



Peugeot 307 CC

Emotionen für jede Jahreszeit

- **Premiere für erstes Coupé-Cabriolet mit vier Sitzen**
- **Fortsetzung einer langen Karosserie-Tradition**
- **Perfekte Ergänzung zum erfolgreichen 206 CC**

Je nach Wetter, Lust und Laune entweder in einem eleganten Coupé oder in einem schicken Cabriolet unterwegs zu sein – das lässt sich bei Peugeot innerhalb von 25 Sekunden realisieren. Der seit drei Jahren auf dem Markt erhältliche 206 CC macht dies in begeisternder Form deutlich.

Wer die Mischung zweier Fahrzeugkonzepte aber mit einem großzügigen Raumangebot und Platz für bis zu vier Personen genießen möchte, für den bietet sich der neue Peugeot 307 CC an. Der setzt, nebenbei erwähnt, zum einen die Idee des 206 CC konsequent fort, zum anderen geht er in der Tiefe seiner Dachkonstruktion bis in die dreißiger Jahre zurück, als Peugeot mit dem 402 Eclipse bereits ein Fahrzeug anbot, das mal Coupé, mal Cabriolet sein konnte.

Nach der drei- oder fünftürigen 307 Limousine, dem lichtdurchfluteten 307 SW und dem praktischen Break bildet der 307 CC nun die fünfte Karosserievariante der erstmals im Frühjahr 2001 eingeführten Baureihe. Damit hat sich der 307 innerhalb kurzer Zeit zu einem äußerst prägenden und vielseitigen Modell in seinem Segment entwickelt.

Zielgruppe für den neuen 307 CC sind Liebhaber von Coupés und dynamischen Freizeitfahrzeugen, die einen sportlichen Lebensstil pflegen, ebenso wie Cabriofans, für die elegante, rassige Linien und Frischluftvergnügen an erster Stelle stehen.

Wachsendes Potenzial in Europa

In Europa ist der Markt von Coupés, Cabrios und Coupé-Cabriolets seit 1995 ständig gewachsen. Zählte man damals lediglich 421.600 Zulassungen, so hat dieses Marktsegment Ende 2002 bereits 530.000 Einheiten erreicht, was 3,6 Prozent des europäischen Gesamtmarktes entspricht. Die



geografische Aufteilung zeigt, dass diese vielseitigen Karosserievarianten besonders in Deutschland und Großbritannien gefragt sind. Mit 186.000 bzw. 132.000 Zulassungen in 2002 wurden in diesen beiden Ländern rund 60 Prozent des Gesamtvolumens dieses Segments erzielt.

Vor allem durch den Trendsetter 206 CC verzeichnete in jüngster Zeit die Karosserieform Coupé-Cabriolet eine starke Nachfrage, die 2002 mit etwa 100.000 Einheiten bereits dreimal so stark vertreten war wie 1997.

Die Zielsetzungen des 307 CC

Als echtes Coupé und gleichzeitig vollwertiges Cabriolet mit vier Plätzen stellt der 307 CC eine vorbildliche Synthese dar: Er erfüllt die Erwartungen sowohl der Coupé- als auch der Cabriolet-Kunden, bei denen das Fahrvergnügen an erster Stelle steht.

Der 307 CC wird in zwei Versionen angeboten: Mit dem 100 kW (136 PS) starken 2,0-Liter-Motor, wahlweise mit Schalt- oder sequenziellem Automatikgetriebe, oder mit dem ebenfalls 2,0 Liter großen, noch sportlicheren Triebwerk mit 130 kW (177 PS).

Vom 307 CC werden zukünftig täglich 230 Einheiten im Werk Sochaux produziert. Am Stammsitz der Marke entstehen pro Tag außerdem 1.200 Einheiten des 307 SW, Break und des Fünftürers. Am benachbarten Standort Mülhausen laufen arbeitstäglich 1.100 drei- und fünftürige Limousinen vom Band. Daneben wird der 307, der seit dem Verkaufsstart bereits über 1,2 Millionen Mal produziert wurde, ab 2004 auch im argentinischen Buenos Aires gebaut.

Nach der Einführung in Frankreich, der Schweiz, Deutschland und Großbritannien in diesem Herbst kommt der 307 CC auch in den übrigen westeuropäischen Ländern auf den Markt. Weltweit sollen, sobald die Produktion ihre volle Kapazität erreicht hat, jährlich 60.000 Einheiten des 307 CC abgesetzt werden, wobei allein für den französischen Heimatmarkt 10.000 Einheiten, für Westeuropa 42.000 Exemplare und für die anderen Länder weitere 8.000 Fahrzeuge geplant sind. Für den deutschen Markt erwartet Peugeot einen Absatz von rund 10.000 Fahrzeugen im vollen Produktionsjahr.



