II في بكين، الصين.

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة عائلية صغيرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2010
التجميع	usine DPCA de Wuhan (fr)

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,710 ميليمتر
الطول	4,680 ميليمتر
العرض	1,815 ميليمتر
الارتفاع	1,505 ميليمتر

بيجو 405

بيجو 405 سيارة أنتجتها شركة بيجو المصنعة للسيارات. بدأ إنتاجها يوليو 1987 ولا تزال تنتج بتراخيص خارج فرنسا. تم اختيار بيجو 405 كسيارة العام في أوروبا عام 1988.



1992 بيجو 405 سري

معلومات عامة

النوع طراز سيارة

الفئة سيارة رياضية

العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2,490,963
التجميع	PSA Sochaux Plant (en)
المصمم	بينينفارينا

المحرك وناقل الحركة

المحرك	PSA — محرك بنزين XUD7 TE(en) — PSA XUD9 TE/L (en)
--------	---

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,669 ميليمتر
الطول	4,410 ميليمتر
العرض	1,716 ميليمتر
الارتفاع	1,390 — 1,450 ميليمتر

بيجو 404

بيجو 404 (بالفرنسية: Peugeot 404) هي إحدى نماذج سيارة بيجو التي أنتجتها شركة بيجو الفرنسية. أنتجت ما بين سنتي 1960-1978، وإن كان إنتاجها في كينيا استمر حتى عام 1991.

ظهر من هذا النموذج عدة أشكال، مثل السيارة الصغيرة، والسيارة العائلية الكبيرة، وسيارة نقل البضائع، وجميع هذه الأشكال تتشابه في المقدمة، ولكنها تختلف في الجزء الخلفي.

معرض الصور







معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	(D) سيارة متوسطة الحجم
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	1960–1975 (Europe)[1] until 1991 (Kenya) 1962-1980 (Argentina)
التجميع	Sochaux فرنسا, [لغات أخرى] سوشو (Sochaux Plant) آيل بالومار (بوينس آيرس)، الأرجنتين أستراليا[2] تشيلي, [لغات أخرى] لوس أنديس

	، ترانسفال، جنوب Natalspruit أفريقيا[3]
المصمم	بينينفارينا
التصميم	محرك أمامي ذو دفع خلفي

المحرك وناقل الحركة

	1.5 L I4
المحرك	1.6 L I4 1.9 L محرك ديزل I4
الحركة	4-speed manual 3-speed ZF automatic

الوزن والأداء

الوزن	كغ 1,060–1,250 (رطل 2,337–2,756)
-------	-------------------------------------

الهيكل والجسم

الشكل	4-door سيدان 5-door ستیشن واغن 2-door كوبيه 2-door سيارة مكشوفة 2-door coupé utility (pickup)
-------	--

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,650 مم (104.3 بوصة)
الطول	4,442 مم (174.9 بوصة) (saloon) 4,580 مم (180.3 بوصة) (estate) 4,492 مم (176.9 بوصة) (coupé)

	& cabriolet)
العرض	مم (63.5 بوصة) 1,612
	مم (66.1 بوصة) 1,680 (coupé & cabriolet)
الارتفاع	مم (57.1 بوصة) 1,450 (saloon)
	مم (58.7 بوصة) 1,490 (estate)
	مم (51.2 بوصة) 1,300 (coupé & cabriolet)

بيجو 402

بيجو 402 هي سيارة متوسطة الحجم خلفية الدفع من صناعة بيجو أنتجت في 1935 وتوقف إنتاجها في 1942. تم تجميعها في فرنسا. عُرضت في معرض باريس للسيارات عام 1935م.



بيجو 402 رمادي ل

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة متوسطة الحجم
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	1935-1942
التجميع	فرنسا
المحرك وناقل الحركة	
المحرك	محرك بنزين

الأبعاد	
قاعدة الإطارات	مم (113 بوصة) 2,880 مم (131 بوصة) 3,330
الطول	مم 4,850 (190.9 بوصة) مم 4,500 - (177.2 بوصة) مم 5,000 (196.9 بوصة)
العرض	مم (64.6 بوصة) 1,640
الارتفاع	1,580 ميليمتر

بيجو 309

بيجو 309 هي سيارة عائلية صغيرة أمامية الدفع من صناعة بيجو سيتروين أنتجت في عام 1985 وتوقف إنتاجها في عام 1994. تمت صنعها في إنجلترا وإسبانيا وفرنسا.




سيارة بيجو 309 شوهدت في نيوزيلندا

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة عائلية صغيرة
العلامة التجارية	بيجو

المصنع	بيجو سيّروين
الإنتاج	1985-1994
التجميع	إنجلترا، إسبانيا، فرنسا

المحرك وناقل الحركة

المحرك	PSA — محرك بنزين XUD7 T/K(en) 
--------	--

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,470 مم (97 بوصة)
الطول	4,050 مم (159 بوصة)
العرض	1,630 مم (64 بوصة)
الارتفاع	1,380 ميليمتر

بيجو 4002

بيجو 4002 هي سيارة مبتكرة حديثة من صناعة بيجو أنتجت في 2003.



بيجو 4002

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة سيارة مبتكرة
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2003
الأبعاد	

قاعدة الإطارات	2,706 ملليمتر (106.5 بوصة)
الطول	4,325 ملليمتر (170.3 بوصة)
العرض	2,028 ملليمتر (79.8 بوصة)

بيجو 4007

بيجو 4007 هي كروس أوفر من صناعة بيجو أنتجت في عام 2007 وتوقف إنتاجها في عام 2012.



بيجو 407 HDi FAP 155 بلاتينيوم



السيارة من الخلف



داخل السيارة

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	كروس أوفر
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	2007-2012
التجميع	أوكازاكي، اليابان كالوغا، روسيا [الإنجليزية]، هولندا بورن (هولندا)

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,670 ميليمتر
الطول	4,635 ميليمتر
العرض	1,805 ميليمتر

بيجو 401

بيجو 401 هي سيارة متوسطة الحجم من صناعة بيجو أنتجت في 1934 وتوقف إنتاجها في 1935. عُرضت في معرض باريس للسيارات عام 1934 وعام 1935. أنتج منها 13,545 سيارة.



بيجو 401 - متحف بيجو سوشو

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة ✓
الفئة	سيارة متوسطة الحجم
العلامة التجارية	بيجو ✓

المصنع	بيجو
الإنتاج	1934-1935

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك أمامي ذو دفع خلفي
العزم	1.7 لتر

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,810 ميليمتر
العرض	1,630 ميليمتر
الارتفاع	1,520 ميليمتر

بيجو 403

سيارة «بيجو 403» تعتبر من السيارات التي لاقت شهرة واسعة في العالم حيث تعتبر أول سيارة في العالم يكون لها مروحة التبريد الآلية بدعم من درجة حرارة المحرك. بحيث طرحت أول نسخة من هذه السيارة في 20 افريل 1955 بقصر شايبو في تروكاديرو في باريس. وامتد إنتاجها إلى عام 1966.

(CV 8) لأول مرة 20 أبريل 1955 في قصر شايبو في تروكاديرو في باريس. وكانت فتحة سقف سيدان. في ذلك الوقت، كانت تزين غلاف مع أسد الكروم، رمز العلامة التجارية، وملحق إزالتها في عام 1958 تعتبر خطيرة بسبب العيش في الاصطدام بشخص أو راكب دراجة. هذا وقد قدمت غرفة المعيشة 1957 من قبل الشركة المصنعة بيجو 403 سيدان أول N4Y السيارات إلى بر الأمان السلبي. بيجو الأسد إزالة غطاء محرك السيارة، ومع ذلك، تقدم للمشتري، وحلت محلها شريط الكروم صغير (ل 1959 تركيب شريط الكروم كبير). وفي وقت لاحق، في عام 1957، سيتم استبدال السهام الخلفية التي وامض، ورموز الأوروبية تظهر ومساحات تصبح موازية في عام 1958.

يبدو للتحويل في أغسطس 1956. سيتم بناؤه إلى 2043 نسخة حتى أواخر 1960. في سبتمبر 1956، ولادة الأسرة والعمل، وفي الشهر التالي الشاحنة القماش المشمع. في أكتوبر 1959 تم تسويقها نسخة الديزل محرك Indenor ، ما سيجعل 403 الأولى الفرنسية سلسلة الديزل السيارة. وهذا نفس المحرك أيضا تزويد العلامات التجارية الأخرى مثل أوستن، فوكسهول (في سنغافورة) وجيب ويليز (في كوريا). في ذلك العام نفسه يبدو نسخة خفيفة 7 حصانا من 203، لا مروحة التدفئة، لا نيومان، سبيكة 203، مصبغة مبسطة بدون شارب، مقاعد البدلاء في الجبهة، ويقود 203، وكرنك مقابض البلاستيك ولا يربك الأبواب الأمامية. 1959 هو العام الوحيد الذي لا يوجد نقش على الجذع.

في عام 1962، ويتكون الحاجز من CV 8 من نفس أشرطة عمودية كما أن من 404

تم إنتاجه أوقف 1214126 نسخ من بنائه بيجو 403. في نوفمبر تشرين الثاني عام 1966، كان آخرها يضرب به المثل HP 8 كريم.

في 1959، كان 403 جراند لوكس صالون يستحق 825,000 فرنك. لتحويل، 1.37 مليون فرنك (الأسعار فرنك القديمة) أو 2088,55 € الآن.

التاريخ

ظهرت ال 403 لأول مرة في نمط جسم الصالون في 20 أبريل 1955 في قصر تروكاديرو في باريس. منذ عدة أشهر قبل إطلاقها العديد من s403، وإزالة شاراتهم، كانت تتداول على الطرق المحلية بالقرب من مصنع بسا سوشو المصنعين، أصبحت مألوفة جدا أن السكان المحليين لم يعد لاحظت لهم، ولكن لا تزال تجذب من باريس الصحفيين السيارات والمصورين إلى بلدة التي عادة ما تكون ذات أهمية كبيرة لوسائل الإعلام الوطنية.

أعطى حجم المحرك TN3 السيارة «حصانا ضريبيا» من 8 كف (8 حصان)، الأمر الذي وضعها فئة تحت قريبا إلى أن تحل محل 11 كف سيترون الجر، ولكن على الأقل فئة واحدة فوق السيارات الصغيرة التي تنتجها المصنعين الرئيسيين للمنافسة.

عندما ظهر لأول مرة، وحتى بعد عام 1958، حملت حافة الأنف الرائدة في السيارة الزاوي، يميل إلى الأمام الكروم الأسد بونيه زخرفة - صورة الأسد يجري علامة تجارية بيجو. تمت إزالة ذلك لعام 1959، بسبب المخاوف المتعلقة بالسلامة، وتم دمج الشعار في شعار شواء على شكل درع.

في وقت لاحق تم استبدال المارة على غرار سيمافور على أعمدة C مع مؤشرات وامض داخل الكتلة الخفيفة. تم تعديل الأضواء الأمامية لتتوافق مع المعايير الجديدة وفي عام 1957 تم استبدال مساحات الزجاج الأمامي الموازية للأصابع «الأيدي المتقاطعة» الأصلية التي ظهرت عند الإطلاق.

على الرغم من أن السيارة كانت تخضع لمختلف التحسينات أثناء تشغيل الإنتاج، كانت هذه في الغالب طفيفة جدا في الطبيعة. وشملت التحسينات لعام 1959 نقل

الفوهات للغسالة الزجاج الأمامي من شريط من المعدن بين قاعدة الزجاج الأمامي والغطاء / غطاء محرك السيارة مسافة قصيرة إلى الحافة الخلفية للغطاء / غطاء محرك السيارة نفسه، وبالتالي من المفترض أن تحسين الزوايا التي الغسالة ضرب المياه الشاشة. وكان هذا أيضا العام الذي تم فيه استبدال الحلقة شبه الدائرية داخل النصف السفلي من قطر عجلة القيادة المستخدمة لتشغيل القرن بقرن دائري كامل الدائري، بحيث السائقين اعتادوا على عقد النصف العلوي من لم عجلة القيادة لا تحتاج إلى تخفيف قبضتهم من أجل صوت القرن.

التصميم

تم تصميمها من قبل بينينفارينا، و 403 ظهرت بونتون، ثلاثة مربع التصميم دمج، باستثناء على النماذج الأساسية، لوحة سقف الافتتاح. التعاون مع بينينفارينا تميز بداية الشراكة التي من شأنها أن ترى المصمم الإيطالي إنتاج التصاميم لبيجو، بما في ذلك تلك العديد من النماذج حجم التيار، لأكثر من خمسين عاما. فيما يتعلق ب 403 نفسها كانت هناك شائعات مستمرة بأن التصميم كان من أصل واحد كان مخصصا لفيات 1900 الذي تم رفضه عندما قررت توريين تأجيل استبدال فيات لمدة أربع سنوات أخرى.

غير عادية في أوروبا في ذلك الوقت، ولكن تقدر من قبل العملاء، وكان الطريق الذي فتح الأبواب الخلفية واسعة - إلى 90 درجة كاملة. كما كان من غير المعتاد النوافذ في الأبواب الخلفية التي فتحت بشكل كامل في إطار الباب إلى النقطة التي اختفت فيها، على الرغم من التدخل في إطار باب قوس العجلة التي يجب أن تجعل من صالح النافذة عندما فتحت هامشية جدا.

المحرك

جاء 403 مع نسخة مكبرة من بيجو 203 '1290 s سم مكعب محرك البنزين. وباستبدال 1468 سم مكعب، استعملت الوحدة المستقيمة أربعة صمامات تعمل بالضغط ودوائر الاحتراق نصف كروية ورأس أسطوانة كروسبلو لإنتاج 65 حصان

(48 كيلوواط) عند حوالي 5000 دورة في الدقيقة و 75 رطل · عزم (102 ن · م) من عزم الدوران عند 2500 دورة في الدقيقة. وكانت ميزة غير عادية في ذلك الوقت مروحة المحرك التي تسيطر عليها ترموستاتيا التي قطعت عندما انخفضت درجة حرارة المحرك إلى 75 درجة مئوية وأعيد تجميعها عندما ارتفعت درجة حرارة المحرك إلى 84 درجة مئوية. تضمنت المزايا المطالب بها تحسنا في استهلاك الوقود بين 5% و 10% وفقا لمتوسط السرعة وتجنب ضجيج المروحة في ظل ظروف كثيرة. وقد اشتملت ميزة أخرى قليلة الملحوظة ولكنها بارعة على جهاز تسخين صغير قائم على الماء الساخن للمكربن المرتبط بالسخان لمقصورة الركاب بالطريقة التي تعمل بها فقط عندما يتحرك السائق على المدفأة وليس عندما تكون درجة الحرارة المحيطة عالية بما فيه الكفاية لسخان ليتم إيقاف.

تم إدخال الديزل بيجو 403 العقارات في خريف عام 1958، وهو أول من خط طويل، تليها صالون الديزل بعد عام.

بعد توقف 203 في عام 1960، أصبحت نسخة 47 حصان من محركها 1290 سم مكعب متاحة كخيار على نسخة مواصفات مخفضة من 403، وصفت في البداية باسم «403 سبتمبر» ("7") وبعد ذلك بوقت قصير «403 بيرلين لوكس». وقد استندت ضريبة السيارات في فرنسا على حجم المحرك، وأصغر محرك 403 يقع ضمن فئة الضرائب CV7 بدلا من CV8 من النسخة الأكبر.

نقل

وجاء 403 مع دليل 4 سرعات كل سينكروميش انتقال يقود العجلات الخلفية. ذراع التروس تغيير عالقة من الجانب الأيمن من عمود التوجيه.

في معرض باريس للسيارات في أكتوبر 1957 قدمت صناعة، بتكلفة إضافية، جيغر المغناطيسي الكهربائية القابض، تنشيطها عند تغيير العتاد.

الداخلية

وشملت ميزة غير عادية في الداخل من 403 المقاعد الأمامية التي تميل إلى النقطة التي كانت مساند الظهر مسدود مع وسائد المقعد الخلفي، وبالتالي خلق «كوشيت»، وصفها أحيانا في مصادر اللغة الإنجليزية، متفائل، باعتباره سرير مزدوج.

متغيرات الجسم

تم تطويل قاعدة العجلات بمقدار 24 سم (10 بوصة) للباب الخمسة بيجو 403 «فاميليال» و «كومرسيال» الإصدارات العقارية. وقدم فاميليال صف ثالث من المقاعد ووصف بأنه 8/7 مقاعد في حين أن التجاري يوفر تكوين مقعد أكثر تقليدية لسيارة العقارات.

وقد كان للعقار المطول 403 محور خلفي صلب مزود بحالة تفاضلية من الألومنيوم. جاء مع علبة التروس تغيير العمود اليدوي، في «فاميليال» غويس، المقاعد الأمامية قابلة للتألق تماما. وكانت الإطارات فتحة سقف والصلب مربوط شعاعي القياسية. واعتبرت الموثوقية ممتازة في ذلك الوقت.

كما تم تقديم نسخة كابينة من باين من السيارة، مع تصميم داخلي فاخر يتميز بمفروشات جلدية عالية الجودة. في عام 1958 تكلفه كبريوليه 403 تكلف 80٪ أكثر من مستوى الدخول «بيرلين جراند لوكس» 403 سيدان، ويفترض لهذا السبب تم إنتاج 403 للتحويل وبيعها فقط في أعداد متواضعة جدا. في ربيع عام 1961 وصل إنتاج كبريوليه 403 إلى نهايته، تحسبا لإطلاق في وقت لاحق من ذلك العام من الشركة المصنعة 404 كبريوليه.

2-باب صغيرة و 3 من الباب فان أنتجت أيضا المتغيرات التجارية من 403.

الإنتاج]

بيجو 403 الإنتاج (وحدات) :

21,326 1955

71,551 1956

... 1957

121,757 ... 1958

... 1959

... 1960

78,296 1961

.... 1962

.... 1963

53,371 1964

27,296 1965

هذه البيانات لا تشمل 403 ضوء الشاحنات القائمة

وحل محله بيجو 404 في عام 1960، وظل 403 في الإنتاج كبديل الميزانية حتى عام 1966.

بالإضافة إلى الإنتاج الأرجنتيني والأسترالي، قام مجمع فولكس واجن المحلي في نيوزيلندا ببناء 1033 بيجو 403 في أقل من أربع سنوات، ابتداء من مارس 1960.

الثقافة

في العرض التلفزيوني الأمريكي كولومبو، وبطولة بيتر فالك، بطل البطل، المخبر الملازم كولومبو، قاد 403 كابريوليت رهيبة التي يرجع تاريخها إلى 1959 أو 1960.

معرض الصور







بيجو 403 موديل 1958 قوة 56 حصان 1500 سم مكعب بيتبورج كلاسيك 2014
لوحة الترخيص مزورة!

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة رياضية ✎
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو ✎
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين ✎
--------	--------------

الوزن والأداء

الوزن	1,080 كيلوغرام ✎
السرعة القصوى	135 كيلومتر في الساعة ✎

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,667 ميليمتر ✎
الطول	4,470 ميليمتر ✎
العرض	1,676 ميليمتر ✎
الارتفاع	1,454 ميليمتر ✎

بيجو 4008

بيجو 4008 هي سيارة رياضية متعددة الأغراض من صناعة بيجو، تم الكشف عنها في سبتمبر 2011. أنتجت في 2012 وتوقف إنتاجها في 2017. تم تجميعها في أوكازاكي، اليابان.



بيجو 4008 من الخلف



عربة بيجو 4008 موديل 2014 Active wagon (MY14). تم التقاط الصورة في أسكوت فالي، فيكتوريا، أستراليا.

بيجو 607

بيجو 607 سيارة كلاسيكية مميزة جدا وأيضا قوية انتجها شركة بيجو الفرنسية لصناعة السيارات في الفترة من سبتمبر 1999 إلى يونيو 2010. مع 607، جنبا إلى جنب و 407، وحلت محلها 508 في أوائل عام 2011.

نشاطها

تم إطلاق 607 في أكتوبر 1999، لتحل محل 605 التي توقفت بالفعل. يستخدم الهيكل سابقتها ولكن لديها كل ما هو جديد، وتصميم خارجي روعة وأكثر حداثة. وكان نطاق محرك (2.2 و 3.5 البنزين، والديزل 2.2) جديد تماما. وكانت ذات مستويات معدات عالية أيضا، مع كل النماذج والحصول على تكييف الهواء، ومشغل الأقراص المدمجة، والنوافذ الكهربائية، 12 من الأكياس هوائية، المانعة للانغلاق نظام الكبح، ومراقبة ضغط الإطارات، وقفل مركزي وفقا للمعايير واضائات ليلية قوية جدا وحساسات مطر وحساسات خلفية وامامية ومثبت سرعة و



بيجو-607-1927 IMG

إصدارات سيارة الأجرة

كثيرا ما يستخدم 607 سيارة أجرة في أوروبا؛ البرتغال يستخدمها مثل سيارات الأجرة في مطار مطار فارو، وهذه الإصدارات هي عادة 3.5 V6 أو 2.2 وإصدارات المبادرة، وبلدان البنلوكس أيضا استخدمتها كذلك، ولكن أقل كثيرا في المطارات وكان يمتلكها الرئيس الفرنسي جاك شيراك في عام 2003 الي عام 2006



بيجو 607 بالادين هي نموذج أولي لسيارة مفهومية بناها هيوليبز في عام 2000 على منصة 607. وقد استخدم هذه السيارة الرئيس الفرنسي نيكولا ساركوزي في احتفال في الشانزليزيه، في اليوم الأول من رئاسته.



بيجو 607 قبل التعديل

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة تنفيذية
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
الإنتاج	المرحلة 1 : 2000 — 2004 المرحلة 2 : 2004 — 2010
التجميع	مصانع فرنسية

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين حصان 2.0 137 2.2 160/163 حصان / 3.5 V6 حصان 269
المحرك	محرك ديزل 2.0 HDi حصان 110/136 2.2 HDi حصان 136/170 2.7 V6 HDi حصان 204/208
وضع المحرك	أمامي
القوة	4.8
العزم	لفة في الثانية 8000
ناقل الحركة	الي 4 6 علبة سرعة

الوزن والأداء

الوزن	إلى 1535 1725 كغ
السرعة القصوى	إلى 190 257
خزان الوقود	80 لتر

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2800
الطول	4902
العرض	1835
الارتفاع	1,442 ميليمتر

بيجو 605

605 بيجو هي سيارة نفعية التي تنتجها الشركة المصنعة بيجو الفرنسية بين عامي 1989 و 1999، مع عملية شد وجه في عام 1995.

نشأتها

كانت 605 سيارة صالون مبنية على منصة نفس XM سيتروين، وكانت خلفا لبيجو 604 فاشلة التي خرجت من الإنتاج 4 سنوات في وقت سابق. وهكذا تم استبدال الشعبية بيجو 505 من قبل سيارتين - السيارة العائلية الكبيرة 405، و605 سيارة.

وكانت مستويات معداتها عالية، والداخلية الفاخرة، وقيادة سلسلة، ومعالجة استثنائية لنقاط القوي ل605. لكنه جاهد بيجو دائما لتحقيق النجاح مع السيارات الكبيرة خارج فرنسا، وكان 605 لا يختلف. كانت مشابهة جدا في التصميم والمظهر إلى أصغر بيجو 405 لقيادة قسط السعر، في حين أن لوحة أجهزة القياس لها كما وجه انتقادات لتصميمها لا روح فيه.

فانها تتحمل أيضا تشابه قوي البصرية إلى أصغر بيجو 405



بيجو 605 من الخلف



بيجو 605 احمر في ار

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة تنفيذية ✎
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو ✎
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	PSA — محرك بنزين XUD11 BTE(en) ✎ — PSA XUD11 A (en) ✎ ✎
--------	--

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,800 ميليمتر ✎
----------------	-----------------

الطول	4,720 ميليمتر
العرض	1,800 ميليمتر

بيجو 508

أطلقت شركة بيجو الفرنسية طراز 508 من فئة سيارات سيدان العائلية عام 2010 كبديل عن طراز 407 و 607، وتتشارك 508 في قاعدتها الهيكلية مع الجيل الثاني من طراز سيتروين C5، كما تُصنع السيارتان في نفس المصنع في فرنسا. وتجمع بيجو 508 بين شكل خارجي عصري وتصميم داخلي مريح، وقيادة متميزة. يظهر تصميم بيجو 508 وكأنه منحوت من كتلة صلبة وهو ما يعكس مواصفات الأناقة والصلابة، في المقدمة تعرض 508 المواصفات التصميمية الجديدة لعلامة بيجو التجارية والتي كُشف عنها النقاب لأول مرة في سيارة SR1 الاختبارية، مع شبك أمامي منفرد بتصميم يبدو وكأنه يطفو في الهواء، وأضواء أمامية ثاقبة تحمل مصابيح LED أنبوبية نهائية. وتتمتع بيجو 508 بمظهر جانبي انسيابي يتواصل دون انقطاع من الخلف وحتى غطاء المحرك، كما تتعزز أناقة السيارة من خلال الإطار الكرومي للنوافذ الجانبية ويمتد الخط التصميمي على طول المركبة ليمنحها المزيد من القوة والأناقة.

أما من الخلف فينحدر الزجاج الخلفي نحو غطاء الصندوق الخلفي القصير الذي يحمل خطأً أيضاً من الكروم، ويستمر الخط التصميمي الوسطي على الجانب ليندمج في الأضواء الخلفية التي تحتوي على ثلاثة صفوف من المصابيح تعمل بتقنية LED بينما يحمل الصادم أضواء ضباب صغيرة على الجانبين. التصميم الداخلي في بيجو 508 معاصر وفريد من نوعه، كما ينسجم مع العناصر التصميمية في الشكل الخارجي من حيث الجودة والأناقة، ويقارب بين الأجزاء التركيبية، ويساعده على ذلك الكونسول الوسطي المضاعف الذي يضم تقنيات جديدة. وتضفي المواد المستخدمة عالية الجودة أجواءً من الفخامة داخل المقصورة كما يظهر في اللمسات الكرومية والكونسول الوسطي الأسود اللامع.

وتجمع مقصورة بيجو 508 بين الراحة والتجهيزات المتطورة التي يمكن للسائق والركاب الاستمتاع بها على حد سواء، حيث يشتمل الكونسول الوسطي على شاشة

عرض ملونة مع نظام ملاحه متطور ونظام تكييف رباعي المناطق ومقاعد كهربائية
مع ميزة المساج

نظرة عامة

ويبلغ طول الصالون 508 طولا طوله 4.79 متر (189 بوصة)، بينما يبلغ طوله 508
سو (ع qar) 4.81 مترا (189 بوصة). وبالمقارنة مع بيجو 508 407 لديه أقصر
الجبهة المتراكمة ومقصورة الركاب الخلفية أطول.

وبعد بضع تسريبات أولية تم تسريبها، تسربت أول تفاصيل وصور نهائية إلى الويب
في 12 يوليو 2010. أصدرت بيجو معلومات إضافية في 6 سبتمبر 2010. تم إطلاق
508 رسميا في معرض باريس للسيارات 2010 .

بي إس دبليو بيجو سيتروين بناء 508 في الصين في شراكة مع دونغفنغ للسيارات،
وبيع 65,000 وحدة محليا في عام 2012. أطلقت هناك في 10 أغسطس 2011.

وتفيد التقارير بيجو تتوقع الصين لتكون أكبر سوق للسيارة، في ما يقرب من ضعف
ما من المتوقع أن تباع في فرنسا . وسوف تكون هذه هي المرة الأولى للشركة لبيع أكثر
في بلد آخر غير فرنسا لنموذج متاح في أوروبا .

معرض صور





بيجو 508

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة رياضية
العلامة التجارية	بيجو
المصنع	بيجو
موقع الويب	peugeot.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,817 ميليمتر
العرض	1,853 ميليمتر

بيجو 504

بيجو 504 هي سيارة من شركة بيجو الفرنسية، وهي لا تصنع حاليا (تم تصنيعها بين الأعوام 1968 و1983) وقد استمر إنتاجها حتى سنة 2005 في كينيا، ونيجيريا.

وقد بلغت اماكن لم تستطع حتى سيارة الاند روفر بلوغها وقد تم استخدامها في الراليات والصحاري لكونها أحد اصلب السيارات وتستعمل حاليا في الأعمال الصعبة مثلا نقل البضائع (نسخة البيكاب) والاشخاص (الصالون)

معرض صور











بيجو 504 نموذج شاحنة



بيجو 504

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة رياضية ✎
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو ✎
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين ✎
--------	--------------

بيجو 505

بيجو 505 (بالفرنسية: Peugeot 505) هي إحدى نماذج سيارة بيجو التي أنتجتها شركة بيجو الفرنسية، واستمر إنتاجها من 1979 إلى 1992، ومثل كثير من نماذج بيجو السابقة، ظهرت عدة أشكال من هذا النموذج تشترك في المقدمة، وتختلف في الجزء الخلفي، ومن هذه الأشكال ما يحمل عدداً صغيراً من الركاب (4 ركاب)، ومنها ما يحمل عدد أكبر (7 ركاب).

بدأ إنتاجها عام 1979، واستمر حتى عام 1992، وإن كان إنتاجها في الأرجنتين حتى عام 1995، وفي تشيلي حتى عام 1997.

المقدمة

بيجو 505 هي سيارة عائلية كبيرة أنتجتها الشركة الفرنسية بيجو من 1979 إلى 1992 في سوشو، فرنسا. تم تصنيعها أيضاً في العديد من البلدان الأخرى بما في ذلك الأرجنتين (بواسطة سيفل الأرجنتينية من 1981 إلى 1995) والصين وتايلاند (بواسطة شركة يونتراكيت الصناعية المحدودة) وإندونيسيا ونيجيريا. كان 505 آخر سيارة دفع خلفي من بيجو.

وفقاً للشركة المصنعة، تم إنتاج 1,351,254 سيارة بين عامي 1978 و 1999، منها 1,116,868 سيارة صالون / سيدان.

تاريخ

1979

كُشف النقاب عنه رسمياً في 16 مايو 1979، كان 505 بديلاً عن 504 الذي شارك في العديد من دعائمه. كانت متوفرة في الأصل كسيارة سيدان / صالون، تم تقديم عربة ستیشن / واغن، بما في ذلك نسخة عائلية لثمانية ركاب، في معرض جنيف للسيارات عام 1982. التصميم، وهو تعاون بين بينيفارينا وقسم التصميم الداخلي

في بيجو، مشابه جداً لتلك الخاصة بالطراز الأصغر 305. تم تصميم التصميم الداخلي الأصلي من قبل بول براك، المعروف بشكل عام بعمله لسيارات مرسيدس بنزوي إم دبليو. يُعرف اليوم باسم «حصان العمل» لأفريقيا.

بعد أن أُنتج في البداية فقط في شكل محرك يسار في الأشهر القليلة الأولى، كان 505 متاحاً في شكل محرك يمين لسوق المملكة المتحدة اعتباراً من أكتوبر 1979. وكان منافسه الأكثر مبيعاً في المملكة المتحدة هو فورد جراندا.

وقد أشاد الصحفيون المعاصرون بـ 505 لركوبها والتعامل معها، خاصة على الطرق الوعرة وغير المصنوعة. ربما أحد أسباب شعبيتها في البلدان الأقل نمواً؛ "تذكر أن سلف 505، 504، كان يتمتع برحلة رائعة. استغرق الأمر نموذجاً للسوق البريطانية على محرك شحن صلب عبر الممرات الخضراء لشيلترن.

تم قمع التأثيرات جيداً وطففت السيارة حقاً فوق التموجات والحفر. استنتجت أن 505 جيدة مثل 504 (ولكن ليس أفضل). كان لدى 505 أيضاً خلوص أرضي جيد؛ إذا لم يكن ذلك كافياً، فقد عرضت دانجل نسخة دفع رباعي أطول من بريك فاميليال 505 مجهزة إما بمحرك توربوديزل داخلي 110 حصان (81 كيلو واط) أو 130 حصان 2.2 لتر بنزين (96 كيلو واط) المحرك. كان لمحرك الدفع الرباعي 505 أيضاً نسب تروس أقصر.

تم النظر إلى التصميم الداخلي بشكل إيجابي في المراجعات المعاصرة: «بعد أن استقر في قمرة القيادة الأنيقة لـ 505، لاحظ المرء كيف يبدو أن كل شيء يبدو رائعاً. تبدو المقاعد المصنوعة من التويد والزخرفة البنية ذكية وأقل تصادمية من العروض المقدمة من علامة تجارية فرنسية أخرى معينة. لكن المدخنين البريطانيين وجدوا خطأ في بيئة العمل:» كانت منفضة السجائر ذات حجم تنافسي ولكنها موضوعة مباشرة خلف عصا التروس. بالنسبة للسيارات في السوق البريطانية، سيكون هذا مصدر إزعاج دائم بينما يعتبر أبناء عمومنا القاريون الموضوع منطقياً تماماً طبيعي.

1982

تم إطلاق النموذج العقاري في عام 1982، وكان متاحاً بسبعة مقاعد، تماماً مثل عقار بيجو 504. الجديد أيضاً في عام 1982 هو STI 505 المجهزة بالكامل، والمجهزة بمحرك دوفرين رباعي الأسطوانات 2165 سم مكعب تم تطويره بالتعاون مع رينو.

تم إجراء تحسينات على المجموعة، بما في ذلك التصميم الداخلي الجديد كلياً، في عام 1986، ولكن بدأ إنتاج بيجو 505 الأوروبية في التراجع بعد إطلاق بيجو 405 الأصغر في عام 1987. توقف إنتاج الصالون في عام 1989، عندما أطلقت بيجو سيارتها الجديدة الرائد 605 الصالون، بينما ظلت الحوزة قيد الإنتاج حتى عام 1992 - على الرغم من عدم تنفيذ خطط لنسخة ملكية من 605.

كان إنتاج 605 لمدة عقد من الزمان ولكنه لم يضاهاي أبداً شعبية 505. في بعض البلدان مثل فرنسا وألمانيا، تم استخدام عقار 505 كسيارة إسعاف وسيارة جنازة وسيارة شرطة ومركبة عسكرية وكسيارة صيانة للطرق. كانت هناك نماذج أولية لـ 505 كوبيه و505 شاحنة، وفي فرنسا قام العديد من الأشخاص بتعديل 505 إلى شاحنات صغيرة بأنفسهم.

1990

كان 505 أحد أحدث طرازات بيجو التي تم بيعها في الولايات المتحدة، حيث انتهت مبيعات سيارات السيدان هناك في عام 1990 ومبيعات العربات في عام 1991. وكانت آخر سيارات السيدان المباعة تحتوي على محرك PRV's 2.8 V6 فقط. كانت سيارات ستیشن واغن التي تعمل بشاحن توربيني فريدة من نوعها للولايات المتحدة، وكل من محركات البنزين والديزل.

تم بيع 505 أيضاً في أستراليا (حيث تم تجميعها بواسطة شركة رينو أستراليا من 1980 إلى 1981، ومن قبل ليلاند أستراليا من 1981 إلى 1983) والأرجنتين وتشيلي والصين ونيوزيلندا. في مدينة نيويورك، تم استخدام الديزل بيجو 505 لفترة وجيزة كسيارات تاكسي.

تم تلخيص السيارة على النحو التالي من قبل كاتب السيارات أرشي فيكار:

«إن 505 هي سيارة صالون ذات مظهر جميل للغاية، ومحركات فعالة للغاية، ومقاعد مريحة للغاية، وتوجيه لطيف للغاية، وسعر معقول للغاية. وهي مصممة بشكل جيد لذلك، قد تقول إنها كانت مجرد متوسطة. ولكن هل يمكن حقاً أن تكون بهذه البساطة؟ هل لعبت بيجو في الواقع لعبة ذكية جداً حيث، بدلاً من إبهارنا بالتكنولوجيا أو التصميم المذهل، قرروا جذبنا مع التقليل من أعرق نوع؟»

تايلاند

في تايلاند، بيعت بيجو 505 بشكل جيد. كانت متوفرة كنسخة CKD تم تجميعها في بانكوك، بسبب القيود المفروضة على استيراد السيارات المبنية بالكامل.

الخصائص الميكانيكية

كان 505 مزوداً بدفع خلفي ومحرك في المقدمة طويلاً. تضمن نظام التعليق دعائم ماكفيرسون ونوابض لولبية في الأذرع الأمامية وشبه الخلفية مع نوابض لولبية في الخلف، مع ترس تفاضلي خلفي مثبت على الجسم وأربعة مفاصل ثابتة السرعة.

كانت سيارات ستيشن واغن (ومعظم سيارات السيدان المبنية في الأرجنتين) تحتوي على نظام تعليق خلفي ذي محور حي، مع عامود بانهارد ونوابض لولبية. كانت قضبان التثبيت عالمية في المقدمة ولكنها تعتمد على الطراز في الخلف. استخدمت السيارة فرامل قرصية في المقدمة، ومكابح قرصية أو أسطوانية في الخلف، اعتماداً على الطراز. كان التوجيه عبارة عن نظام رف وترس، والذي كان يعمل بالطاقة في معظم الطرز.

بريك فاميليال

تم تقديم إصدارات (المدينة) وفاميليال في ربيع عام 1982، وكانت مختلفة تماماً عن الصالونات. كانت قاعدة العجلات أطول أيضاً، للمساعدة في جعلها واحدة من

أكثرها اتساعاً في السوق، حيث تبلغ 2900 ملم (114.2 بوصة) كان هذا، وليس من قبيل الصدفة، نفس قاعدة العجلات التي تم استخدامها في كل من مشتقات الفئات 404 و504.

كانت فاميليال (ملكية عائلية)، مع صفها الثالث من مقاعد البدلاء (تعطي إجمالي ثمانية مقاعد أمامية) شائعة لدى العائلات الكبيرة وكسيارة أجرة. يمكن طي صفيين من المقاعد الخلفية لتوفير مساحة تحميل مسطحة تماماً، مع سعة تحميل تبلغ 1.94 متر مكعب. يبلغ إجمالي سعة الحمل 590 كجم (1301 رطلاً).

عند إطلاقها، تم الترحيب بها باعتبارها سيارة سياحية فاخرة. تم تسويق سيارة فاميليال باسم "SW8" في الولايات المتحدة، من أجل «ستيشن واغن، ثمانية مقاعد».

في فرنسا، قام دانجل بتعديل بيجو 505 بريك بتعليق عالٍ ودفع رباعي يشبه الدفع الرباعي.



بيجو 505 (4 ركاب)



بيجو 505 ملخص الصانع بيجو أيضا يسمى قوانغتشو بيجو GP 7202 إنتاج
1992-1979

بيجو 505

ملخص

بيجو الصانع

أيضا
يسمى GP 7202 قوانغتشو بيجو

إنتاج جمهورية (1981-1991) (إندونيسيا) 1981-1987 (أوروبا) 1979-1992

(الصين) 1997-1990 (الأرجنتين) 1995-1981 (الصين)

فيلا ، تشيلي ، إسبانيا لوس أندس فيجو ، الصين جوانجزو ، فرنسا سوشو
(، أستراليا ، فيكتوريا^[2] هايدلبرغ (AAV) ، مصر القاهرة ، الأرجنتين بوش
المجسد جايا) ، إندونيسيا^[3] جاكرتا (ليلاند) ، أستراليا إنفيلد (رينو أستراليا
م مجموعة) ، تايلاند بانكوك (موتور
(، نيجيريا^[4] كادونا (موفوتو) ، البرتغال ، تاوانسيتوبال تشانجوا (يونتراكيت
OASB) ، ماليزيا^[5] جوهور باهرو (PAN)

مصمم وبيجو بينينفارينا

الجسم والشاسيه

فصل (د.ي) سيارة تنفيذية مدمجة / سيارة عائلية كبيرة

نمط صالون 4 ابواب 5 ابواب استيت
الجسم

تخطيط ف.آر
ط

مجموعة نقل الحركة

محركات البنزين : 1796 XM7A I41971XN1 /
محرك سيمكا " 2155 14 N9T " دوفرين " 14 ZEJ I41995 XN6
" 2849ZN3J " دوفرينغ " 2165 14 ZDJ تيربو " 180 V6 PRV

(توربو) XD3 I4 (تربو) 2498 XD2 I4 2304 : محركات الديزل

توصيل 3- سرعة أوتوماتيكي ZF 3HP224 سرعة أوتوماتيكي ZF 4HP224
سرعات يدوي BA 05/075 سرعات يدوي BA 04/075 سرعات يدوي
BA 05/10

أبعاد

قاعدة

العجلات 2743 ملم (بوصة 108.0) (سيدان) 2900 ملم (بوصة 114.2) (عربة) 2743

طول 4579 ملم (بوصة 180.3) (سيدان) 4898 ملم (بوصة 192.8) (عربة) 4579

عرض 1,737 ملم (بوصة 68.4) (سيدان) 1,730 ملم (بوصة 68.1) (عربة) 1,737

ارتفاع 1,424-1,446 ملم (بوصة 56.9-56.1) (سيدان) 1,540 ملم (بوصة 60.6) 1,424-1,446
بوصة (عربة)

كبح الوزن

كجم (3,109-2668 أرطال) 1,210-1,410

التسلسل الزمني

السلف 504 بيجو

بيجو 405 خليفة



بيجو 505 1980



النموذج الأولي بيجو 505 كابرولييه



النموذج الأولي بيجو 505 كوبيه



بيجو 505 بريك x44 دانجيل (فرنسا)



1984 بيجو 505 أس أر (أستراليا)



1984 بيجو 505 أس أر (أستراليا)



1984 بيگو 505 أس أر (أستراليا)



1985 بيگو 505 جي تي آي سيدان (أستراليا)

مستويات القطع

اختلفت طرازات بيجو 505 كثيراً في المعدات. سيارات س.ر.د الأساسية مع محرك ديزل 2,304 سم مكعب لم يكن لديها حتى التوجيه المعزز، ولكن ج.ت.د تيربو و جي تي آي و تي آي و V6 كلها مزودة بنظام التوجيه المعزز، وأبواب القفل المركزي، وتكييف الهواء، وناقل حركة يدوي بخمس سرعات، وفتحة سقف (باستثناء ج.ت.د تيربو)، ومصابيح ضباب أمامية.

في V6، كان التوجيه المعزز حساساً للسرعة، وجاءت أبواب القفل المركزي بجهاز تحكم عن بعد بالأشعة تحت الحمراء، وتضمنت أنظمة التدفئة والتهوية التحكم الإلكتروني في المناخ. كان ناقل الحركة الأوتوماتيكي ثلاثي السرعات متاحاً في أوائل الخمسينيات من القرن الماضي، والذي تم استبداله لاحقاً بوحدة من أربع سرعات. أثبت أكثر طراز 505 متانة أنه ج.ت.د مع ناقل حركة يدوي بخمس سرعات.