Erfolgreiche Karriere für den 307

Die Premiere des 307 CC markiert einen weiteren Höhepunkt in der erfolgreichen Geschichte des 307. Als drei- oder fünftürige Limousine startete das Kompaktmodell in Deutschland im Juni 2001 seine Laufbahn. Im April 2002 folgte der innovative 307 SW, der als einziges Modell seiner Klasse mit einem großen Panoramaglasdach und einem flexiblen Sitzsystem für bis zu sieben Passagiere glänzen kann. Gleichzeitig ergänzte der praktische 307 Break, ein klassischer Kombi, die Baureihe.

Besonders beliebt ist die Limousine, die allein in den ersten sechs Monaten dieses Jahres in Deutschland einen Anteil von 41,6 Prozent innerhalb der gesamten Baureihe erzielte. An zweiter Stelle rangiert der 307 SW, der 39 Prozent der Zulassungen für sich verbucht (Break: 19,4 Prozent) und sich im Vergleich zum 307 Break in Deutschland im Verhältnis 65:35 verkauft. Fast 44 Prozent der Kunden entscheiden sich für einen 307 mit HDi-Antrieb, 80 Prozent davon für die Version mit Rußpartikelfiltersystem FAP.

206 CC behauptet sich als Bestseller

Der "kleine Bruder" des neuen 307 CC, der 206 CC, geht indes mit gutem Beispiel für das neue Modell voran. Der sympathische 2+2-Sitzer mit dem elektrohydraulisch versenkbaren Stahldach ist überaus beliebt. In Deutschland profiliert sich der 206 CC als das meistverkaufte Cabriolet. Seit dem Produktionsstart des 206 CC wurden bis Ende August 2003 über 44.000 Fahrzeuge verkauft.

September 2003

Den Inhalt dieser Pressemappe finden Sie auch im Internet-Redaktionsservice unter www.peugeot.de/presse. Akkreditierung online.

Kurzfassung

Peugeot 307 CC

Doppeltes Fahrvergnügen für Coupé- und Cabrio-Liebhaber

- **Erstes viersitziges Cabriolet mit elektrohydraulischem Klappdach**
- **Überrollschutzsystem für optimale Sicherheit auf allen Plätzen**
- **Sportliche 2,0-Liter-Motoren mit 100 kW und 130 kW**

Der neue 307 CC markiert als faszinierende Symbiose aus viersitzigem Cabriolet und Coupé einen weiteren Höhepunkt der erfolgreichen Baureihe. Er führt in seiner Konzeption den Charakter des 206 CC und des historischen Vorbilds 402 Eclipse aus den dreißiger Jahren fort.

Im Vergleich zur Limousine, von welcher der Vorderbau komplett übernommen wurde, besitzt der 307 CC eine deutlich flacher geneigte Frontscheibe mit verstärkten A-Säulen. Sie sorgt bei geöffnetem Dach für einen zugfreien Innenraum und verleiht dem Fahrzeug außerdem eine gestreckte und dynamische Linie. Dies wird ebenso verstärkt durch den um 14 Zentimeter verlängerten hinteren Überhang, der die ausdrucksstarken Formen des 307 CC zu einem gekonnten Abschluss führt. Am Heck bilden die großen LED-Leuchten einen speziellen Akzent. Durch den verlängerten Überhang erreicht der 307 CC eine Gesamtlänge von 4,34 Meter. Die Gesamthöhe reduziert sich im Vergleich zur Limousine um neun Zentimeter auf 1,42 Meter.

Sonne auf Knopfdruck: Das elektrohydraulische Klappdach

In Windeseile verwandelt sich der 307 CC vom formschönen Coupé in ein Cabriolet. Der gesamte Öffnungsmechanismus des Dachs erfolgt vollautomatisch: Zum Öffnen braucht lediglich der entsprechende Knopf in der Mittelkonsole gedrückt zu werden. Innerhalb von nur 25 Sekunden verschwindet das Klappdach an seinem vorgesehenen Platz unter der Kofferraumhaube. Um das Dach am 307 CC zu öffnen oder zu schließen, braucht der Fahrer übrigens nicht bis zum Stillstand anzuhalten, der Mechanismus funktioniert bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h.



Bei geschlossenem Dach bietet der 307 CC als Coupé ein Kofferraumvolumen von 350 Liter (nach VDA-Norm), in der Cabrio-Konfiguration stehen 204 Liter zur Verfügung.

Innovative Steuerungssensorik für Seitenscheiben

Sobald hinter den Türgriff gefasst wird, senken sich automatisch die Seitenscheiben des 307 CC um einige Millimeter (Short-Drop-Effekt). Dies ermöglicht die präzise Abstimmung der Dichtungen auf die Seitenscheiben, was zu besonders hohem Geräuschkomfort und entsprechender Dichtigkeit führt. Der Short-Drop-Effekt wird von einem Näherungssensor im Türgriff gesteuert, der in dieser Form eine Weltpremiere darstellt.