1987 بيجو 505 توربو إس ، تظهر المصابيح الأمامية الخاصة بأمريكا الشمالية والعادم على اليسار (الولايات المتحدة الأمريكية)

أستراليا

في أستراليا، تم بيع 505 كسيارة جي آر أو أس آر أو س.ت.آي أو ج.ت.آي سيدان أو أس آر أو جي تي أي ذات ثمانية مقاعد بمحركات بنزين.

تم بيع عدد قليل جداً من محركات الديزل ج.ر.د.وأس.ر.د. 505 في أستراليا. شهد تحديث السلسلة الثانية استبدال س.آر.بأس إل آي.

أمريكا الشمالية

كان لدى الولايات المتحدة وكندا هيكل الـ 505، والتي وصلت عام 1980 وتم تقديمها لأول مرة في جزيرة مارتينيك الفرنسية بمنطقة البحر الكاريبي. كانت الاختلافات الملحوظة هي: تم تحريك خزان الغاز إلى الداخل (الآن خلف المقعد الخلفي)، مع فتحة ملء على الجانب الأيمن، ومصابيح أمامية رباعية الطراز مختلفة، ومصابيح خلفية (سيارات السيدان قبل عام 1986)، وهوائي سوطي مميز تم نقله من السقف إلى الحاجز الخلفي (وتم تغييره إلى تلسكوبي)، مصدات أكبر، تتحرك ماسورة العادم من اليمين إلى اليسار.

تم تقديم عدد أقل من المحركات، وكلها مفككة لتلبية معايير الانبعاثات الأكثر تقييداً. في الأصل، تم تقديم محرك بقوة 96 حصان (72 كيلوواط) 2.0 لتر وأربعة، إلى جانب محرك ديزل سعة 2.3 لتر بقوة 71 حصان (53 كيلوواط). كلاهما مرحلان من 504، على الرغم من أن وحدة البنزين قد اكتسبت ثمانية أحصنة بفضل إدخال حقن الوقود.

تم بناء جميع قطع 505 في أمريكا الشمالية في مصنع سوشو التابع لشركة بيجو في فرنسا.

أوروبا

في عام 1981، وصل طراز توربوديزل بقوة 80 حصان (60 كيلو واط). على عكس النموذج الطبيعي، تلقى المحرك التوربيني ناقل حركة يدوي بخمس سرعات كتجهيز قياسي. في أواخر ربيع عام 1984، وصل موديل 1985505 تيربو. كان المحرك مشابهاً للمحرك الذي شوهد في أوروبا، وإن كان بدون مبرد داخلي في البداية. كانت القوة القصوى لعام 1985 142 حصاناً (106 كيلو واط). ارتفع هذا في النهاية إلى 180 حصاناً (134 كيلو واط) لسنوات الطراز اللاحقة. كانت نسخة ملكية تيربو فريدة من نوعها في أسواق أمريكا الشمالية.



1987 بيجو 505 توربو إس ، تظهر المصابيح الخلفية الخاصة بأمريكا الشمالية والعام على اليسار (الولايات المتحدة الأمريكية)



1987 بيجو 505 توربو إس ، تظهر المصابيح الخلفية الخاصة بأمريكا الشمالية والعام على اليسار (الولايات المتحدة الأمريكية)







السيارت والدراجات النارية التي تم تصويرها في معرض Voorschotense
Oldtimer Vereniging، في Valkenburgse meer، هولندا. كاميرا أوليمبوس

الرقمية

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة رياضية ✎
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو ✎
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين ✎
--------	--------------

الأبعاد

العرض	1,750 مليمتر
-------	-----------------

بيجو 5008

بيجو 5008 هي سيارة فان صغيرة من صناعة بيجو أنتجت في 2009. وقد أنتجت بشكلين الأول ميني فان من عام 2009 حتى عام 2016، ثم أنتجت بتصنيف كروس أوفر منذ العام 2017. عُرضت في السوق منذ شهر نوفمبر 2009.



تم التقاط صورة للجزء الأمامي من سيارة بيجو 5008 1.2 GT Line موديل 2017 في ليمينجتون سبا



صورة السيارة من الأمام



صورة السيارة من الخلف

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة ✓
الفئة	ميني فان
العلامة التجارية	بيجو ✓
المصنع	بيجو
الإنتاج	2009

الأبعاد	
الطول	4,529 ميليمتر ✓

بيجو 407

بيجو 407 هي أحدث سيارات هذا الجيل من شركة بيجو، تم تصنيعها بدءًا من عام 2005 ولا يزال تصنيعها مستمرًا إلى الآن، متوفرة بإصدارات الصالون والكوبيه، وهي تعمل بمحرك ديزل يتراوح سعته بين 1,8 و 3,0 لتر. ويوجد منها محركات بنزين 6 سلندر و 4 سلندر وهي سياره ثابتة على الطرقات ويميزها اضافات مميزه جدالالثبات نوابض تعليق أمامية مزدوجة تؤمن مستويات جديدة من الأداء والتوجيه مع توفير قيادة مريحة في نفس الوقت.

التعليق الخلفي المتعدد الأذرع، مع مانعات الارتجاج الأفقية، يوفر توجيهات وثباتاً معززين .

نظام الصمامات المنظمة المتنوع (AMVAR) يتحكم بصورة مستقلة بكل تعليق للعجلات ويكيّف ممتص الصدمات مع أسلوب القيادة .

ASB (نظام الفرامل المانع للانغلاق) يسمح بأن يظل المسار تحت السيطرة فيمنع العجلات من الانغلاق عند الفرملة الطارئة .

(النظام المساعد للفرملة الطارئة): يعطي الفرملة قوتها القصوى.

ASR (نظام التحكم بالدفع) يحول دون انزلاق العجلات في حال فقدان السيطرة

EBF (موزع الفرملة الإلكتروني) يتحكم بفرملة كل عجلة أفراد يا لمزيد من الفعالية

DSC (التحكم بالثبات الديناميكي) يعيد السيارة إلى مسارها إذا ما لاحظت وحدة الرقابة الإلكترونية (ECU) أي إفراط أو تأخير في التوجه.

الاكسسوارات الاضافية

حارف الريح: يزيد التهوية داخل المقصورة مع تخفيف الضجيج والصدمات.

قضبان السقف.

عجلات هورتاز.

أغطية وقاية لعتبات الأبواب من الفولاذ الذي لا يصدأ.
جهاز تشغيل أقراص الفيديو الرقمية DVD بشاشة 7 بوصة عالية الوضوح وكتلة
ذاكرة مقاومة للصدمات .
مصد الهواء الخلفي (الجناح)



بيجو 407



بيجو 407 الحجم العائلي







سيارة بيجو 407 متوقفة في مكان 407...! كان موقف السيارات ممتلئًا إلى حد كبير
لذا لا يمكن أن يكون ذلك قد تم عمدًا... سيارة بيجو 407 ST Comfort 1.6 HDI
سيدان موديل 2005.

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة ✎
الفئة	سيارة رياضية ✎
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو ✎
التجميع	PSA Rennes Plant (en) ✎ ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين ✎
--------	--------------

بيجو 406

406

بيجو 406 هي سيارة منتجة من طرف شركة بيجو الفرنسية وتنتمي لعائلة السيارات الكبيرة، وقد تم إنتاجها بين الأعوام 1995 إلى 2004. بيجو 406 عوضت السيارة السابقة في الجيل بيجو 405 وقد تلاها بعد 2004 سيارة بيجو 407.

لمحة

بيجو Peugeot 406 هي سيارة عائلية كبيرة أنتجتها شركة صناعة السيارات الفرنسية بيجو بين عامي 1995 و2004. وهي متوفرة في سيارات الصالون والهيكل والكوبيه مع خيار من محركات البنزين أو التوربينات، وقد حل 406 محل بيجو 405 في تشكيلة بيجو، وكان هو نفسه تم استبدالها ببيجو 407. وهي تستخدم نفس منصة سيتروين إكسانتيا، على الرغم من عدم وجود نظام التعليق الهوائي المائي المتطور لهذه السيارة.

المشروع

يتأثر تصميم 406 بشكل كبير بسابقه، 405، الذي بدأ في التخلص التدريجي من إطلاق 406 في سبتمبر 1995، وانتهى الإنتاج في نهاية المطاف في أوروبا في عام 1997، عندما تم إيقاف آخر طرازات العقارات. بدأت مبيعات المملكة المتحدة من 406 في فبراير 1996.

في البداية، كانت السيارة متوفرة بمحركات بنزين 1.8 لتر و2.0 لتر و1.9 لتر تيربوديزل، يليها شاحن توربيني 2.0 بنزين، 2.9 لتر (2946 سم مكعب، 3.0 لتر) بنزين V6، و110 حصان 2.1 لتر توربوديزل. كانت إصدارات الديزل شائعة جداً، وأصبحت 406 واحدة من أفضل السيارات مبيعاً التي تعمل بالديزل في أوروبا.

تم تصميم وتصنيع سيارة الكوبيه ذات البابين، التي تم إطلاقها في معرض باريس للسيارات عام 1996، من قبل استوديو التصميم الإيطالي بينينفارينا، مع خيارات محرك 2.0 لتر رباعي الأسطوانات أو 3.0 لتر V6، ومن عام 2001، محرك ديزل 2.2 لتر. في الطرز اللاحقة، كان محرك البنزين 2.2 لتر متاحاً. تم صنع ما مجموعه 107,633 كوبيه.

تم تقديم التصميم في الأصل لشركة فيات من قبل بينينفارينا في حوالي عام 1990، فقط لشركة فيات لرفض التصميم وتصميم الكوبيه الخاصة بها.

في عامه الأخير معروضاً للبيع في المملكة المتحدة، كان يُطلق على النموذج ببساطة اسم بيجو كوبيه، مع إسقاط العلامة التجارية 406 من الاسم. كان 406 ناجحاً بشكل ملحوظ في المملكة المتحدة، حيث اقتحم سوق مبيعات الأسطول الرئيسي في البلاد، مع نسبة عالية من الوحدات التي أصبحت سيارات الشركة وسيارات الأجرة.

في أغسطس 2002، سجلت سيارة بيجو 406 الرقم القياسي العالمي لأطول مسافة يتم قطعها على خزان وقود واحد. سافرت السيارة عبر أستراليا بين ملبورن إلى روكهامبتون، بمسافة إجمالية قدرها 2348 كم. بيجو - السجلات العالمية للاقتصاد في استهلاك الوقود تم تصنيع إصدارات من السيارة أيضاً في مصنع يونتراكيت الصناعي في لاد كرابانغ، بانكوك، تايلاند.

شد الواجهة

تم طرح السيارة 406 سيدان المحسنة في فبراير 1999، وأدت التحسينات المتعلقة بالسلامة والقوة والسرعة إلى تحسين أداء برنامج تقييم السيارات الأوروبية الجديدة.

حيث كان 406 قديماً يحتوي على نجمة واحدة ونجمة مشطوفة، اكتسبت نماذج ما بعد شد الواجهة ثلاث نجوم.

تضمنت التغييرات الجديدة والمحسنة لعائلة محرك EW / DW إتش دي آي مع قدر أكبر من القوة وعزم الدوران وكفاءة الوقود إلى جانب زيادة التحسين، مما يجعلها هادئة نسبياً بالنسبة للديزل. كان الجانب السلبي هو زيادة مجموعة التأمين على السيارة من 9 إلى 12.

تم تعديل المظهر الخارجي حيث تميزت 406 بأضلاع أكثر وضوحاً ومصباح أمامية شفافة وتطعيمات من الكروم وشبكة جديدة على شكل قرص العسل. تم الانتهاء من المصابيح الخلفية باللون الأحمر مع شريط من لون طلاء السيارة عبر المركز.

تم إعادة تصميم المقصورة الداخلية أيضاً لتحسين الراحة والمساحة. تضمنت المعدات الجديدة تحكماً رقمياً آلياً في المناخ / تكييف الهواء في معظم الموديلات باستثناء العرض الأساسي ومتعدد الوظائف لرسائل التحذير وكمبيوتر الرحلات والراديو ودرجة الحرارة الخارجية. كان هناك استخدام أوسع للزخرفة الخشبية، والمواد البلاستيكية ذات الجودة الأفضل، بما في ذلك البلاستيك الناعم الملمس، بالإضافة إلى أن بعض الطرز تلقت مرايا قابلة للطي كهربائياً، مع مصباح أمامية ومساحات أوتوماتيكية.

تم تحديد الطراز التنفيذي العلوي من عشرة مكبرات صوت جي أل بي، ومقاعد جلدية معدلة كهربائياً ومدفأة، وموضع ذاكرة للمقاعد والمرايا، ونفاثات غسيل المصباح، وستارة شمس خلفية، وسجاد سميك، وأضواء في أفنعة الشمس، الملاحظة عبر الأقمار الصناعية والإضاءة المحيطة.



بيجو 406 ملخص الصانع بيجو أيضا يسمى بيجو كوبيه إنتاج 1995-2004 (فرنسا، المملكة المتحدة) 1996-2008

بيجو 406

ملخص

الصانع بيجو

أيقضا
يسمى بيجو كوبيه

إنتاج (فرنسا، المملكة المتحدة) 1996-2008 (مصر) 1997-2004 - 1995-2004
2003 (إيطاليا، كوبيه)

المجسم مصنع (ريتون، المملكة المتحدة) مصنع سوشو) سوشو، فرنسا
فال دي (رايتون
(IKCO) إيران، طهران (AAV) سانغرو، إيطاليا القاهرة، مصر

مصمم دافيد أركانجلي ولورينزو (1991) لوران روسي (سيدان)
[4] (كوبيه) في بينينفارينا راماتشيوتي

الجسم والشاسيه

فصل (د) سيارة عائلية كبيرة

نمط صالون 4 أبواب 5 أبواب استيت 2 باب كوبيه
الجسم

تخطيط محرك أمامي، دفع أمامي

متعلق سيتروين زانتيا
ب

مجموعة نقل الحركة

محرك (بنزين) 2.0 I4 (بنزين) 2.0 لتر I4 (بنزين) 1.8 لتر I4 1.6
(بنزين) 3.0 I4 توربو (بنزين) 2.2 لتر I4 (بنزين) 2.0 لتر I4 لتر
HDI I4 توربو (ديزل) 2.0 لتر I4 TD (بنزين) 1.9 لتر V6 لتر
توربو (ديزل) TD I4 (ديزل) 2.1 لتر توربو السكك الحديدية المشتركة
(ديزل) توربو سكة مشتركة HDI I4 2.2 لتر

سرعات أوتوماتيكية 5 سرعات يدوي 4 توصيل

أبعاد

قاعدة
العجلات 2700 مم (106.3 بوصة)

طول 4,555 ملم (179.3 بوصة) (سيدان) 4,736 ملم (186.5 بوصة) 4,615 ملم (181.7 بوصة) (كوبيه)

عرض 1,764 مم (69.4 بوصة) (سيدان) 1,760 مم (69.3 بوصة) 1,781 مم (70.1 بوصة) (كوبيه)

ارتفاع 1,396 مم (55.0 بوصة)

التسلسل الزمني

السلف (للكوبيه) بيجو 405 بيجو 504 كوبيه

خليفة بيجو 407



بيجو 406 صالون (ما قبل شد الوجه)



بيجو 406 صالون (ما قبل شد الوجه)



بيجو 406 صالون (ما بعد شد الوجه)



بيجو 406 كوبيه



بيجو 406 سالون



بيجو 406 سالون



بيجو 406 سالون 2001



بيجو 406 كوبيه 2003



بيجو 406 ملخص الصانع بيجو أيضا يسمى بيجو كوبيه إنتاج 1995-2004 (فرنسا، المملكة المتحدة) 1996-2008 (مصر)

بيجو 406

ملخص

الصانع بيجو

أيضا
يسمى بيجو كوبيه

إنتاج (فرنسا، المملكة المتحدة) 1996-2008 (مصر) 1997-2004 - 1995-2003 (إيطاليا، كوبيه)

المجسم مصنع (ريتون، المملكة المتحدة) مصنع سوشو) سوشو، فرنسا
فال دي (رايتون
(IKCO) إيران، طهران (AAV) سانغرو، إيطاليا القاهرة، مصر

مصمم دافيد أركانجلي ولورينزو (1991) لوران روسي (سيدان)
[4] (كوبيه) في بينينفارينا راماتشيوتي

الجسم والشاسيه

فصل (د) سيارة عائلية كبيرة

نمط الجسم صالون 4 أبواب 5 أبواب استيت 2 باب كوبيه

تخطيط محرك أمامي، دفع أمامي

متعلق ب سيتروين زانتيا

مجموعة نقل الحركة

محرك (بنزين) 2.0 I4 (بنزين) 2.0 لتر I4 (بنزين) 1.8 لتر I4 1.6
(بنزين) 3.0 I4 توربو (بنزين) 2.2 لتر I4 (بنزين) 2.0 لتر I4 لتر
HDI I4 توربو (ديزل) 2.0 لتر I4 TD (بنزين) 1.9 لتر V6 لتر
توربو (ديزل) TD I4 (ديزل) 2.1 لتر توربو السكك الحديدية المشتركة
(ديزل) توربو سكة مشتركة HDI I4 2.2 لتر

سرعات أوتوماتيكية 5 سرعات يدوي 4 توصيل

أبعاد

قاعدة
العجلات 2700 مم (106.3 بوصة)

طول 4,555 ملم (179.3 بوصة) (سيدان) 4,736 ملم (186.5 بوصة) 4,615 ملم (181.7 بوصة) (كوبيه)

عرض 1,764 مم (69.4 بوصة) (سيدان) 1,760 مم (69.3 بوصة) 1,781 مم (70.1 بوصة) (كوبيه)

ارتفاع 1,396 مم (55.0 بوصة)

التسلسل الزمني

السلف (للكوبيه) بيجو 405 بيجو 504 كوبيه

خليفة 407 بيجو

الأمان

نتائج اختبار برنامج تقييم السيارات الأوروبية الجديدة

بيجو 406 (1997)

تقييم	نتيجة	امتحان
من 5 نجزم 2	15	راكب بالغ
من 4 نجزم 2	غير متاح	مشاة

نتائج اختبار برنامج تقييم السيارات الأوروبية الجديدة

بيجو 406 (2001)

تقييم	نتيجة	امتحان
من 5 نجوم 3	18	راكب بالغ
من 4 نجزم 2	14	مشاة

الجوائز

406 تم منحها 1997 واط كار؟ جائزة سيارة العام، وكذلك جائزة كارافان كلوب توكار لعامي 1997 و2001.

كما تم منحها جائزة سيارة العام الأيرلندية سمبيرت لعام 1997، لكنها خسرت بفارق ضئيل قدره 15 نقطة في جائزة سيارة العام الأوروبية لعام 1996 لشركة فيات برافا\برافا.

رياضة السيارات

فاز لوران ايلو بكأس سيارات سياحية ألمانية فائقة لعام 1997 بقيادة بيجو 406 لبيجو إسو.

تم استخدام 406 أيضاً في بطولة السيارات السياحية البريطانية بين عامي 1996 و1998.

معرض صور









سيارة بيجو 406

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة ✎
العلامة التجارية	بيجو ✎
المصنع	بيجو ✎
التجميع	PSA Sochaux Plant (en) ✎ ✎
المحرك وناقل الحركة	
المحرك	< القائمة ...
الأبعاد	

قاعدة الإطارات	2,482 ميليمتر
الطول	4,555 ميليمتر
العرض	1,764 ميليمتر

سيتروين



ستروين (بالفرنسية: Citroën) هي شركة فرنسية لصناعة السيارات، أسسها أندريه سيتروين في سنة 1919، وهي جزء من بيجو سيتروين، منذ 1976، اشتهرت ستروين بالتكنولوجيا المتقدمة وقامت بثورة في عالم صناعة السيارات.

نبذة

ستروين Citroën (النطق الفرنسي: si.tʁo.ɛn) هي شركة تصنيع سيارات فرنسية. تأسست في مارس 1919 من قبل الصناعي أندريه جوستاف سيتروين، وكانت جزءاً من ستيلانتيس منذ عام 1921.

في عام 1934، أسست الشركة سمعتها في مجال التكنولوجيا المبتكرة مع نظام دفع بالعجلات الأمامية. كانت هذه أول سيارة في العالم يتم إنتاجها بكميات كبيرة من خلال الدفع بالعجلات الأمامية، ونظام التعليق المستقل للعجلات الأربع، فضلاً عن البناء الأحادي الهيكل، مع حذف الهيكل المنفصل، وبدلاً من ذلك، يتم استخدام هيكل السيارة نفسه باعتباره الهيكل الرئيسي الحامل.

في عام 1954، أنتجوا أول نظام تعليق ذاتي التسوية «مائي هوائي» في العالم ثم في عام 1955 DS الثوري، أول سيارة منتجة بكميات كبيرة مع مكابح قرصية حديثة وفي عام 1967، قدموا في العديد من موديلاتهم المصابيح الأمامية الدوارة التي سمحت بمزيد من الرؤية على الطرق المتعرجة؛ حصلت هذه السيارات على العديد من الجوائز الوطنية والدولية، بما في ذلك جائزة ثلاث سيارات أوروبية لهذا العام.

تبيع ستروين السيارات في الصين منذ عام 1984، إلى حد كبير عبر مشروع دونغفنغ بيجوت سيتروين المشترك، والذي يمثل اليوم سوقاً رئيسياً للعلامة التجارية. في عام 2014، عندما واجهت دونغفنغ بيجوت سيتروين (الإختصار PSA) صعوبات مالية شديدة، حصلت شركة دونغفنغ للسيارات على حصة ملكية.

التاريخ

السنوات المبكرة

أندريه سيتروين



بنى أندريه سيتروين أسلحة لفرنسا خلال الحرب العالمية الأولى؛ بعد الحرب، أدرك أنه ما لم يخطط مسبقاً سيكون لديه مصنع حديث بدون منتج. كانت سيتروين بالفعل من ذوي الخبرة في مجال السيارات، وذلك بفضل العمل الناجح لست سنوات مع مورس بين عام 1908 واندلاع الحرب. تم اتخاذ قرار التحول إلى تصنيع السيارات في وقت مبكر من عام 1916، وهو العام الذي طلبت فيه سيتروين من

المهندس «لويس دوفرسن» سابقاً مع بانهارد، تصميم سيارة HP18 متطورة تقنياً يمكنه استخدام مصنعه بمجرد عودة السلام. قبل حدوث ذلك بوقت طويل، كان قد عدل رؤيته وقرر (مثل هنري فورد) أن أفضل فرص ما بعد الحرب في صناعة السيارات ستشمل سيارة أخف وزناً ذات جودة جيدة، ولكن بكميات كافية ليتم تسعيرها بشكل مغري.

في فبراير 1917، اتصلت شركة سيتروين بمهندس آخر، هو جولس سولومون، الذي كان يتمتع بسمعة طيبة في قطاع السيارات الفرنسي، حيث قام في عام 1909 بصنع سيارة صغيرة تسمى لي زيبر.

كان تفويض أندريه ستروين متطلباً بشكل مميز وبسيط بشكل مميز: لإنتاج تصميم جديد تماماً لسيارة 10 حصان تكون أفضل تجهيزاً وأكثر قوة وأقل تكلفة في الإنتاج من أي منتج منافس في ذلك الوقت.

وكانت النتيجة هي النوع أ، الذي تم الإعلان عنه للصحافة في مارس 1919، بعد أربعة أشهر فقط من صمت المدافع. ظهر أول نوع من الإنتاج من المصنع في نهاية مايو 1919 وفي يونيو عُرض في صالة عرض في رقم 42 في شارع الشانزليزيه في باريس والتي كانت تباع عادةً سيارات (ألدا).

أقنعت ستروين مالك شركة ألدا «فرناند تشارون» بإعارته غرفة العرض، التي لا تزال مستخدمة حتى اليوم. صالة العرض C42 هي المكان الذي تنظم فيه الشركة المعارض وتعرض مركباتها وسياراتها النموذجية. بعد بضع سنوات، تم إقناع تشارون بأن يصبح مستثمراً رئيسياً في أعمال سيتروين.

في 7 يوليو 1919، استلم أول عميل سيارة ستروين نوع A 10HP الجديدة



سيتروين DS

في نفس العام، تفاوض أندريه سيتروين لفترة وجيزة مع جنرال موتورز لبيع مقترح لشركة سيتروين. تم عقد الصفقة تقريباً، لكن جنرال موتورز قررت في النهاية أن إدارتها ورأس مالها سوف يكونان فوق طاقتهما بسبب عملية الاستحواذ. وهكذا ظلت سيتروين مستقلة حتى عام 1935.

بين عامي 1921 و1937، أنتجت سيتروين مركبات نصف مسار للاستخدامات العسكرية والطرق الوعرة، باستخدام نظام مسار كيغريس. في عشرينيات القرن الماضي، اشترى الجيش الأمريكي العديد من سيارات ستروين كيغريس للتقييم متبوعاً بترخيص لإنتاجها. أدى ذلك إلى قيام إدارة الذخائر العسكرية ببناء نموذج أولي في عام 1939. وفي ديسمبر 1942، دخلت حيز الإنتاج مع الإصدارين إم 2 نصف سيارة شاحنة وإم 3 نصف شاحنة.

أنتجت الولايات المتحدة في نهاية المطاف أكثر من 41000 مركبة في أكثر من 70 نسخة بين عامي 1940 و 1944. بعد احتلالهم لفرنسا عام 1940، استولى النازيون

على العديد من مركبات سيتروين نصف المسار وقاموا بتدعيمها لاستخدامهم الخاص.



كان برج إيفل بمثابة لوحة إعلانية لسيتروين من عام 1925 إلى عام 1934
كان السيد سيتروين مسوقاً متحمساً: فقد استخدم برج إيفل كأكبر علامة إعلانية في العالم، كما هو مسجل في موسوعة غينيس للأرقام القياسية. كما قام برعاية رحلات استكشافية في آسيا سيارة (كروز جان) وأمريكا الشمالية بسيارة (كروز بلانش) وأفريقيا بسيارة (كروز نوير)، مما يدل على إمكانات المركبات ذات المحركات المجهزة بنظام مسار كيغريس لعبور المناطق غير المضيفة. نقلت هذه الحملات العلماء والصحفيين.



سيٲروين ٲوريڊو (1919) A 8 CV



سيٲروين ٲوريڊو 1919 A 8 CV



سیتروین توربیدو (1921) B2



سیتروین توربیدو بودید (1921) B2



سيٲروين ٲوربيڊو (1923) CV 5 نوع C2



سيٲروين 5 ٲوربيڊو (1923) CV C2

لإظهار صلابة غير عادية، كانت سيارة سيتروين عام 1923 التي قطعت بالفعل 48000 كيلومتر (30 ألف ميل) أول سيارة يتم قيادتها في جميع أنحاء أستراليا. السيارة من طراز سيتروين توربيدو CV5 نوع C عام 1923، كان يقودها نيفيل ويستوود من بيرث - أستراليا الغربية، في رحلة ذهاباً وإياباً من أغسطس إلى ديسمبر عام 1925. تمت استعادة هذه السيارة بالكامل الآن وهي ضمن مجموعة المتحف الوطني الأسترالي .



بونهاس باريس (2013) - سيتروين شينيليت كيغريس P19B

في عام 1924، بدأت ستروين علاقة تجارية مع المهندس الأمريكي إدوارد ج. بود . منذ عام 1899، عمل بود على تطوير أجسام من الفولاذ المقاوم للصدأ لعربات السكك الحديدية، ل بولمان على وجه الخصوص. ذهب «بود» لتصنيع الهياكل الفولاذية للعديد من صانعي السيارات، وكانت الشركة دودج أول عميل سيارات كبير له. في معرض باريس للسيارات في أكتوبر 1924، قدمت سيتروين سيارة B10، أول جسم فولاذي بالكامل في أوروبا. كانت هذه السيارات ناجحة في البداية في السوق، ولكن سرعان ما قدم المنافسون (الذين كانوا لا يزالون يستخدمون هيكلاً خشبياً

لسياراتهم) تصميمات جديدة للجسم. سيتروين الذي لم يعيد تصميم أجسام سيارته، لا يزال يُباع بكميات كبيرة، مع ذلك، كان السعر المنخفض للسيارات هو نقطة البيع الرئيسية، مما تسبب في تكبد سيتروين خسائر فادحة.



سيتروين فويتور CV 62

في عام 1927، ساعد بنك لازارد شركة سيتروين من خلال جلب أموال جديدة تمس الحاجة إليها، وكذلك عن طريق إعادة التفاوض بشأن ديونها "على سبيل المثال، عن طريق شراء شركة مبيعات السيارات سيتروين (الإختصار SOVAC) - بل ذهب إلى أبعد من ذلك من خلال الدخول في رأس مالها وأن تكون ممثلة في المجلس؛ المخرجون الثلاثة الذين أرسلهم بنك لازارد هم ريموند فيليب وأندريه ماير وبول فرانتزن. أدرك أندريه ستروين الحاجة إلى تمييز منتج، لتجنب المنافسة السعرية المنخفضة التي تحيط بنماذج محرك الأقراص الخلفية التقليدية في أواخر العشرينات \ أوائل الثلاثينيات. في عام 1933 قدم "روزالي" وهي أول سيارة ركاب متوفرة تجارياً بمحرك ديزل، تم تطويرها مع هاري ريكاردو.



سيٲروين 10 روزالي (1933)

مُلْكِيَة ٲراك أفان وميشلان

ٲراكسيون أفان

ٲٲبٲر ٲراكسيون أفان سيارة رائدة في الإنتاج الضخم لثلاث ميزات ثورية لا ٲزال قيد الاستخدام حتى اليوم: جسم موحد بدون إطار منفصل (شاصي واحد غير مجزء)، ونظام ٲعليق مستقل بأربع عجلات، ونظام دفع أمامي. في حين كانت الغالبية العظمى من السيارات على مدى عقود عديدة متشابهة في التصميم مع موديل فورد تي - جسم مثبت بمسامير على إطار سلم يحمل جميع العناصر الميكانيكية للسيارة، وهو محور خلفي صلب يربط بقوة بين العجلات الخلفية والخلفية دفع عجلة. أنبٲت مدرسة «موديل تي» لهندسة السيارات شعبيتها لأنها كانت ٲٲبٲر رخيصة الثمن، على الرغم من أنها ٲسبب في عيوب ديناميكية حيث أصبحت السيارات أكثر قدرة، وأسفرت عن سيارات أثقل، وهذا هو السبب في أن السيارات اليوم تشبه ٲراكشين أفانٲ أكثر من الطراز «تي» تحت الجلد.

في عام 1934، كلفت شركة سيتروين لشركة أمريكان بود بإنشاء نموذج أولي 7، والذي تطور إلى CV (حصان 32) (24 كيلو واط) تراكشين أفانت.

إن تحقيق التطوير السريع لتراكشين أفانت، وهدم المصنع وإعادة بنائه (في خمسة أشهر) والجهود التسويقية المكثفة، كانت استثمارات مكلفة للغاية بالنسبة لشركة سيتروين للقيام بكل شيء دفعة واحدة، مما تسبب في الخراب المالي للشركة. في ديسمبر 1934، على الرغم من مساعدة شركة ميشلان، قدمت شركة سيتروين طلباً للإفلاس. في غضون هذا الشهر، أصبحت ميشلان، أكبر دائن للشركة المصنعة للسيارات، والمساهم الرئيسي فيها. ومع ذلك، فقد لقيت تراكشين أفانت المتقدمة تقنياً قبولاً في السوق، واستمرت الفلسفة الأساسية للتكنولوجيا المتطورة المستخدمة كعنصر تمييز حتى أواخر التسعينيات. أصبح بيير ميشلان رئيساً لشركة (سيتروين Citroën) في أوائل عام 1935. وأصبح نائبه بيير جولس بولانجر نائب الرئيس ورئيس أقسام الهندسة والتصميم. في عام 1935، توفي المؤسس أندريه ستروين بسبب سرطان المعدة.



سيتروين B11 سبورت 4 أبواب



سيٲروين CV 7



سيٲروين CV 7



سيٲروين تركشين أفانت (1956)

اختراقات البحث

كان بيير جول بولانجر متخصصاً في تصوير الاستطلاع الجوي في الحرب العالمية الأولى مع القوات الجوية الفرنسية؛ كان قادراً وفعالاً وأنهى الحرب برتبة نقيب. كان شجاعاً أيضاً، حيث تم تكريمه بالصليب العسكري ووسام جوقة الشرف. بدأ العمل في ميشلان في عام 1918، وقدم تقاريره مباشرة إلى إدوارد ميشلان، المدير المشارك ومؤسس الشركة. انضم بولانجر إلى مجلس إدارة ميشلان في عام 1922 وأصبح رئيساً لشركة سيٲروين في يناير 1938 بعد وفاة صديقه بيير ميشلان في حادث طريق، وبقي في هذا المنصب حتى وفاته في عام 1950. وفي عام 1938، أصبح أيضاً مديراً مشتركاً لميشلان المخرج.

أثناء الاحتلال الألماني لفرنسا في الحرب العالمية الثانية، رفض بولانجر مقابلة الدكتور فرديناند بورشه أو التواصل مع السلطات الألمانية إلا من خلال وسطاء. لقد

نظم عملية «بطيئة» في إنتاج شاحنات للفيرماخت، تم تخريب العديد منها في المصنع من خلال وضع الشق على مقياس الزيت في المكان الخطأ، مما أدى إلى مصادرة المحرك. في عام 1944، عندما أقالت المقاومة الفرنسية مقر الغستابو في باريس، كان اسمه بارزاً في القائمة السوداء النازية لأهم أعداء الرايخ، ليتم اعتقالهم في حالة غزو الحلفاء لفرنسا.

واصل باحثو سيتروين، بما في ذلك باول ماغيس، عملهم في الخفاء، ضد أوامر صريحة من الألمان، وطوروا المفاهيم التي تم طرحها لاحقاً في السوق في ثلاث سيارات رائعة - سيارة صغيرة (CV2)، شاحنة توصيل (النوع H) وسيارة عائلية كبيرة وسريعة (DS). اعتبر الصحفيون المعاصرون هذه على نطاق واسع حلول رائدة، بل جذرية لتصميم السيارات. وهكذا بدأت فترة عقود طويلة من الولاء غير العادي للعلامة التجارية، والذي لا يُرى عادةً في صناعة السيارات إلا في العلامات التجارية المتخصصة مثل بورش وفيراري.

سيتروين سي في 2

كشفت سيتروين النقاب عن ستروين CV2 (أو ديوكس شيفاكس كما كانت تعرف) مما يدل على نظام كان يسمى حصاناً ضريبياً و9 حصاناً فقط (6.7 كيلو واط) في صالون باريس عام 1948. وأصبحت السيارة من أكثر السيارات مبيعاً، محققة هدف المصمم المتمثل في تزويد سكان الريف الفرنسيين ببدائل آلية للسيارة. كان الشراء غير مكلف بشكل غير عادي، ومع محركه الصغير المكون من أسطوانتين، كان تشغيله غير مكلف أيضاً. كانت CV2 رائدة في نظام التعليق المترابط الناعم للغاية، ولكن لم يكن لديها ميزة التسوية الذاتية الأكثر تعقيداً. ظلت هذه السيارة قيد الإنتاج، مع تغييرات طفيفة فقط، حتى عام 1990 وكانت مشهداً مألوفاً على الطرق الفرنسية حتى وقت قريب؛ تم إنتاج 9 ملايين نوع CV2 في الفترة 1948-1990.



سیتروین (1955) CV2



سیتروین (1955) CV2



سیتروین (1956) CV2



سیتروین CV2 شارلیستون



سيٲروين CV2



سيٲروين CV2

سيتروين دي سي

شهد عام 1955 تقديم سيارة DS، وهو أول استخدام كامل لنظام التعليق الذاتي التسوية المائي الهوائي من سيطروين، والذي تم اختباره على سيطروين التعليق الخلفي للجر في عام 1954. كانت DS أيضاً أول سيارة إنتاج مزودة ب فرامل قرصية حديثة. تم استخدام نظام هيدروليكي واحد عالي الضغط لتحفيز التوجيه المعزز والتعليق والمكابح؛ كانت الفرامل تعمل بالطاقة بالكامل، وليست مدعومة بالطاقة، حيث لم تكن قوة الدواسة أحد مكونات قوة الكبح. تم أيضاً تشغيل ذراع نقل السرعات (ناقل الحركة شبه الأوتوماتيكي) بواسطة النظام الهيدروليكي من خلال صمام تحكم، مع مكابس تشغيل في غطاء علبة التروس لتحويل التروس في ناقل الحركة، وتم تشغيل القابض تلقائياً بواسطة النظام، لذلك لم يكن هناك دواسة القابض. منذ عام 1957، قدم طراز ID19 نظاماً هيدروليكيًا مبسطاً، مع توجيه يدوي وتروس يدوي تقليدي، وخفض كبير في السعر. منذ عام 1968، مع نمط الواجهة الأمامية المنقح، قدمت DS أيضاً مصابيح قيادة مساعدة، والتي تحركت مع التوجيه، مما أدى إلى تحسين الرؤية في الليل. بلغ الإنتاج من 1956 إلى 1975 ما يقرب من 1.5 مليون سيارة. كانت السيارة الانسيابية رائعة بالنسبة لعصرها وكان لها اسم صوتي رائع DS باللغة الفرنسية، تُنطق (de.es)، والتي تبدو مثل déesse، مما يعني آلهة. احتلت المركز الثالث في مسابقة سيارة القرن لعام 1999.



سيتروين (1962) DS 19



سیتروین DS 20 بالاس (1972)



سیتروین DS 23 بالاس



سيٲروين السلسله الثانيه (1967) DS 21



سيٲروين سيدان (1971) DS 21



سيتروين سيدان (1981) DS420

هيدروليكيات الضغط العالي

سيشكل هذا النظام الهيدروليكي عالي الضغط أساساً لأكثر من 9 ملايين سيارة ستروين، بما في ذلك DS و SM و GS و CX و BX و XM و Xantia و C5 و C6.

يعد التعليق الذاتي التسوية هو الفائدة الرئيسية للمستخدم: تحافظ السيارة على ارتفاع ثابت فوق الطريق، بغض النظر عن حمولة الركاب والبضائع وعلى الرغم من التعليق الناعم للغاية. التعليق المائي الهوائي قادر بشكل فريد على امتصاص مخالفات الطريق دون إزعاج الركاب وغالباً ما يُقارن بالركوب على سجادة سحرية لهذا السبب. تشترك هذه المركبات في السمة المميزة للارتفاع إلى ارتفاع الركوب أثناء تشغيل المحرك، مثل «الجمال الميكانيكي» (حسب مجلة كار آند درايف). سمح ذراع (تم استبداله لاحقاً بمفتاح إلكتروني) بجانب مقعد السائق للسائق بضبط ارتفاع السيارة؛ تسمح قابلية ضبط الارتفاع هذه بإزالة العوائق وتجاوز التدفقات الضحلة (بطيئة الحركة) وتغيير الإطارات.

نظراً لأن ستروين كانت تعاني من نقص التمويل، كانت مركباتها تميل إلى التخلف عند الإطلاق، مع محدودية شبكات التوزيع والخدمات خارج فرنسا. وبناءً على ذلك، واجهت نماذج DS المبكرة مشكلات في التسنين مع النظام الهيدروليكي المعقد، وفي النهاية، تم فرز موانع التسرب الهيدروليكية وتصميم مكونات النظام، لتصبح موثوقة. تمت متابعة الترخيص لمثل هذه القفزة التكنولوجية إلى حدٍ ما: في عام 1965، استخدمت رولز رويس سيلفر شادو هذا النوع من التعليق، في حين حاولت مرسيدس-بنز 600 و مرسيدس بنز 300 SEL 6.3 في عام 1963 تكرار مزاياها مع مركبة مكلفة ومعقدة ومكلف الصيانة، نظام التعليق الهوائي الذي تجنب تكنولوجيا ستروين الحاصلة على براءة اختراع. بحلول عام 1975، تم إنتاج مرسيدس-بنز 450 SEL 6.9 أخيراً بهذا النظام المثبت وتواصل مرسيدس-بنز تقديم اختلافات في هذه التكنولوجيا اليوم. خلال مشروع ستروين بين 1968-1975 مع مازيراتي، تم استخدام نظام ستروين الهيدروليكي عالي الضغط في العديد من طرازات مازيراتي: لتشغيل القابض الكهربائي (بورا)؛ وتعديل دواصة الطاقة (بورا)؛ والمصابيح الأمامية المنبثقة (بورا-ميرك)؛ والمكابح (بورا-ميرك، خمسين) والتوجيه (خمسين) ونموذج كواتروبرتي الثاني بالكامل، والذي كان سيتروين SM بأربعة أبواب تحت الجلد.

رائد الديناميكا الهوائية

كانت سيتروين واحدة من أوائل الرواد في الاتجاه السائد الآن لتصميم السيارات الديناميكية الهوائية، مما يساعد على تقليل استهلاك الوقود وتحسين الأداء عالي السرعة، عن طريق تقليل مقاومة الرياح. يمكن لـ DS الإبحار بسرعة 160 كم / ساعة (100 ميل في الساعة) دون أي إزعاج للركاب. بدأت الشركة في استخدام نفق الرياح في الخمسينيات من القرن الماضي، مما ساعدها على إنشاء سيارات شديدة الانسيابية - مثل DS - كانت تسبق منافسيها بسنوات، وكانت الديناميكيات الهوائية لطراز CX جيدة جداً، حيث أخذت اسمها - { أسلوب العرض C أسلوب العرض X } «» من المصطلح الرياضي المستخدم لقياس معامل السحب.

التوسع والتحديات المالية

في الستينيات، اتخذت ستروين سلسلة من القرارات المالية والإنمائية، بهدف البناء على قوتها في الخمسينيات من خلال نماذج CV2 ونوع H و DS الناجحة. أفلس ستروين في عام 1974، لذا كان فإن فعالية هذه المناورات مشكوك فيها إلى حد ما.

المناورات

كانت هذه المناورات التالية لمعالجة ثغرتين رئيسيتين تواجهان الشركة:

الأول هو عدم وجود سيارة متوسطة الحجم، بين مجموعتها الخاصة من سيارات الركاب الصغيرة جداً والرخيصة (CV / Ami2) والموديلات الكبيرة باهظة الثمن (DS / ID). في شروط اليوم، سيكون هذا مشابهاً لعلامة تجارية تتكون فقط من تاتا نانو وجاغورا XJ. نظراً لحجمه المحتمل، كان الجزء المتوسط الحجم هو الجزء الأكثر ربحية في سوق السيارات، وفي عام 1965، تدخلت سيترويندو رينولت 16 لملئه.