Im Euro-NCAP-Crashtest hat der 307 CC bereits seine hohen Qualitäten in punkto Insassensicherheit unter Beweis gestellt. Der sportliche Verwandlungskünstler erreichte mit 29 Punkten und vier von fünf möglichen Sternen ein in seiner Klasse hervorragendes Ergebnis. Dieses bemerkenswerte Resultat verdankt der 307 CC in erster Linie seiner besonders steifen Fahrgastzelle, die den Insassen sowohl bei offenem als auch bei geschlossenem Dach bestmöglichen Schutz bietet. Verstärkte A-Säulen, B-Holme und Türen sorgen für ein Höchstmaß an passiver Sicherheit. Darüber hinaus wird dieser Schutz ergänzt durch zwei in den hinteren Kopfstützen verborgene Überrollbügel, die im Notfall mittels einer pyrotechnischen Vorrichtung ausgefahren werden.

Die weitere Sicherheitsausstattung des 307 CC entspricht dem hohen Standard der Limousine: Front- und Seiten-Airbags sind im Coupé-Cabriolet ebenso selbstverständlich wie das "Spinal Care System" in den Vordersitzen. Es hilft, bei einer Kollision Halswirbelerkrankungen bei Fahrer und Beifahrer zu vermeiden. Die aktive Fußstütze für den linken Fuß des Fahrers verhindert, dass der Fuß bei einer Frontalkollision überdehnt wird. Vier Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit Gurtkraftbegrenzern sowie Isofix-Verankerungen für Kindersitze im Fond sind im 307 CC ebenfalls selbstverständlich. Wie die Limousine verfügt auch der 307 CC serienmäßig über ABS, ASR, ESP und einen Notbremsassistenten. Bei einer starken Bremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

Auch die neuartigen Leuchten am Heck des 307 CC erhöhen die Sicherheit und schaffen gleichzeitig eine besondere Gestaltung. Die innovativen



Heckleuchten samt dritter Bremsleuchte in LED-Technik stellen in diesem Fahrzeugsegment eine Weltneuheit dar.

Hochwertige Serienausstattung für anspruchsvolle Kunden

Weiß hinterlegte und mit einem Chromring eingefasste Instrumente sowie ein Lederlenkrad mit metallisch schimmernden Einsätzen unterstreichen das luxuriöse Wesen des 307 CC. Besonders deutlich kommt der Premium-Charakter bei der völlig neuen Vollleder-Ausstattung zur Geltung, die erstmals optional zur Verfügung steht: Oberteil der Instrumententafel, Türbrüstungen und Armauflagen in den Türen sowie die Sitze sind in dieser anspruchsvollen und luxuriösen Ausstattungsversion mit Leder bezogen.

Serienmäßig beschert der 307 CC seinen Passagieren eine reichhaltige Ausstattung, zu der unter anderem Klimaautomatik, eine CD-Audioanlage mit Bedienhebel am Lenkrad, Bordcomputer, Zentralverriegelung und Leichtmetallfelgen im 16-Zoll-Format gehören. Nebelscheinwerfer, Regensensor, Einschaltautomatik des Abblendlichts und ein automatisch abblendbarer Innenspiegel tragen gleichermaßen zu Komfort und Sicherheit im 307 CC bei. Lederlenkrad, Schaltknauf mit Ledermanschette sowie Fußstütze und Pedale aus Aluminium unterstreichen im Innenraum den sportlichen Charakter des 307 CC.

Der 307 CC *Sport*, der ausschließlich mit dem 130 kW (177 PS) starken Triebwerk angeboten wird, bietet darüber hinaus eine Alarmanlage, Einparkhilfe hinten, elektrisch anklappbare Außenspiegel und einen 5-fach-CD-Wechsler. 17 Zoll große Leichtmetallräder lassen den 307 CC *Sport* noch kraftvoller erscheinen.

Entsprechend dem dynamischen Auftritt des 307 CC ist auch die Motorenpalette des 307 CC sportlich orientiert. Hier stehen ein 2,0-Liter 16V mit 100 kW (136 PS) sowie ein ebenfalls 2,0-Liter-Vierzylinder mit 130 kW (177 PS), 16 Ventilen und stufenloser Einlassnockenwellen-Verstellung zur Auswahl. Das 100 kW (136 PS) starke Basistriebwerk im 307 CC ist wahlweise mit manuellem oder Automatik-Getriebe mit sequenzieller Betätigung lieferbar.