كانت القضية الرئيسية الثانية هي عدم وجود محرك قوي مناسب لأسواق التصدير. كان نظام القدرة الحصانية بعد الحرب العالمية الثانية في فرنسا تقدماً بشكل حاد، وتعرضت المركبات التي يزيد حجمها عن 2.0 لتر (لاحقاً 2.8) إلى ضريبة سنوية باهظة، مما أدى إلى اعتبار السيارات المصنوعة في فرنسا ضعيفة القوة خارج البلاد. بالنسبة لكل من طرازي DS 1955 و CX 1974، فإن تطوير المحرك الأصلي الذي تم التخطيط للتصميم حوله أثبت أنه مكلف للغاية بالنسبة للأموال المتاحة، لذلك كان المحرك الفعلي المستخدم في كلتا الحالتين تصميماً متواضعاً وعفا عليه الزمن بأربع أسطوانات.

الخطوات

تتضمن هذه الخطوات:

1963 - فتح مفاوضات مع بيجو للتعاون في شراء المواد الخام والمعدات، لكن المحادثات توقفت في عام 1965.

1964 - دخلت في شراكة مع موتورن ورك NSU لتطوير محرك فانكل عبر شركة كوموبيل (لاحقاً كوموتور). بالنسبة لستروين، كان هذا يمثل فرصة للتجول التكنولوجي حول نظام «هورس بور الضرائب» الفرنسي من خلال إنتاج محطة طاقة أكثر قوة ولكنها لا تزال صغيرة. طورت أول سيارة إنتاجية 106 حصان من محرك سعة 1 لتر، بينما قدمت GS القياسية 55 حصاناً بمحرك 1 لتر.

1965 - استحوز على شركة بانهارد الفرنسية على أمل استخدام خبرتها في السيارات متوسطة الحجم؛ كان التعاون بين الشركتين قد بدأ قبل اثني عشر عاماً ووافقنا على الاندماج الجزئي لشبكات مبيعاتهما، في عام 1953 توقف تصنيع بانهارد في عام 1967.

1965 - اشترت الشركة المصنعة للشاحنات بيرليت.

1968 - اشترت شركة مازيراتي الإيطالية لصناعة السيارات الرياضية مرة أخرى بهدف إنتاج سيارة أكثر قوة، مع الحفاظ على محرك صغير يتماشى مع نظام هورس بور الضريبي الفرنسي. طورت أول سيارة إنتاج بقوة 170 حصاناً بمحرك سعة 2.7 لتر، كان هذا هو طراز SM 1970، والذي تميز بمحطة مازيراتي لتوليد الطاقة V6، ونظام تعليق هيدروليكي ونظام توجيه ذاتي القدرة بالكامل يسمى DIRAVI؛ صُممت SM كما لو كانت تحل محل سيارة عائلة DS، وهو مستوى من الاستثمار لن يتمكن قطاع السيارات الفاخرة الصغيرة ذات جراند تورينج وحده من دعمه، حتى في أفضل الظروف.

1968 - تمت إعادة هيكلة العمليات في جميع أنحاء العالم في ظل شركة قابضة جديدة، ستروين إس إي. باع ميشلان، المساهم المسيطر منذ فترة طويلة في ستروين، حصة 49٪ لشركة فيات فيما يشار إليه باتفاقية PARDEVI (المشاركة والتطوير الصناعي).

بدأت فرق تشارلز ماركيي وستروين العمل معاً على تطوير مروحية RE-2.

من منظور نطاق الطراز، بدأت السبعينيات بشكل جيد، مدعوماً بالإطلاق الناجح لسيارة ستروين جي إس متوسطة الحجم التي طال انتظارها، وسد أخيراً الفجوة الهائلة بين CV2 و DS - مع سيارة معلقة هيدروليكية بسعة 1 لتر. ذهب GS لبيع 2.5 مليون وحدة. تم إنتاج 601,918 سيارة في عام 1972 وحده - ارتفاعاً من 526,443 لعام 1971 - وهو ما يكفي لرفع الشركة إلى المرتبة الثانية بين شركات صناعة السيارات الفرنسية عند تصنيفها حسب حجم المبيعات. استمرت الموديلات القديمة في البيع بشكل جيد - كانت فترة ذروة الإنتاج ل DS هي 1970، و CV2 كانت في 1974.

مع تقدم السبعينيات، أصبحت الظروف غير مواتية. في عام 1973، باعت شركة فيات إلى ميشلان حصتها البالغة 49٪ في شركة PARDEVI القابضة التي تمتلك ستروين، وأشار إعلان ستروين وفيات المشترك إلى أن الفوائد المتوقعة لاتحادهم في عام 1968 لم تتحقق. لم يتماشى ذلك مع إستراتيجية شركة الإطارات طويلة المدى لإنهاء المشاركة في أعمال تصنيع السيارات وخلق حالة ملكية غير مستقرة للغاية. تعرضت الشركة لضربة مالية أخرى مع أزمة الطاقة عام 1973 - أظهرت المقامرة على كوموتور ومازيراتي أن هناك عيباً خطيراً في الخطة خاصة للشركات المنتجة لمحركات ذات استهلاك وقود مرتفع.

في عام 1974، انسحبت شركة صناعة السيارات من أمريكا الشمالية بسبب لوائح التصميم الأمريكية التي تحظر الميزات الأساسية لسيارات ستروين (انظر إلى ستروين إس إم).

نتجت الخسائر الفادحة في سيتروين عن فشل مشروع محرك كوموتور الدوار الذي أضاف إلى خطأ الإدارة الإستراتيجية المتمثل في الاستمرار في 15 عاماً من 1955 إلى 1970 بدون نموذج في النطاق المتوسط المربح للسوق الأوروبية، بالإضافة إلى تكاليف التطوير الهائلة لسلسلة من الموديلات الجديدة: (GS و GS و بيروتور و CX و SM و مازيراتي بورا و مازيراتي ميركا و مازيراتي كواتروربورتيه 2 و مازيراتي خمسين) كل من هذه النماذج هو أعجوبة تكنولوجية في حد ذاته. وهكذا، بعد أربعين عاماً من إفلاس شركة تراكشين أفانت، أفلست سيتروين مرة أخرى، وفقدت وجودها ككيان مستقل؛ تم بيع بيرليت و مازيراتي وإغلاق كوموتور.



محرك سيتروين SM



مقصورة سيتروين (1972) SM



محرك مازارتي خمسين (1974)



المقصورة مازارتي خمسين (1974)



محرك سيتروين بيروتور 210



مقصورة سيتروين (1975) GS

عصر بيجو سيتروين

عصر بيجوت سيتروين (PSA)

خوفاً من خسائر كبيرة في الوظائف بسبب سوء حالة التدفق النقدي وهيكّل الملكية غير المستقر، رتبت الحكومة الفرنسية محادثات بين سيتروين وميشلان بلغت ذروتها في اندماج شركة ستروين للسيارات وسيارات بيجو في شركة واحدة. وهكذا، بعد عام واحد من الانفصال عن شركة فيات، في 24 يونيو 1974، أعلنت سيتروين عن الشراكة الجديدة، هذه المرة مع بيجو. الذي وافقت ميشلان على نقل السيطرة على الأعمال إليه. في ديسمبر 1974، استحوذت شركة بيجو على 38.2% من حصة ستروين وفي 9 أبريل 1976 قاموا بزيادة حصتهم في الشركة المفلسة في ذلك الوقت إلى 89.95%، مما أدى إلى إنشاء مجموعة PSA (حيث تختصر PSA لشركة بيجوت سوسيتي أنونيم بيجو سيتروين).

في مايو 1975، تم بيع مازيراتي لشركة دي توماسو وتمكن المالك الإيطالي الجديد من استغلال إمكانات المبيعات المحتملة للنماذج والتكنولوجيا التي طورتها سيتروين، وكذلك الاستفادة من صورة علامة مازيراتي في امتداد العلامة التجارية إلى أسفل لبيع 40,000 من طرازات بي تيربو المصممة حديثاً. تم بيع شركة تصنيع الشاحنات بيرليت لشركة رينولت.

كان مشروع PSA الجديد هذا نجاحاً مالياً من 1976 إلى 1979. كان لدى سيتروين تصميمان جديداً ناجحان في السوق، GS و CX. في أعقاب أزمة النفط، عادت العلامة التجارية أيضاً لمبيعات CV2 و ديان، وقريباً سيارتا ستروين فيزا و ستروين إل إن إي وبيجو 104. كانت بيجو عادة حكيمة مع مواردها المالية الخاصة. بعد ذلك، اشترت PSA الأصول القديمة والالتزامات الكبيرة لشركة كرايسلر الأوروبية مقابل

دولار واحد، مما أدى إلى خسائر من 1980 إلى 1985. أعادت PSA إحياء اسم تالوت لسيارات كرايسلر، لكنها توقفت عن إنتاج السيارات بشارة 1987 حيث اعتبرت السيارات غير موثوقة وسيئة المصنوع.

الصراع مع النقابات العمالية

في أوائل الثمانينيات، تم استهداف سيتروين من خلال العمل النقابي. في 25 مايو 1982، أدت الأحداث إلى مظاهرة حاشدة في شوارع باريس، عندما أكد ما يقرب من 27000 عامل رغبتهم في العمل في شركة، والتي كان يتم اعتصامها من قبل العمال المضربين الذين كانوا يمنعون الوصول إلى المصانع لأربعة أسابيع. كانت المظاهرة ناجحة وبعد ستة أيام استؤنف العمل في المصانع. وكان جاك لومبارد، أحد كبار مديري الشركة، قد أعلن عن مخاوفه وانتقد الإضرابات.

تغيير لغة التصميم

خففت PSA تدريجياً نهج سيتروين الطموح والمميز في الهندسة والتصميم. طوال الثمانينيات، أصبحت طرازات سيتروين تشبه بيجو بشكل متزايد. استخدم موديل BX 1982 نظام التعليق المائي المضغوط وكان له مظهر سيتروينيسك النموذجي، بينما كان مدعوماً بمحركات مشتقة من بيجو وباستخدام الأرضية التي شوهدت لاحقاً في بيجو 405. في هذا الصدد، اتبعت PSA الاتجاه العالمي لصناعة المحركات في مشاركة المنصة وهو طريقة منطقية لخفض التكاليف أثناء بيع نماذج مختلفة على ما يبدو. بحلول أواخر الثمانينيات من القرن الماضي، تمت إزالة أو تغيير العديد من السمات المميزة للعلامة التجارية - حيث حلت مجموعة المفاتيح الكهربائية التقليدية من بيجو محل تصميمات ستروين الملتوية لونول المريحة مع مؤشرات الإلغاء الذاتي التي رفضت ستروين اعتمادها. كانت السيارات أكثر اعتدالاً وتقليدية، ولكنها أيضاً قادرة على اقتحام أسواق جديدة، مثل أسطول المركبات في المملكة المتحدة.



سیتروین فیزا 11 (1984) RE



سیتروین BX 19D



سيٲروين BX ميدي (1982)



سيٲروين بيرلينغو 1,6 (2003)



سیتروین بیراینگو



سیتروین اکستانیا (2007)

التوسع الجغرافي

في غضون ذلك، توسعت سيتروين في العديد من الأسواق العالمية الجديدة. إلى جانب المصانع القائمة في الأرجنتين وتشيلي وفيتنام ويوغوسلافيا، إضافة إلى إيران واليونان ورومانيا والصين.

في أواخر السبعينيات، طورت الشركة سيارة صغيرة للإنتاج في رومانيا تُعرف باسم أولتسيت، والتي باعها في أوروبا الغربية باسم ستروين أكسل. انتهى هذا المشروع المشترك الآن، لكن مشروعاً جديداً بين PSA وتويوتا ينتج الآن سيارات مثل ستروين C1 في جمهورية التشيك.

بدأ المشروع الصيني المشترك بيع السيارات في عام 1984 وبناءها في عام 1994. تشمل المجموعة الحالية من السيارات العائلية هناك C3 وإكس سارا والسيارات المصممة محلياً مثل طرازات فوكنغ وإلبي. زادت العلامة التجارية مؤخراً مبيعاتها الصينية بنسبة 30٪ - في نمو إجمالي للسوق بنسبة 11٪ - وتحتل المرتبة الأولى في استطلاع رضا العملاء لعام 2014 الذي أجرته شركة JD Power في الصين.

ستروين هي علامة تجارية عالمية، باستثناء أمريكا الشمالية، حيث لم تعد الشركة منذ أن تم حظر SM فعلياً في عام 1974 لعدم تلبية لوائح ارتفاع المصدر من الإدارة الوطنية الأمريكية لسلامة المرور على الطرق السريعة (NHTSA). في عام 2016، أعلنت شركة بيجوت سيتروين جنوب أفريقيا (إختصار PCSA) أنها ستتوقف عن استيراد طرازات ستروين الجديدة إلى جنوب إفريقيا من أجل التركيز على زيادة مبيعات بيجو في البلاد. في مايو 2019، أفيد أن PCSA ستعيد تقديم علامة سيتروين التجارية إلى جنوب إفريقيا، تم تأكيد ذلك لاحقاً بواسطة PCSA، في أغسطس 2019، أن طرازات سيتروين الجديدة ستطرح للبيع في منتصف أكتوبر 2019.

العقد الأخير

من عام 2003 إلى عام 2010، أنتجت سيتروين بلوريل C3، وهي سيارة مكشوفة غير عادية مع تلميح إلى طراز 1948-1990 CV2، سواء في نمط الهيكل (مثل غطاء المحرك) أو من حيث التطبيق العملي الشامل. في عام 2001، احتفلت بتاريخ الابتكار عندما افتتحت متحفاً يضم العديد من المركبات المهمة: معهد الكونسرفتوار الذي يضم 300 سيارة. تماشياً مع الانخفاض الحاد في مبيعات السيارات الأوروبية بعد عام 2009، انخفضت المبيعات العالمية للمركبات من 1,460,373 في عام 2010 إلى 1,435,688 في عام 2011، مع بيع 961,156 منها في أوروبا.

في عام 2011، كانت مجموعة PSA على وشك تكوين شراكة مع بي إم دبليو، لتطوير السيارات الكهربائية والهجينة، لكن المحادثات فشلت، بعد فترة وجيزة من إعلان مجموعة PSA، الشركة الأم لسيتروين، عن شراكة مع جنرال موتورز، والتي فشلت أيضاً في وقت لاحق.

تستمر دونغفنغ بيجو سيتروين في النمو، وقد طورت ثمانية تصاميم جديدة للسيارات حصرياً للسوق الصيني. حالياً في الصين، تواجه (سيتروين وبيجو) نفس التحدي الذي تواجهه فولكس فاجن: هناك عدد كبير جداً من سيارات السيدان والهاتشباك، ولكن ليس هناك طرازات كافية في فئات سيارات الدفع الرباعي القوية والميني فان MPV.

احتلت العلامة التجارية المرتبة الأعلى في استطلاع رضا العملاء لعام 2014 الذي أجرته شركة بور جي دي في الصين، فوق العلامات التجارية الفاخرة مثل بي إم دبليو ومرسيدس بنز، وفوق العلامات التجارية في السوق الشامل، مثل فولكس فاجن، حيث احتلت المرتبة الثالثة عشرة والسابعة عشر فقط على التوالي. في الأشهر

العشرة الأولى من عام 2014 في الصين، زادت مبيعات سيارات ستروين دونفنغ بنسبة 30% في نمو إجمالي للسوق بنسبة 11%. على الرغم من التجربة المالية الوشيكة على الموت لشركة (دونفنغ ستروين PSA) في عام 2014 والإنقاذ المالي من قبل دونفنغ موتورز، تعمل علامتا ستروين وDS على تطوير تقنيات جديدة ويأمل كلاهما في النمو بنسبة 15% بحلول عام 2020، وفقاً لما قالته ليندا جاكسون، الرئيس التنفيذي لشركة ستروين والرئيس التنفيذي لشركة DS يفيس بونفونت .

في كانون الثاني (يناير) 2020، خلف نائب الرئيس التنفيذي فينسينت كوبي ليندا جاكسون كرئيس تنفيذي لشركة ستروين، وكانت بدلاً من ذلك «تقود دراسة لتوضيح ودعم تمايز العلامة التجارية ضمن محفظة العلامات التجارية».

ستدخل سيتروين السوق الهندية في أوائل عام 2021 بإطلاق C5 إيركروس SUV. سيتم تصنيع سيارات ستروين في مصنع ستروين في ثيوفالور في تاميل نادو، في الهند.



سيتروين C3



سيٲروين C3 سبايدر



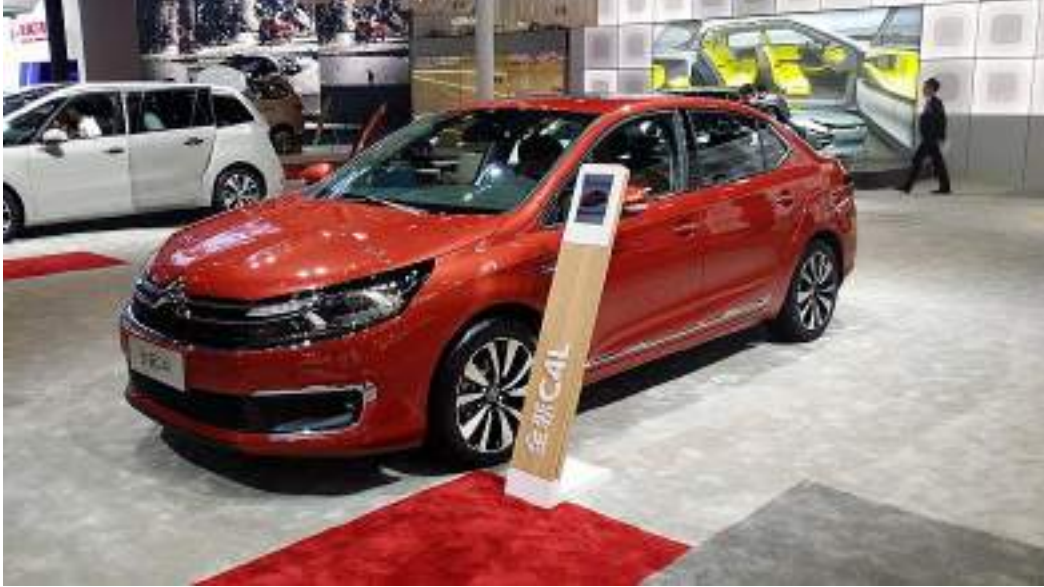
محرك سيٲروين V6 - C6



سيٲروين (2009) C6



سيٲروين (1930) C4



سيتروين (2019) C4L

العلامة التجارية دي سي

في أوائل عام 2009، أعلنت ستروين عن تطوير العلامة التجارية المتميزة DS، لسلسلة مختلفة أو سلسلة مميزة - على الرغم من أن الإشارة إلى سيتروين دي إس Citroën DS التاريخية واضحة - لتعمل بالتوازي مع سياراتها الرئيسية. شعار علامة DS للسيارة هو «روح الطليعة».

بدأت هذه السلسلة الجديدة من السيارات في أوائل عام 2010، مع DS3، وهي سيارة صغيرة تعتمد على أرضية C3 الجديدة. يعتمد DS3 على المفهوم الذي سبق نموذج الإنتاج بلوريل C3 وسيارة DS إنسايد الاختبارية. يمكن تخصيص DS3 بألوان مختلفة للسقف تتناقض مع ألواح الهيكل؛ حازت على لقب سيارة العام 2010 من قبل مجلة توب جير ، وحصلت على جائزة أفضل سيارة صغيرة أربع مرات على التوالي من قبل «جي دي بور» وتقرير «مسح الرضا عن الطاقة» البريطاني وثاني أكثر السيارات الصغيرة كفاءة خلف C3. في عام 2013، كانت DS3 مرة أخرى هي السيارة الممتازة ذات الحجم الصغير الأكثر مبيعاً، مع 40 ٪ من حصة السوق الأوروبية، مما يؤكد صحة نموذج الأعمال لتطوير هذا المنتج.

ترتبط سلسلة DS بعمق بسيارة سيتروين، حيث أن DS4 التي تم إطلاقها في عام 2010، تعتمد على سيارة مفهوم ستروين هيبنوس لعام 2008 و DS5 ، والتي تبعتها في عام 2015 على أساس سيارة سي سبورت لونغ

.2005

الشارة الخلفية هي شعار DS جديد بدلاً من الشارة المزدوجة سيتروين المألوفة وكلها سيكون لها تصميم مختلف بشكل ملحوظ عن السيارات الشقيقة المماثلة. أنتجت سيتروين العديد من السيارات الرياضية ذات المفهوم الدرامي في الآونة الأخيرة، مع شارة ستروين سورفولت التي تعمل بكامل طاقتها باعتبارها DS. في الواقع، طورت سيارة دي إس ديفين الاختبارية لعام 2014 نموذج ستروين سورفولت الأولي ليكون السيارة الكوبيه الرياضية المستقبلية لمجموعة DS.

في الصين، تمتلك سيتروين صالات عرض DS مستقلة، بالإضافة إلى مصانع كاملة مبنية خصيصاً لإنتاج هذه المركبات. منذ عام 2014، باعت سيتروين DS 5LS و DS 6WR الصينية الصنع في الصين.



سيتروين DS3 للسباق , معرض باريس 2012



سيٲروين DS3 (2010)



سيٲروين DS3 الصينية (2014)



سيٲروين DS4



سيٲروين (2017) DS5



سيٲروين (2014) DS 6

الجوائز

تم التعرف على سيٲروين في مسابقة سيارة القرن لعام 1999 باعتبارها ثالث أكثر السيارات نفوذاً في القرن العشرين، ستروين دي إس، خلف فورد موديل تي وميني بي إم سي.

أنتجت سيٲروين ثلاثة فائزين بجائزة سيارة العام الأوروبية البالغة من العمر 50 عاماً، والعديد منهم حصلوا على المركز الثاني أو الثالث.

1971- سيٲروين GS

1975 - سيٲروين CX

1990 - سيٲروين XM

أنتجت سيتروين فائزاً واحداً بجائزة الولايات المتحدة موتور ترند (سيارة العام) - جائزة سيارة العام الأصلية، والتي بدأت في عام 1949. كان هذا مهماً بشكل خاص لأن هذه الجائزة كانت تُمنح فقط للسيارات المصممة والمصنعة في الولايات المتحدة.

1972 - ستروين SM

أنتجت ستروين ثمانية فائزين في أوروبا للسيارات في 28 عاماً، منذ عام 1987. «أوروبا للسيارات هي الجائزة الممنوحة من قبل لجنة تحكيم الاتحاد الإيطالي لصحفيي السيارات (UIGA)»، والتي تحتفل سنوياً بأفضل سيارة تم إنتاجها على الأقل 10000 وحدة في 27 دولة من الاتحاد الأوروبي:

سيتروين (XM 1990)، سيتروين (ZX 1992)، سيتروين (إكسانتيا 1994)،
سيتروين (إكسارا بيكاسو 2001)، سيتروين (C5 2002)، سيتروين (C3 2003)،
سيتروين (C4 2005)، سيتروين (DS4 2012).

سيتروين السباقات

انظر أيضاً: فريق سيتروين ورلد رالي و فريق سيارة سيتروين العالمية السياحية

سيتروين السباقات المعروف سابقاً باسم سيتروين الرياضية وقبل ذلك باسم سيتروين المسابقات، هو الفريق المسؤول عن الأنشطة الرياضية في سيتروين. إنه منافس فائز ناجح في بطولة العالم للرايات وفي بطولة العالم للسيارات السياحية. لديهم أيضاً محركات إمداد ل دي سي فيرجن للسباق في فورمولا إي.

انتصار الحشد المبكر لسيارات سيتروين

تم إدخال سيارات سيتروين في أحداث قيادة رالي التحمل التي بدأت في عام 1956، مع تقديم DS. كانت العلامة التجارية ناجحة وفازت بالعديد من الأحداث الرئيسية على مدى عقود طويلة، مع ما كان في الأساس نفس تصميم إنتاج السيارة.

السنة	الرالي	السيارة الفائزة
1959	رالي مونتي كارلو (موناكو)	سيتروين DS
1961	سباق السيارات السياحية (فرنسا)	سيتروين DS
1962	رالي فنلندا (فنلندا)	سيتروين DS
1963	سباق السيارات السياحية (فرنسا)	سيتروين DS
1966	رالي مونتي كارلو (موناكو)	سيتروين DS
1969	رالي دي البرتغال (البرتغال)	سيتروين DS
1969	رالي دو المغرب (المغرب)	سيتروين DS
1970	رالي دو المغرب (المغرب)	سيتروين DS
1971	رالي دو المغرب (المغرب)	سيتروين SM
1974	بطولة العالم للرايات - لندن 1974 (بريطانيا)	سيتروين DS

سباق سي في 2

اكتشف سيتروين أنه في حين أن سباق CV2 البطيء بشكل فريد ضد السيارات الأخرى لا معنى له، فقد يكون من المثير للاهتمام مشاهدة السباق ضد بعضهم البعض. رعت مسابقات ستروين ثلاث مسابقات للمسافات الطويلة (باريس كابول -

باريس عام 1970) (باريس - برسيبوليس - باريس عام 1972) ورايد أفريكو في عام 1973.

واصل المتحمسون التقليد مع CV2 كروس - مجموعة من سباقات CV2 حول مضمار تراي - وهي رياضة مستمرة حتى اليوم.

إعادة بناء مجموعة المنافسة

تأثر قسم المنافسة في ستروين سلباً بإفلاس الشركة في عام 1974.

كان الرالي التنافسي يتغير أيضاً - بعيداً عن سيارات الإنتاج القياسية إلى الموديلات منخفضة الحجم المطورة خصيصاً. استجابة لدخول المجموعة B ذات الدفع الرباعي التنافسي أودي كواترو في السباق، طورت ستروين المجموعة B ستروين BX 4TC المعدلة بشكل كبير في عام 1986.

عاد الفريق بنجاح مع ستروين ZX رالي رايد للفوز ببطولة رالي رايد للمصنعين خمس مرات (1993، 1994، 1995، 1996، 1997) مع بيير لارتيجو وأري فاتانين. فاز سيروين للسباق بسباق داکار أربع مرات، في عام 1991، واستمر في سلسلة انتصارات بيجو الرياضية الأربعة، ثم مرة أخرى في 1994 و 1995 و 1996.

منذ عام 2001، عاد فريق ستروين للسباق بنجاح إلى بطولة العالم للرايات، وفاز ثماني مرات بلقب الشركة المصنعة، واستمر في سلسلة انتصارات بطولة WRC الثلاثة لرياضة بيجو، في أعوام (2003 و 2004 و 2005 و 2008 و 2009 و 2010 و 2011 و 2012) كما فاز سيباستيان لوب قائد فريق سيروين WRC بتسع بطولات للسائقين. في (2004 و 2005 و 2006) فاز البطل الفرنسي ببطولة السائقين، حيث

قاد ستروين إكسارا WRC في أعوام (2007 و2008 و2009 و2010) مع ستروين WRC C4، وفي 2011 و 2012 بسيارة ستروين WRC DS3 الجديدة.

حقق فريق سيتروين ورلد رالي رقماً قياسياً في 97 انتصاراً في بطولة العالم للرايات.

قسم المنافسة الجديد للسيارات السياحية

في عام 2012، أعلنت ستروين عن خطط لدخول بطولة العالم للسيارات السياحية. قام الفريق بتحويل DS3 WRC إلى مركبة معملية للمساعدة في التطوير المبكر، بينما كان المحرك تطوراً لمحرك WRC الذي تم استخدامه في WRC منذ عام 2011. بدأت ستروين في تطوير السيارة للوائح TC1 الجديدة، والتي تم تقديمها قبل عام في أوائل عام 2014 للإسراع بدخول سيتروين في البطولة. أعطى إدخال اللوائح الجديدة قبل عام من المخطط له بداية تطوير لمدة سبعة أشهر لستروين على الشركات المصنعة الأخرى. هذه الميزة التطويرية الكبيرة جنباً إلى جنب مع ميزانية كبيرة وتشكيلة قوية من السائقين جعلت من سيتروين المفضلة الواضحة في الموسم الأول من اللوائح الجديدة في عام 2014. ستستمر سيتروين في الفوز بمعظم السباقات في ذلك الموسم بالإضافة إلى لقب الشركات المصنعة، بينما فاز جوس ماريا لوبيز بلقب السائقين. كرر الفريق هذا العمل الفذ في عامي 2015 و 2016، قبل أن يغادر فريق المصنع السلسلة في نهاية عام 2016. كان عدد من ستروين لا يزال يتسابق من قبل فرق أخرى في عام 2017، ولكن تفوقت عليهم هوندا وفولفو.

مفهوم السيارات

المقال الرئيسي: مفهوم سيارات ستروين

أنتجت سيتروين العديد من السيارات النموذجية على مدار العقود، مع معاينة اتجاهات التصميم أو التقنيات المستقبلية، تشمل المفاهيم البارزة:

سيتروين كارين (1980)

سيتروين أكتيف (1988)

سيتروين سي متسي (2006)

سيتروين جي تي (2008)

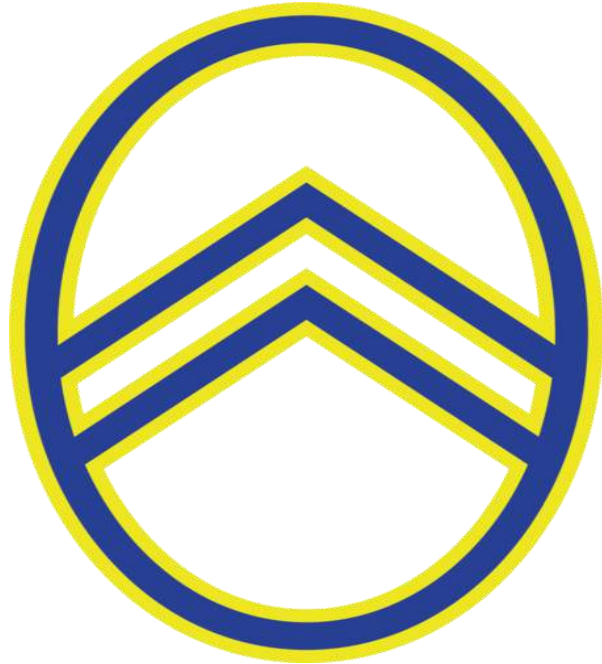
سيروين سورفولت (2010)

الشعار

يمكن إرجاع أصل الشعار إلى رحلة قام بها أندريه ستروين البالغ من العمر 22 عاماً إلى مدينة لودز، بولندا، حيث اكتشف تصميماً مبتكراً لمعدات على شكل شيفرون تستخدم في الطحن. اشترى براءة الاختراع لتطبيقها في الفولاذ. ميكانيكياً، ينتج الترس ذو الأسنان الحلزونية قوة محورية. من خلال إضافة ترس حلزوني ثان في الاتجاه المعاكس، يتم إلغاء هذه القوة. يمثل علامتا الرتبة في الشعار جهة الاتصال المتشابكة بين الاثنتين. استخدمت سيارات سيتروين المبكرة محركاً نهائياً ذو ترس مخروطي متعرج في المحور الخلفي.

تطور عرض الشعار بمرور الوقت. قبل الحرب، كانت تُظهر باللون الأصفر على خلفية زرقاء. بعد الحرب، أصبحت الشيفرون أكثر دقة عادة على خلفية بيضاء. مع بحث الشركة عن صورة جديدة خلال الثمانينيات، أصبح الشعار أبيض على أحمر لإعطاء انطباع بالديناميكية.

في فبراير 2009، أطلقت سيتروين هوية جديدة للعلامة التجارية للاحتفال بالذكرى التسعين لتأسيسها، لتحل محل تصميم 1977. تم تصميم الشعار الجديد من قبل شركة لاندور أسوشيتس، وهو تباين معدني ثلاثي الأبعاد لشعار شيفرون مزدوج مصحوب بخط جديد لاسم سيتروين والشعار الجديد «التكنولوجيا الخلاقة». تم تكليف حملة تلفزيونية تذكرنا بأكثر من 90 عاماً من سيتروين للإعلان عن الهوية الجديدة للجمهور.



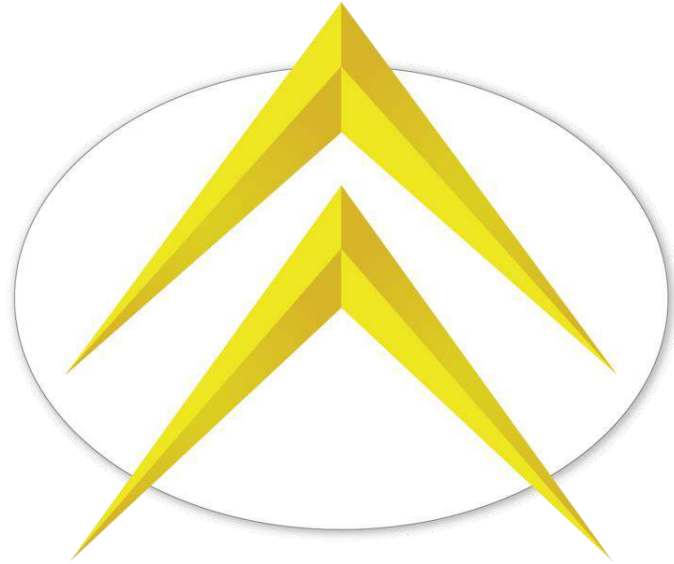
1936 - 1919



1959 – 1936



1960 - 1959

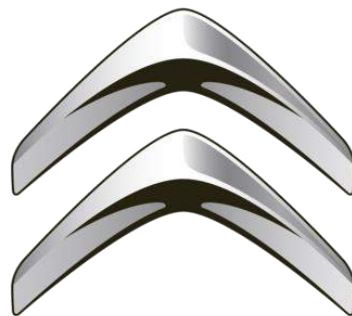


1977 - 1960



CITROËN

2009 - 1977



CITROËN

2016 - 2009



2016 – الى الان

المصانع

الأرجنتين

بوينس آيرس: بيرلينجو أولا

فيلا بوش : C4 ، C4 L

البرازيل (بورتو ريال): C3 ، C3 بيكاسو ، C4 كاكوتس

فرنسا

ميلوز): كروس باك DS4 ، DS7

بويسبي: DS3

رين: C5 إير كروس

(سوشاو): DS5

البرتغال (مانغوالدي) بيرلينجو

سلوفاكيا (ترنافا): C3

إسبانيا

مدريد: كاكوتس C4

أوبل سرقسطة: C3 إيركروس

فيغو: بيرلينجو أولا، C4 بيكاسو / C4 Grand بيكاسو، C-Elysee

تركيا (بورصة): نيمو

يتم تصنيع بعض نماذج المشاريع المشتركة في طرف ثالث أو مصانع مشتركة بما في ذلك ما يلي:

الصين (شنتجن) مشروع شان غان PSA المشترك: DS 6WR و DS 5LS

الصين (ووهان) المشروع المشترك دونغفنغ سيارات بيجوت سيتروين: C-Elysee، C5، C4 L، C3 L

جمهورية التشيك (كولين) مشروع مشترك بين تويوتا / PSA: C1

فرنسا (فالنسيان) مشروع مشترك بين (PSA فيات) (ستروين جمبر ديسباتش)

الهند (تشيهاي) PSA: C5 إيركروس، C5

إيطاليا (فال دي سانغرو) مشروع مشترك بين (PS فيات سفل سود : جمبر ريلي)

اليابان (ميزوشيما) مصنع ميتسوبيشي موتورز لسيارة C-Zero

روسيا (كالوجا) مشروع مشترك بين PSA \ ميتسوبيشي لسيارة (C4 كروسر C)

إيران (كاشان) سايبا سيتروين كمشروع مشترك لسيارات C3، C3xr، C4

تركيا مصنع كارسان: بيرلينجو

تشكيلة المنتجات الحالية



سيٲروين C3



سيٲروين (2015) C3



سيٲروين (2019) C3 III



سيٲروين بيكاسو C3



سيٲروين بيكاسو C3



سیتروین بیکاسو (2010) C3 HD



سیتروین C3 ایرکروس (2020)



سیتروین ایرکروس (2017) IAA



سیتروین ایرکروس (2020) C3



سیتروین C3 - SUV (2020)



سیتروین C3 ایرکروس (2017)



سييتروين السي (2013)



سييتروين سي السي 2016



سيٲروين السي سيدان (2008)



سيٲروين C4



سيٲروين C4 بيكاسو



سيٲروين C4 كاستوس



سیتروین C4 کاستوس (2016) دیزل



سیتروین C4 کاستوس



سيٲروين جراند C4 بيكاسوس (2013)



سيٲروين C4 بيكاسوس 2 صينية الصنع



سیتروین جراند C4 بیکاسوس (2017)



سیتروین C5



سيٲروين C5 ايركروس (2019)



سيٲروين C5 ايركروس (2018) صينية الصنع



سیتروین C5 هایبرد (2020)



سیتروین C5 ایرکروس (2019)



سیتروین نیمو



سیتروین نیمو (2017)



سيتروين نيمو كومي (2011) HD



سيتروين بيرلنغو (2018)



سيٲروين بيرلنغو (2019) XL



سيٲروين ميني فان



سيٲروين جمبي (2007)



سيٲروين جمبي 3 فورغون (2016)



سيٲروين جمبر (2014) L2H2



سيٲروين جمبر الشاحنة



سيٲروين جمبر المغلق



وكالة رويينز أند داي لسيارات سيتروين في شارع تشينجفورد في تشينجفورد، لندن، إنجلترا.

معلومات عامة	
سميت باسم	أندريه سيتروين
البلد	فرنسا
التأسيس	مارس 1919
النوع	علامة تجارية — صانع سيارات منظمة — لسيارات
الشكل القانوني	شركة بأسهم مبسطة [2]
المقر الرئيسي	PSA Poissy Plant (en) [3]
موقع الويب	citroen.com (الإنجليزية)
المنظومة الاقتصادية	
الشركة الأم	ستيلانتس
الشركات التابعة	Citroën

	Argentina (en) 
الصناعة	صناعة المركبات — trade in cars and vehicles (en)  [2]
المنتجات	— مركبة كهربائية — سيارة بمحرك مركبة تجارية 
مناطق الخدمة	عالميًا 
أهم الشخصيات	
المالك	ستيلانتس 
المؤسس	أندريه سيتروين 
المدير التنفيذي	Vincent Cobée (en)  (2020 -) 
الموظفون	140  ,000

سيتروين دي إس

DS


سيتروين دي إس هي سيارة من صناعة سيتروين أنتجت في 1955 م وتوقف إنتاجها في 1975 م.



سيارة سيتروين DS موديل 1974 في احتفال يوم الباستيل الذي يعد جزءًا من سلسلة مهرجانات Festál في مركز سياتل، سياتل، واشنطن.

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة automobile model series (en)
الفئة	سيارة تنفيذية سيارة متوسطة الحجم
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
البلد	فرنسا
الإنتاج	1955-1975

التجميع	Parc André Citroën (en) 
الوزن والأداء	
الوزن	1,270 كغ (saloon)(2,800 رطل) 1,384 كغ (estate)(3,051 رطل)
الأبعاد	
قاعدة الإطارات	3,124 مم (بوصة 123.0)
الطول	4,826 مم (بوصة 190.0) 4,991 مم (saloon) (estate) (196.5 بوصة)
العرض	1,791 مم (بوصة 70.5)

سيتروين ساكسو

Saxo

سيتروين ساكسو كانت سيارة المدينة التي تنتجها الشركة المصنعة الفرنسية سيتروين الفترة من 1996 إلى 2003. وتباع أيضا في اليابان باسم سيتروين تشانسون

. وشاركت العديد من أجزاء المحرك والجسم مع بيجو 106 (الذي كان في حد ذاته تطوير سيطرون يكس)، والفرق الرئيسي يجري الداخلية وألواح الجسم. وانتهى الإنتاج في عام 2003، عندما حل محله سيطرون C2 .

نظرة عامة

المحركات والأداء

وكانت جميع المحركات من سلسلة محركات بسا تو التي تعمل بالطاقة بيجو 205 من 1988 و سيطرون أكس، وكان جذورها قبل ذلك مع أوهك بسا X محرك مختلف السيارات بسا الأخرى المستخدمة، مثل فيزا سيطرون ، بيجو 104 وأوائل بيجو 205 . وشملت مجموعة خمسة محركات البنزين ومحرك ديزل واحد، وكلها الطبيعي يستنشق.

على الرغم من أن مخرجات الطاقة المعلنة منخفضة بالمقارنة مع هاتشباك صغيرة حديثة، أو حتى هاتشباك أخرى من الوقت، وكان وزن كبح عموما منخفضة جدا، حتى مع فتس مجموعة تتصدر لها وزن كبح فقط 935 كجم (2,061 رطل) ، مع نماذج محرك أصغر أخرى (باستثناء الديزل) حوالي 100 كجم أخف من هذا. وهذا يعني ارتفاع نسبة القوة إلى الوزن الذي يعني للتسارع اللائق وجعل السيارة مناسبة لقيادة المدينة. وبصرف النظر عن فتس التي لديها 16 صمامات، كانت جميع المحركات وحدات سوهك القديمة التي تعني انخفاض أرقام مبع. حتى محرك 1.1 شعبية سوف تكافح من أجل تحقيق أكثر من 35-40mpg في المدينة عندما يقود بعناية.

كان 1.0 في وقت مبكر جدا تحت السلطة مع 1.1 يعتبر أفضل بكثير، لأنه كان ما يقرب من 200 سم مكعب أكبر وكان 30٪ أكثر من عزم الدوران.



معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
الإنتاج	1996-2003
موقع الويب	citroen.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	PSA TU engine (en) — DC electric machine (en)
--------	---

الوزن والأداء

الوزن	805–935 كغم
-------	----------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (93.9 بوصة) 2,385
الطول	مم 3,718 مم (146.4 بوصة), 3,737 (VTS) (147.1 بوصة)
العرض	مم 1,595 مم (62.8 بوصة), 1,620 (VTS) (63.8 بوصة)
الارتفاع	مليمتراً 1,397

سيتروين سي 3

سيتروين سي 3 (بالإنجليزية: Citroën C3)، هي سيارة صغيرة من إنتاج سيتروين، ويتم إنتاجها منذ أبريل 2002. استبدلت سيتروين ساكسو كطراز جديد، وهي حالياً في جيلها الثالث. ظهر طراز الجيل الثالث لأول مرة في يونيو 2016، وأصبح معروضاً للبيع في يونيو 2017.

تم الإعلان عن نسخة صغيرة متعددة الأغراض من سي 3 في بولبو 2008، سميت سي 3 بيكاسو، وتم الكشف عنها في معرض باريس للسيارات 2008. في جنوب أمريكا، يتم إنتاج وتسويق نسخة صغيرة رياضية متعددة الأغراض تسمى سي 3 إيركروس فقط محليا. في أكتوبر 2014، حازت سيتروين سي 3 على جائزة السيارات الصغيرة الأكثر كفاءة إلى جانب النسخة عالية الجودة دي إس 3.



2017 سيتروين C3 Flair Puretech 1.2 تم التقاطها في Leamington Spa

معلومات عامة	
النوع	automobile model series (en)
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	(مجموعة بي أس إيه) سيتروين
الإنتاج	الآن-2002

سيتروين سي 4

سيتروين سي 4 (بالفرنسية: Citroën C4) هي سيارة تنتجها شركة سيتروين الفرنسية، وهي سيارة عائلية تنتمي لعائلة السيارات صغيرة الحجم وقد صممت لتكون بديلا عن الجيل السابق الذي كانت تمثله سيارة سيتروين إكسارا. مؤخرا أطلقت شركة سيتروين نسخة معدلة من سيارة سي 4 ستكون نموذج سنة 2009. وهي تعتبر من السيارات الشبيهة بسيارة بيجو 308 التي بدأ تصنيعها في سنة 2007.

التصميم

قام بتصميم السيارة المصمم دوناتو كوكو.

الإعلانات

طراز الهاتفش باك ذو الخمسة أبواب.

«سيارة ذات تكنولوجيا متطورة» كان هذا الاختصار من الإعلان الذي رافع طرح سيارة الستروين سي 4 في الأسواق. خلاصة هذا الإعلان هو تحول سيارة سي 4 إلى روبوت عملاق يرقص على أنغام موسيقى أغنية " Jacques Your Body (Make Me Sweat)! " ويقوم بعملية تسخين البدن قبل أن يتحول إلى سيارة صغيرة تنطلق على الطريق، يرى متتبعوا الإعلان على أن الرقصة الافتراضية التي قام بها روبوت السيارة تدل على عملية كسر الروتين عبر الطراز الجديد الذي وضعته سيتروان.

الطرازات الأساسية

يوجد طرازين أساسيين من السيارة هما:

كوبيه: وهو طراز الثلاث أبواب.

هاتش باك: وهو طراز الخمس أبواب.

توفر مؤخرا طراز البياكسو وهي سي 4 بحجم عائلي يحتوي على سبع أبواب.



طراز الهاتش باك ذو الخمسة أبواب.

معرض صور







سيارة سيتروين C4 من إنتاج لويب. الصورة التقطت في وارسو، بولندا.

معلومات عامة	
النوع	automobile model series (en) ✎ ✎
الفئة	سيارة مدمجة ✎
العلامة التجارية	سيتروين ✎
المصنع	سيتروين

سيترولن سى 5 إىركروس

سىترولن سى 5 إىركروس (بالإنجليزية: Citroën C5 Aircross)، هى سىارة كروس أوفر مدمجة رىاضىة متعددة الأغراض من إنتاج الشركة الفرنسىة سىترولن، وىتم إنتاجها مند 2017. استبدلت كل من سىترولن سى 4 إىركروس وسىترولن سى 5 إىستات كطراز جدىد.

أرقام المبيعات

مند عرض الطراز فى سبتمبر 2017، تم بىع 23,000 وحدة فى الصىن فى نفس العام.

معرض صور







سيارة سيتروين C5 ايركروس في معرض باريس للسيارات 2018

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة رياضية صغيرة متعددة الأغراض
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	مجموعة بي أس إيه
التجميع	PSA Rennes Plant (en)
موقع الويب	citroen.it... (الإيطالية)

المحرك وناقل الحركة

محرك بنزين

الأبعاد

قاعدة الإطارات	2,730 ميليمتر
الطول	4,500 ميليمتر
العرض	1,969 ميليمتر
الارتفاع	1,689 ميليمتر

سيترولن إكسارا

سلارة سترولن اكسارا هلا سلارة مطورة عن سلارة سترولن زلا إكس وبلجو 306، وهلا ذال ثلاثة أنواع من الهلاكل: الصغر ألا س د والذلا هو غالباً ما سلاعمل للسباقال واهلا الهلاكل الاملول المعروف بbreak وهو هلاكل قوي و غالبا ما تكون به محركال hdi 2.0 90 اما الهلاكل الأكبر فهو هلاكل بلكاسو وهو هللطن أكبر المحركال وهو hdi 2.0 110 هذلا السلارة اللملاز جمال نللجة الاضواء الانسلابلاة البلضاولاء بها كراال الهواء اماملاء وائلبلاء بها ألهلا نظام منع الانلاق ABS مقول هلادرولللا واملع النسل ذال دفع اماملا دون نسلان نظام اللللل الاضواء الاولومالللا واهلا الماسحال.

المقدمة

سترولن إكسارا Citroën Xsara (بالفرنسللة "zɑ:rɑ") هلا سلارة عائللاء صللرلاء (الفلاء سلا فلا أورولا) أنللجلها سلارة صناعلاء السلارال الفرنسللة سترولن من 1997 إلى 2006. كانل إكسارا عبارة عن اللولر لسلارلا سترولن زد إكس وبلجو 306، واللا الللرلرل فلا منلصلاء واللللل المعلاال.

الاء فلا ثلاثة واملصلاء أبواب هاللشباك (نوللشباك) وأنملاط هلاكل من املصلاء أبواب؛ اللل سوللقل العقار على أنه كسر ولللااة أبواب باسم الكولبله. هللرلرل الللصلمل مع إكسانللا الأكبر فلا الللصلمل بلرللون، ولكن اللل اعلابارلا للللللاً من قبل مطبلاء السلارال.

لللللل ماملولة المحركال الأربلاء الملسللللة على محركال بنزلن 1.4 و1.6 و1.8 و2.0 للر بالإضافة إلى محركال الالزل 1.6 و1.9 و2.0 للر اللل تعمل بسحب الهواء اللللبلل والشحن اللوربللنل فلا بعض البللان، ملل البرللغال، كان محرل الالزل TUD5 سلاء 1.5 للر ملالاً ألهلاً.

كانل إكسارا هلا سلارة، سملبلرل الألرلنللاء لعام 1998 فلا ألرلنلا.

تصميم الهيكل

قاد النطاق المألوف من مجموعات نقل الحركة PSA العجلات الأمامية لهيكل مصمم على ما يبدو. في المقدمة، كان هناك تخطيط قياسي لدعامة ماك بيرسون مع شريط مضاد للفة، بينما استخدم الجزء الخلفي شريط التواء / ذراع خلفي مستقل تماماً باس بيجو-سيترين، والذي تم تقديمه لأول مرة في ملكية بيجو 305.

ومع ذلك، استخدم مهندسو الهيكل في باس بعض الميزات غير العادية، بما في ذلك التوجيه السلبي للعجلة الخلفية، على الرغم من أنه أقل من زد إكس، (عن طريق شجيرات الامتثال المصممة خصيصاً في التعليق الخلفي) وامتصاص الصدمات الذي تم تطويره وبناءه داخلياً.

في الأميال العالية، يكون هذا عرضة للتآكل من شجيرات تثبيت المحور التي يمكن إصلاحها بسهولة. كما أنه عرضة للتآكل في محامل الذراع الخلفية للمحور الخلفي، والتي ترتدي بعد ذلك أنابيب محور الذراع الخلفية، مما يتطلب إعادة بناء باهظة الثمن أو تجميع محور بديل.

يتم وضع محركات الديزل والبنزين ذات السعة الأكبر في الخلف قدر الإمكان في حجرة المحرك، في محاولة لوضع أكبر قدر ممكن من الوزن خلف خط المحور الأمامي، وكذلك تقليل مركز الثقل، مع تحسين توزيع الوزن وتقليل التوجيه.



سيترين كسارا ملخص الصانع سيترين إنتاج 1997-2006

سيٲروين كسارا

ملخص

الصانع سيٲروين

إنتاج 1997-2006

المجسم بارا دي) فيغو باسأوروغواي :مدريدإسبانيا :باس رينزاإسبانيا :فرنسا [10] (أ.أ.ف) القاهرة :ووهان،هوبمصر :الصين(كاراسكو

الجسم والشاسيه

فصل (سي) سيارة عائلية صغيرة

نمط الجسم باب العقارات-5(نتشباك)باب هاتشباك-3(نتشباك) باب هاتشباك-5

تخطيط محرك أمامي، دفع أمامي

متعلق ب سيٲروين زد إكسبيجو 306سيٲروين كسارا بيكاسو

أبعاد

قاعدة العجلات	مم (100.0 بوصة) 2,540
طول	أبواب: 4,167-4,188 ملم (164.1-164.9 بوصة) 3 أبواب: 5 4,167-4,188 ملم (164.1-164.9 بوصة) العقار: 4,350-4,369 ملم (171.3 - 172.0 بوصة)
عرض	مم (67.1 بوصة) 1,705
ارتفاع	أبواب: 1405 ملم (55.3 بوصة): 1420 ملم (55.9 بوصة) 5

التسلسل الزمني

السلف	سيتروين زد إكس
خليفة	سيتروين سي 4

ملخص

قبل شد الواجهة

تم إطلاق إكسارا الأصلية في سبتمبر 1997، وكانت متوفرة بخيارات محركات مختلفة:

- 1.4 لتر (1361 سم مكعب 8 صمامات SOHC) 55 كيلو واط (75 حصان، 74 حصان) بنزين 4 أسطوانات TU3 JP 111 نيوتن متر
- 1.6 لتر (1587 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) محرك بنزين رباعي الأسطوانات TU5 JP 136 نيوتن متر
- 1.8 لتر (1761 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) XU7 JB أربع أسطوانات بنزين
- 1.8 لتر (1761 سم مكعب) 76 كيلو واط (103 حصان، 102 حصان) XU7 JP بنزين رباعي الأسطوانات
- 1.8 لتر (1761 سم مكعب دوتش ذو 16 صماماً) 82 كيلو واط (110 حصان) XU7 JP4 بنزين رباعي الأسطوانات 155 نيوتن متر
- 2.0 لتر (1998 سم مكعب) 92 كيلو واط (125 حصان، 123 حصان) XU10 J2C بنزين رباعي الأسطوانات
- 2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 99 كيلو واط (135 حصان، 133 حصان) XU10 J4R بنزين رباعي الأسطوانات
- 2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 122 كيلو واط (166 حصان، 164 حصان) XU10 J4RS بنزين رباعي الأسطوانات (يستخدم في إكسارا VTS)
- 1.5 لتر (1527 سم مكعب) 43 كيلو واط (58 حصان، 57 حصان) ديزل TUD5
- 1.9 لتر (1905 سم مكعب) 50 كيلو واط (68 حصان، 67 حصان) ديزل XUD9A
- 1.9 لتر (1868 سم مكعب) 51 كيلو واط (69 حصان، 68 حصان) ديزل DW8
- 1.9 لتر (1905 سم مكعب) 55 كيلو واط (75 حصان، 74 حصان) ديزل XU9B SD
- 1.9 لتر (1905 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) محرك توربيني XUD9TE

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) DW10 TD
توربوديزل

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 80 كيلو واط (109 حصان؛ 107 حصان) DW10
ATED توربوديزل

بعد شد الواجهة

في سبتمبر 2000، تم تجميل كسارا.

أصبحت السيارة الآن أكثر صلابة (تحسين السلامة والتحكم) وكان لها تصميم أمامي جديد وبعض التعديلات الداخلية (مثل: عجلة قيادة جديدة). وشهدت عملية شد الوجه أيضاً إدخال الأسلاك المتعددة.

تم طرح محركات 1.6 و 2.0 و 16 صمام جديدة وإزالة 1.8 لتر. (الآن يتم تقديم إكسارا مع خيارات المحرك التالية:

1.4 لتر (1361 سم مكعب 8 صمامات سوتش) 55 كيلو واط (74 حصان) TU3
JP بنزين رباعي الأسطوانات 121 نيوتن متر (تم تغيير المحفز وموقعه).

1.6 لتر (1587 سم مكعب 16 صمام دوتش) 81 كيلو واط (109 حصان) TU5
JP4 بنزين رباعي الأسطوانات (محرك TU5 JP جديد، تم استبداله بثماني صمامات)

2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 122 كيلو واط (164 حصان) XU10
J4RS بنزين رباعي الأسطوانات (مستخدم حتى 2002)

2.0 لتر (1998 سم مكعب 16 صمام دوتش) 101 كيلو واط (135 حصان)
EW10 J4 بنزين رباعي الأسطوانات (محرك جديد، تم استبداله XU10)

1.4 لتر (1398 سم مكعب) إتش دي آي 50 كيلوواط (68 حصان DW4 TD 01. 2004-31 ديسمبر 2004

1.5 لتر (1527 سم مكعب) 43 كيلو واط (58 حصان، 57 حصان) ديزل TUD5

1.9 لتر (1868 سم مكعب) 51 كيلو واط (69 حصان، 68 حصان) ديزل DW8 (مستخدم حتى 2002)

1.9 لتر (1868 سم مكعب) 53 كيلو واط (72 حصان، 71 حصان) ديزل DW8B (جديد)

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 66 كيلو واط (90 حصان، 89 حصان) DW10 TD توربوديسيل (تم تغيير المحفز، تمت إزالة كاتم الصوت المركزي لاحقاً)

2.0 لتر (1997 سم مكعب) 79 كيلو واط (107 حصان؛ 106 حصان) DW10 ATED توربوديزل (جديد)

نموذج 2002 كان لديه تعديلات طفيفة في الداخل (على سبيل المثال طريقة مختلفة للتحكم في نظام الصوت من عجلة القيادة). في فبراير 2003، كانت هناك أيضاً بعض التعديلات الخارجية (مثل المصدر الأمامي الجديد).

تم إيقاف إنتاج إكسارا هاتشباك واستبداله بـ سي 4 في نوفمبر 2004.

يستمر إنتاج إكسارا للسوق الصينية بواسطة دونغفنغ سيارات بيجو سيتروين، وهي مشروع مشترك مع مجموعة ب.س.أ.

استمرت إكسارا بيكاسو الصغيرة MPV بالتزامن مع خليفتها الذي كان يعتمد على سي 4. أصبح «بيكاسو» اسم مشتقات MPV لأي طراز من طرازات سيتروين.

المبيعات والإنتاج

العام ملاحظات المبيعات في جميع أنحاء العالم الإنتاج

في عام 2012 بيع 1,800 سيارة - إجمالي الإنتاج يصل إلى 3,364,000 وحدة.

المعرض







سيٲروين كسارا وسانت ترويدن

معلومات عامة

طراز سياره النوع

العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
الإنتاج	1997-2006
التجميع	Stellantis Vigo Plant (en)

المحرك وناقل الحركة

المحرك	< القائمة ...
--------	----------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (100.0 بوصة) 2,540
الطول	5-door: 4,167–4,188 مم 3-door: (164.9–164.1 بوصة) مم (164.1–4,167–4,188 (164.9 بوصة), Estate: 4,350– مم (171.3–4,369 (172.0 بوصة)
العرض	مم (67.1 بوصة) 1,705
الارتفاع	1,405 ميليمتر

سيترولن أي إكس

سيترولن إيه إكس (Citroën AX) هي سيارة صغيرة تم تصنيعها من قبل الشركة الفرنسية سيترولن من عام 1986 وحتى 1998. تم إطلاق السيارة في معرض باريس للسيارات 1986 لتحل محل سيترولن فيزا وسيترولن LNA.

لمحة عامة

بدأ تطوير النموذج في عام 1983، وكان في البداية أيضًا سيشكل أساسًا لنموذج شقيق من Talbot ليحل محل سامبا؛ ومع ذلك، فإن انخفاض شعبية علامة تالبوت التجارية، إلى جانب النجاح الكبير لسيارة بيجو 205 الجديدة، أدى إلى اتخاذ بيجو قرارًا بإيقافها بحلول الوقت الذي تم فيه إطلاق سيترولن إيه إكس، وبالتالي لم تدخل نسخة تالبوت في الإنتاج.

كانت السيارة متاحة في الأسواق القارية ذات الدفع الأيسر منذ إطلاقها في 2 أكتوبر 1986، كسيارة هاتشباك بثلاثة أبواب مع محركات OHC بسعة 1.0 و 1.1 و 1.4 لتر. تمت إضافة مجموعة من الطرازات ذات الخمسة أبواب في عام 1987 وتم تقديم محرك ديزل سعة 1.4 لتر في عام 1988. تم استبدال الأخير بوحدة 1.5 لتر في سبتمبر 1994. تم إطلاق نسخة محرك اليد اليميني لسوق المملكة المتحدة في أغسطس 1987، في البداية فقط كسيارة هاتشباك بثلاثة أبواب، مع إصدار خمسة أبواب ينضم إلى النطاق بعد عام، ليحل محل سيترولن فيزا ذات الخمسة أبواب، والتي تم إيقافها تلك السنة. مع الزوال النهائي لسيارة سيترولن 2 سي في الكلاسيكية في عام 1990، أصبحت إيه إكس أصغر طراز في مجموعة سيترولن. واجهت السيارات الأقدم مشكلة في سقوط مبدلات التروس؛ تم تصحيح ذلك بحلول الوقت الذي وصلت فيه إيه إكس إلى أسواق التصدير. تم دعمه في البداية من خلال حملة إعلانية تلفزيونية بارزة تم تصويرها في الصين.

كانت السيارة اقتصادية للغاية، ويرجع ذلك إلى حد كبير إلى الديناميكيات الهوائية الممتازة لفتتها من السيارات (معامل السحب 0.31) وخفة الوزن جدًا البالغة 640 كيلوغرام (1,411 رطل) للإصدار الأساسي. ويرجع ذلك إلى الاستخدام المكثف للألواح البلاستيكية في المناطق غير الحاملة وتفاوت سماكة الفولاذ في الهيكل ليكون الحد الأدنى المطلوب لتحمل الأحمال المطلوبة. كان الهدف الآخر للمهندسين هو تقليل الاحتكاك في المحركات. تتمتع إيه إكس بنظام تعليق مستقل تمامًا مع حركة عجلات طويلة بشكل غير عادي.

كما أنها تستخدم اختياريًا مصدات بلاستيكية ذاتية اللون. كان إصدار الإنتاج أكثر تحفظًا من النموذج الأولي لتصميم "الصندوق الواحد" الأصلي، والذي كان أقرب إلى تصميم Eco 2000 بعد ردود الفعل السلبية في مجموعات التركيز. ظهرت سيارة المدينة "ذات الصندوق الواحد" في النهاية في السوق مع رينو توينجو التي تم إطلاقها في عام 1992.

كان الإصدار الأول للأداء هو إيه إكس سبورت ذات التشغيل المحدود من عام 1987، بمحرك 1.3 ومكربن مزدوج ينتج 95 كبح حصاني (71 كو؛ PS 96)، مرتدية عجلات فولاذية بيضاء أيقونية (5،5 "13 x") تشبه تلك الموجودة على شقيقها Peugeot 205 Rallye. استخدمت إيه إكس سبورت مكربن Solex ADDHE 40 حتى أواخر عام 1988 ثم تم استبداله بـ Weber DCOM 40s، تمامًا مثل 205 Rallye 1، كان لدى إيه إكس سبورت مدخل أقصر من 205 Rallye، لتوفير مساحة في حجرة المحرك الأصغر. في المرحلة الثانية، كانت Sport متوفرة بألوان أخرى وبالعجلات GT اختيارية وجناح خلفي.

في وقت لاحق تم إطلاق نموذج AX 14GT، مع مكربن واحد 85 كبح حصاني (63 كو؛ PS 86) تم تقديم محرك 1.4 موجود أيضًا في بيجو XS 205. منذ عام 1991، استخدم هذا النموذج حقن الوقود ليتزامن مع تجديد النطاق بالكامل ويتوافق مع لوائح الانبعاثات الأكثر صرامة لعام 1992 التي أدخلت محولات العادم الحفازة.



سيتروين ايه اكس

معلومات عامة

النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة صغيرة
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
الإنتاج	1986-1998

المحرك وناقل الحركة

المحرك	محرك بنزين
--------	------------

الوزن والأداء

الوزن	640-850 كغم
-------	-------------

الأبعاد

قاعدة الإطارات	مم (89.8 بوصة) 2,280
الطول	مم 3,525 (138.8 بوصة)
العرض	مم (61.2 بوصة) 1,555
الارتفاع	مليمتر 1,350

سيترولن سى 1



سىارة سىترولن سى 1 هى سىارة مءىنة اللى ؤصنعها سىترولن منء ءوان 2005. ؤم ؤؤوئر سىترولن سى 1 ءءء من مشروع B-Zero بىءو سىترولن وشرءة ؤوئوؤا الءابانىة. سىارة بىءو 107 مطابءا ؤاماما لسىؤروان سى 1 بىنما نءء أن ؤوئوؤا أىءو مءءلفة بعء الشىء عنهما لءن الشبه بىقى واضءا. ؤم صناعة ءل منها فى م صنع مشرء (ؤوئوؤا بىءو سىترولن) فى مءىنة ءولن فى ءمهورىة ؤالشىء. ؤم ؤءءم السىارة أول مرة فى معرض ءنصف للسىارات عام 2005. هى سىارة بأرىعة مقاعد و ؤلاءة أو ءمسة أبواب هاؤشبء ءياس 3.40 متر ؤولا. صمم السىارة المصمم ءوناءو ءوءو.

الءىل الأول 2005 – 2014

ؤؤشابه سىارة سىؤروان سى 1 مع بىءو 107 ولكن سىارة ؤوئوؤا أىءو مءءلفة ءلءلا وقد ؤهءت هءه النماءء فى نفس العام ؤءربىا. ءعمؤ سىترولن سى 1 بمءرك سعءه 1.0 لءر ؤلاىى الأسؤواناء وبعءبر مءرك اقءصاءى فى إسءهلاء ءوؤوء 4.6 ل/100 ءم . وءذلك مءرك ءىزل رباءى الأسؤواناء (HDI) الءى بعءبر اقءصاءىا أىضا 4.1 ل/100 ءم. فىءسب مءلة (Der Spiegel) الألمانية ؤعءبر سى 1 ؤانى سىارة فى اقءصاء الوؤوء بءلءنا المءركىن بعء ؤوئوؤا برىوس، و سمارؤ ؤورؤو. فى عام 2010 ءامؤ بىءو سىترولن بسءب أءىء من 100.000 وءءة من بىءو 107 و سىترولن سى 1 فى ءمىع أنحاء العالم، من ءبل شرءة ؤوئوؤا ءىء ءانؤ فىها مشءلة ءواسة الوؤوء فى ؤوئوؤا أىءو .



نموذج 2005

محركات

تحديث 2009

في جانفي 2009، تم تغيير واجهة السيارة وكذلك بالنسبة لبيجو 107 و تويوتا أيجو. حيث إحتوت سي 1 على مصدات صدمات أمامية و شبكة أمامية جديدة وذلك تماشيا مع مظهر سيارات سيتروين، تم تغيير نماذج (basic Vibe) لتصبح (VT) وكذلك (Rhythm) لتصبح (VTR)، تم تغيير أنسجة المقاعد وعناصر التهوية والمصدات الأمامية وأغطية العجلات. الإصدار الخاص (Splash) كان متاحا من البداية لكنه محدود جدا، مع ذلك إحتوى على مكيف الهواء و النوافذ الأمامية الكهربائية و مشغل الأقراص المدمجة. كما أتيح في (Splash) ألوان الأزرق، والأبيض، الأزرق ا جاء مع مرايا جانبية بيضاء أما الأبيض جاء مع مرايا جانبية سوداء لامعة. بالنسبة للمحرك فقد بقي نفسه وهو محرك بنزين سعته 1.0 لتر بانبعث قدره 106 غ/كم من CO₂ ، وإستهلاك قدره 3.9 ل / 100 كم . كذلك محرك الديزل لم يتغير فبقي بسعة 1.4 لتر .



نموذج 2009

تحديث 2012

وضعت سيتروين المزيد من التغييرات الجمالية على سي 1 في عام 2012، وشمل هذا مصدات وأضواء نهائية (LED) جديدة، كما تم تحسين إستهلاك الوقود، أما في الداخل تم تحديث مشغل الأقراص المدمجة و المقود.



نموذج 2012

السلامة

نتائج برنامج تقييم السيارات الجديدة الأوروبي 2005:

الركاب البالغين: stars 5/4, سجل 26

الركاب الأطفال: stars 5/4, سجل 37

المشاة: stars 4/2, سجل 14

الجيل الثاني 2014 – الآن



نموذج 2014

تم الكشف عنه في معرض جنيف للسيارات عام 2014، فقد تم إعادة تصميمها بالكامل، تم إنتاجها في مصنع تويوتا بيجو سيتروين في التشيك مع بيجو 108 وتويوتا أيجو.

قاعدة العجلات = 2340 ملم

طول = 3470 ملم

عرض = 1620 ملم

ارتفاع= 1468 ملم

الوزن= 805 كجم



سيارة Citroën C1 تم تقديمها في معرض باريس للسيارات 2014

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الاسم الشائع	C1
الفئة	صغيرة جدا
الشركة الأم	بيجو سيتروين
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين
الإنتاج	إلى الوقت الحاضر 2005

التجميع	فرنسا
التصميم	هاتش باك
موقع الويب	citroen.it... (الإيطالية) ✎

المحرك وناقل الحركة

المحرك	1.2 لتر
وضع المحرك	أمامي
القوة	82 حصان
ناقل الحركة	ناقل الحركة 5 سرعات اوتوماتيكي

الوزن والأداء

السرعة القصوى	180 كم / ساعة
---------------	---------------

الهيكل والجسم

الشكل	باب 3-5
-------	---------

الأبعاد

مقاس الإطارات	14 انش
الطول	3640 مم
العرض	1620 مم
الارتفاع	1450 مم

سيترولن سى 5

سىترولن سى 5 (بالإنجليزية: Citroën C5)، هى سىارة عائلية كبيرة من إنتاج الشركة الفرنسية سىترولن، ويتم إنتاجها مند مارس 2001. استبدلت سىترولن زانتيا فى صنف السىارات العائلية الكبيرة، وهى حاليا فى جيلها الثانى. ظهر طراز الجيل الثالث لأول مرة فى يونيو 2016، وأصبح معروضا للبيع فى يونيو 2017.

سىترولن سى 5 هى سىارة عائلية كبيرة أنتجتها الشركة الفرنسية سىترولن من مارس 2001 حتى فبراير 2017، فى جيلين. حلت محل سىترولن إكسانتيا، فى فئة السىارات العائلية الكبيرة، وهى أول سىارة سىترولن حديثة تحمل تسمية «سى إكس» والتي كانت تستخدم سابقاً من قبل أسلافها، سى 4 وسى 6 من عام 1930. ومن المتوقع إطلاق الجيل الثالث فى عام 2021.

الجيل الأول (د.س.د.ي)

ملخص

إنتاج 2007-2001

المجسم فرنسا: رين (مصنع رين)

الجسم والشاسيه

نمط الجسم عربة 5 أبواب \ هاتشباك 5- أبواب

منصة باس PF3

متعلق ب سىترولن سى 6 بيجو 407

مجموعة نقل الحركة

محرك * البنزين: * 1.8 لتر 2.0 * 14 لتر 3.0 * 14 لتر 6.0 V * الديزل: * 1.6 لتر

2.0 * 14 لتر 2.2 * 14 لتر

توصيل 5 سرعات يدوي 6 سرعات يدوي 4 سرعات أوتوماتيكي 6 سرعات أوتوماتيكي

أبعاد

قاعدة العجلات 2750 مم (108.3 بوصة)

طول 4,745 ملم (186.8 بوصة) (خلفي) 4,839 ملم (190.5 بوصة) (عربة)

عرض 1,770 مم (69.7 بوصة)

ارتفاع 1,476 مم (58.1 بوصة) (رفع) 1,511 مم (59.5 بوصة) (عربة)

الجيل الأول

د.س-د.ي 2001-2007

كان الجيل الأول من سي 5 متاحاً على شكل هاتشبك بخمسة أبواب أو أنماط ملكية بخمسة أبواب فقط. على عكس سابقتها، كانت سي 5 عبارة عن هاتشبك بتصميم ثلاثي الصناديق وفتحة. هذا النموذج يخفي في الواقع الفتحة، لذا فإن ستروين عكست تماماً فلسفة التصميم من عصر الصالون فاست باك من روبرت أوبرون. بدأ الإنتاج في نهاية عام 2000. وبدأت المبيعات في المملكة المتحدة في أبريل 2001.

جاءت القوة من محركات بنزين 1.8 و 2.0 لتر على التوالي - 4 و 3.0 لتر V6، وكذلك محركات ديزل ذات حقن مباشر 1.6 و 2.0 و 2.2 لتر. وكان الجيل الأول سي 5 هو آخر جيل من سيارات ستروين تم تطويره تحت رئاسة جاك كالفيت (1982-1999).

كان لدى سي 5 تطوير إضافي لنظام التعليق المائي الهوائي من سيتروين، والذي يسمى الآن هايدراكتيف 3.

كان التغيير الرئيسي في هذا النظام هو استخدام المستشعرات الإلكترونية لتحل محل مصححات الارتفاع الميكانيكية التي شوهدت في جميع السيارات المائية الهوائية السابقة. سمح ذلك لجهاز الكمبيوتر المعلق بالتحكم تلقائياً في ارتفاع الركوب: عند السرعة العالية، يتم خفض التعليق لتقليل السحب وعند السرعات المنخفضة على الطرق الوعرة، يتم رفع ارتفاع الركوب.

تم الاحتفاظ بالتحكم اليدوي في ارتفاع الركوب، على الرغم من تجاوزه بواسطة الكمبيوتر إذا تم قيادة السيارة بسرعة غير مناسبة للارتفاع المحدد. تتميز بعض السيارات أيضاً بصلاصة القيادة التي يتم التحكم فيها بواسطة الكمبيوتر، والتي تسمى هايدراككيف 3+.

في كسر كبير مع تقاليد ستروين، لم تعد الفرامل والتوجيه مدعومين بنفس النظام الهيدروليكي مثل التعليق، لكن التوجيه المعزز استخدم نفس سائل إل دي سي مع المضخة الخاصة به. لقد تم التكهّن أن المحرك الأساسي لذلك كان تكلفة تطوير توزيع قوة الفرامل الإلكترونية للنظام، عندما كان لدى مجموعة باس بالفعل تنفيذ للفرامل التقليدية.

قد يكون العامل الآخر هو الطبيعة شديدة الاستجابة لمكابح سيتروين «التقليدية»، والتي وجد البعض صعوبة في التكيف معها في السيارات الأخرى التي تعمل بالهواء المضغوط، على الرغم من شعور البعض بأنها متفوقة.

شد الواجهة

في سبتمبر 2004، خضعت سي 5 لعملية شد واجهة رئيسية (نهايات أمامية وخلفية جديدة؛ نفس القسم المركزي) لجعلها تتماشى مع مظهر ستروين سي 4 الجديدة. تم إطالة هاتشبك من 4618 ملم (181.8 بوصة) إلى 4745 ملم (186.8 بوصة)

والعربة من 4.755 ملم (187.2 بوصة) إلى 4840 ملم (190.6 بوصة). أيضاً، حصلت هذه النسخة الجديدة على مصابيح أمامية دوارة.

يعمل نظام التعليق هايدراكتيف على تحسين جودة الركوب، ويحافظ على توازن السيارة، ويمكن السيارة من القيادة على ثلاث عجلات إذا كان أحد الإطارات مسطحاً.

التعليق مشتق من التعليق المائي الهوائي المستخدم في خمسينيات القرن الماضي سيكروين دس سي.

تغيرات في الارتفاع باستخدام نظام التعليق المائي حتى 15 مم (0.6 بوصة) في الأمام و 11 مم (0.4 بوصة) في الخلف.

انتهى الإنتاج في ديسمبر 2007، مع رقم الإنتاج النهائي 720,000. في المملكة المتحدة، من 2001 إلى 2004، تم بيع 45502 موديل من السيارة.



سيكروين سي 5 - سيكروين سي 5 ملخص الصانع سيكروين إنتاج 2001-
20172000 (الصين) 2021-2021- الجسم والشاسيه فصل سيارة عائلية كبيرة
(د) تخطيط محرك أمامي، دفع أمامي التسلسل الزمني السلف سيكروين إكس
إمسيكروين زانتيا خليفة دي سي 9



الجيل الأول (د.س.د.ي) ملخص إنتاج 2001-2007 الجسم فرنسا: رين (مصنع رين) الجسم والشاسيه نمط الجسم عربة 5 أبواب \ هاتشباك 5- أبواب

المعرض



سيتروين سي 5 إتش دي آي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش دي آي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومبي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومي بعد شد الواجهة



سيٲروين سي 5 إٲش كومي بعد شد الواجهة

الجيل الثاني

ر.د.ت.د 2007-2017

تم الكشف رسمياً عن الجيل الثاني سي 5 في بداية عام 2008، ولا يحتفظ بهيكل هاتشباك، بدلاً من كونه سيارة صالون عادية بثلاثة صناديق ذات شكل إيروديناميكي. ومع ذلك، غالباً ما يتم انتقاد هذا الجيل الثاني، لا سيما من قبل عشاق سيٲروين الأساسيين، بسبب تصميمه الخارجي الشبيه بالألمانية، مما يجعله يبدو أشبه بصالون ألماني، أكثر من كونه فرنسياً.

أعطى سي 5 إيرسكاب، الذي تم تقديمه في معرض فرانكفورت للسيارات في سبتمبر 2007، نظرة مستقبلية على الجيل الثاني سي 5.

تم إطلاقه في فبراير 2008، مع إصدار ستات التالي في مايو 2008، ويتلقى اسم السيارة السياحية.

وفازت سيارة سي 5 هذه بجائزة سيارة العام الأيرلندية سميرت لعام 2009، فضلاً عن حصولها على جائزة السيارة اليابانية لعام 2008-2009.

تم تقديم الجيل الثاني في 15 يناير 2008، وكان العرض العالمي الأول له في معرض بروكسل للسيارات.

يتوفر الجيل الثاني مع الينابيع التقليدية، بالإضافة إلى نظام التعليق الهيدروليكي ومحرك فورد AJD-V6 / باس DT17 سعة 2.7 لتر من سيترين سي 6.

في عام 2009، تم استبدال 2.7 لتر بوحدة محدثة 3.0 لتر والتي، على الرغم من تقديمها المزيد من الطاقة، فقد حسنت من استهلاك الوقود والانبعاثات.

في عام 2010، تم استبدال محركات L2.0 إتش دي آي 140 و L2.2 إتش دي آي 173 بمحرك L2.0 إتش دي آي 160، متزوج مع ناقل حركة أوتوماتيكي أو يدوي بست سرعات لتتوافق مع يورو 5. وبالمثل، 2.0 لتر 14316 V حصان؛ تم استبدال محرك البنزين بـ 1.6 لتر 155 حصان، من دي سي 3 المتزوج إلى ناقل حركة يدوي من ست سرعات.

في عام 2011، خضعت سي 5 لعملية تجميل خفيفة، مع بعض التغييرات التجميلية، مثل مصابيح إل إي دي. تمت إضافة ثلاثة محركات إلى المجموعة المكونة من محركي ديزل، 2.0 لتر 160 حصان إتش دي آي، و2.2 لتر 200 حصان إتش دي آي بالإضافة إلى محرك بنزين، 1.6 لتر 120 حصان في تي آي.

في يوليو 2012، خضعت سي 5 لعملية تجميل أخرى خفيفة، مع بعض التغييرات التجميلية، مثل شارة شيفرون الأكثر نعومة، وشارات سي 5 المعدلة، وشبكة شيفرون أكثر ليونة وفقاً ل سي 4 المحدثه مؤخراً، وشارات حصرية على الجوانب أمام الأبواب الأمامية. بالنسبة إلى الحصرية منها، تم أيضاً تغيير رأس راديو جي بي أس على متن الطائرة إلى وحدة ماي واي التي تتميز باتصال بلوتوث كامل وواجهة يو أس بي وأي بود.

في مايو 2016، تم سحب سي 5 رسمياً في المملكة المتحدة، بسبب المبيعات المخيبة للآمال البالغة 17105 منذ عام 2008.

في عام 2015، تم بيع 237 سيارة فقط، وهو أقل رقم منذ إطلاق السيارة. هذا بالمقارنة مع مبيعات 6549 في فرنسا خلال عام 2015. ومع ذلك، قد يكون هذا بسبب إطلاق النموذج في بداية الأزمة المالية في عام 2008، فضلاً عن زيادة الطلب على نماذج كروس أوفر.

يشارك في نفس دعائم سيترو أندرن سي 6، التي توقفت منذ ذلك الحين، غالباً ما يشار إلى هذا الجيل من سي 5 أيضاً باسم «إكس 7». ويلاحظ أنه في هذه السيارات يتم استخدام كيانين تقنيين، النظام الهيدروليكي وتصميم عظم الترقوة المزدوج، بالتزامن.

إي تتش

إي تتش يتألف من حزمة من الخدمات بما في ذلك مكالمات الطوارئ والمساعدة، وتقتصر سيتروين إي تتش أيضاً دليل صيانة افتراضياً، وخدمة إيكو درايفينغ يمكن الوصول إليها عبر منطقة ماي سيتروين الشخصية على الويب. للمكالمات، يعمل سيتروين إي تتش بشكل مستقل تماماً.

النظام مزود بوحدة جي بي أس وبطاقة الهاتف دون الحاجة إلى خطة اتصال وغير محدودة بمرور الوقت.

تتميز المركبات بزرين، "SOS" لمكالمات الطوارئ (يتم تشغيل المكالمات تلقائياً في حالة الاضطراب) و«وشيفرون مزدوجة» لمكالمات المساعدة.

تقدم مكالمات الطوارئ خدمات الطوارئ للعملاء بشكل أسرع، لضحايا الحوادث والمارة على حد سواء. هاتان الخدمتان مجانيتان ومتوفرتان في أي وقت.

في الصين، تم إعادة تصميم سي 5 بشكل كبير في عام 2017، بينما انتهى الإنتاج رسمياً في أوروبا.

منذ مارس 2017، لم يعد بإمكان الصالون قيد طلب الشراء. ومع ذلك، بقيت السياحة وكروس السياحة قابليين للتكوين مرة أخرى.



الجيل الثاني (ر.د.ت.د) ملخص إنتاج 2007-2008-2017-2021 (الصين) الجسم
فرنسا: رين (مصنع رين) الصين: ووهان (دونغفنغ باس) الجسم والشاسيه نمط
الجسم عربة 4 أبواب سيدان 5 أبواب

المعرض



سيتروين سيدان سي 5 2017



سيٲروين سيدان سي 5 2017



سيٲروين سيدان سي 5 م.ك 2017



سيٲروين سيدان سي 5 م.ك 2017



سيٲروين سيدان سي 5 2010



سيٲروين سيدان سي 5 2010



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018



سيٲروين سيدان سي 5 \ 2 . 2018

2017 شد الواجهة في الصين

تتضمن عملية تجميل 2017 للجيل الثاني من سي 5 في الصين إعادة تصميم مع إعادة تصميم الواجهة الأمامية للسيارة بالكامل، وتضم مصابيح أمامية وشبكات ومصد جديد، وتعطيها وجهاً أمامياً محدثاً، وخلفية منقحة قليلاً بمصابيح خلفية جديدة.

تم تشغيل موديل 2017 سي 5 من شد الواجهة بنفس مجموعة المحركات المستخدمة في طراز ما قبل التجميل في الصين. تشمل خيارات المحرك محرك بنزين توربو سعة 1.6 لتر بقوة 167 حصان (124 كيلوواط) ومحرك أكبر 1.8 توربو بقوة 204 حصان (152 كيلو واط) وعزم دوران 207 رطل (280 نيوتن متر).

وسيتم تزوج كلا المحركين حصرياً مع ناقل حركة أوتوماتيكي من ست سرعات، يعمل على العجلات الأمامية. لن يكون نظام التعليق الهيدروليكي المائي متاحاً في 2017 سي 5 حيث قررت سيتروين إسقاطه من محفظتها بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج وانخفاض طلب العملاء.



سيتروين C5

معلومات عامة	
النوع	طراز سيارة
الفئة	سيارة رياضية
العلامة التجارية	سيتروين
المصنع	سيتروين — بيجو

..... انتهى الجزء الثالث

.....

محتويات الكتاب

3.....	شركات صناعة السيارات الفرنسية
4.....	بيجو
13.....	بيجو 308 II
15.....	بيجو 308 I
16.....	بيجو 308
18.....	بيجو 307
20.....	بيجو 306
22.....	بيجو 302
24.....	بيجو 304
26.....	بيجو 301
30.....	بيجو 3008
34.....	بيجو 208
36.....	بيجو 205
52.....	بيجو 204
56.....	بيجو 203
58.....	بيجو 202
63.....	بيجو 108
67.....	بيجو 106
70.....	بيجو 1007
74.....	بيجو 104
77.....	بيجو 10
79.....	بيجو 107
86.....	بيجو 201
91.....	بيجو 206

100.....	بيجو 2008
108.....	بيجو 207
118.....	بيجو 305
133.....	بيجو نوع 81
135.....	بيجو نوع 190
138.....	بيجو نوع 1525
140.....	بيجو بارتتر
142.....	بيجو 604
144.....	بيجو 601
146.....	بيجو 408
148.....	بيجو 405
150.....	بيجو 404
155.....	بيجو 402
157.....	بيجو 309
159.....	بيجو 4002
161.....	بيجو 4007
164.....	بيجو 401
166.....	بيجو 403
176.....	بيجو 4008
177.....	بيجو 607
181.....	بيجو 605
184.....	بيجو 508
189.....	بيجو 504
195.....	بيجو 505
214.....	بيجو 5008
216.....	بيجو 407
222.....	بيجو 406
241.....	سيٽروين

316.....	سيٲروين ڊي إس
318.....	سيٲروين ساكسو
321.....	سيٲروين سي 3
323.....	سيٲروين سي 4
328.....	سيٲروين سي 5 ايركروس
332.....	سيٲروين اِكسارا
343.....	سيٲروين اي اِكس
347.....	سيٲروين سي 1
353.....	سيٲروين سي 5