September 2003

Langfassung

Peugeot 307 CC

Verwandlungskünstler mit Frischluft-Bonus

- **Premiere für erstes viersitziges Coupé-Cabriolet im Oktober**
- **Überrollschutzsystem für umfassenden Insassenschutz**
- **Sportliche 2,0-Liter-Motoren mit 100 kW und 130 kW**

Der neue 307 CC führt in seiner Konzeption den unverwechselbaren Charakter des 206 CC und des historischen Vorbilds 402 Eclipse aus den dreißiger Jahren fort und bietet mit seinem elektrohydraulisch versenkbaren Stahldach zwei Fahrzeugkonzepte in einem. Mit geschlossenem Dach präsentiert er sich als elegantes Coupé, und wenn per Knopfdruck ein vollwertiges Cabriolet für vier Personen entsteht, werden Emotionen und Sinne noch mehr geweckt. Der neue 307 CC markiert als faszinierende Symbiose aus viersitzigem Cabriolet und Coupé einen weiteren Höhepunkt der Baureihe mit Premiumanspruch.

Im Vergleich zur Limousine, von welcher der Vorderbau komplett übernommen wurde, besitzt der 307 CC eine deutlich flacher geneigte Frontscheibe mit verstärkten A-Säulen. Sie sorgt bei geöffnetem Dach für einen zugfreien Innenraum und verleiht dem Fahrzeug außerdem eine gestreckte und dynamische Linie. Dies wird ebenso verstärkt durch den um 14 Zentimeter verlängerten hinteren Überhang, der die ausdrucksstarken Formen des 307 CC zu einem gekonnten Abschluss führt. Am Heck bilden die großen LED-Leuchten einen speziellen Akzent. Durch den verlängerten Überhang erreicht der 307 CC eine Gesamtlänge von 4,34 Meter. Die Gesamthöhe reduzierte sich im Vergleich zur Limousine um neun Zentimeter auf 1,42 Meter.

Sonne auf Knopfdruck: Das elektrohydraulische Klappdach

In Windeseile verwandelt sich der 307 CC vom formschönen Coupé in ein Cabriolet. Der gesamte Öffnungsmechanismus des Dachs erfolgt vollautomatisch: Zum Öffnen braucht lediglich der entsprechende Knopf in der Mittelkonsole gedrückt zu werden. Eine zusätzliche manuelle Entriegelung



lung des Dachs am Rahmen der Windschutzscheibe ist nicht nötig. Auch dieses Element unterstreicht den Premiumcharakter des 307 CC. Innerhalb von nur 25 Sekunden verschwindet das Klappdach an seinem vorgesehenen Platz unter der Kofferraumhaube. Die gesamte Kinematik wird von fünf Hydraulikzylindern und zwölf Impulsgebern bewegt. Zwei Hydraulikzylinder steuern die Kofferraumklappe, zwei weitere das Dach und ein einzelner sorgt für die Ver- oder Entriegelung des Dachs am Windschutzscheibenrahmen.

Im Kofferraum selbst befindet sich – ähnlich wie beim 206 CC – ein Rollo, das den für das Klappdach benötigten Platz abteilt. Eine Sicherungssensorik sorgt dafür, dass der Klappmechanismus des Dachs nur dann funktioniert, wenn dieses Rollo ausgefahren ist und so sichergestellt ist, dass keine Gepäckstücke im Weg sind.

Um das Dach am 307 CC zu öffnen oder zu schließen, braucht der Fahrer übrigens nicht bis zum Stillstand anzuhalten, der Mechanismus funktioniert bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h.

Bei geschlossenem Dach bietet der 307 CC als Coupé ein Kofferraumvolumen von 350 Liter (nach VDA), in der Cabrio-Konfiguration stehen 204 Liter zur Verfügung. Entriegelt wird die Kofferraumklappe durch einen längeren Druck auf den Entriegelungsknopf der Fernbedienung. Sie kann jedoch auch – wie beim 607 – durch einen Druck auf die "0" im Schriftzug 307 manuell geöffnet werden. Über ein Schloss, das sich in der Bodenfalz an der Unterkante des Kofferraumdeckels befindet, und das mit dem Zündschlüssel betätigt wird, kann der Kofferraum getrennt verriegelt werden – das Öffnen ist dann nur mit der Fernbedienung möglich, was die Sicherheit in der Cabrio-Konfiguration zusätzlich erhöht. Die Kofferraumklappe trägt einen dezenten Heckspoiler, der gleichzeitig ein Versteck für die Radioantenne bildet.

Innovative Steuerungssensorik für Seitenscheiben

Eine innovative Technik kommt im 307 CC zum Einsatz, um bei geschlossenem Dach das Öffnen der Türen zu vereinfachen. Sobald der Türgriff angefasst wird, senken sich automatisch die Seitenscheiben um einige Millimeter (Short-Drop-Effekt). Dies ermöglicht die präzise Abstimmung der Dichtungen auf die Seitenscheiben, was zu besonders hohem Geräuschkomfort und entsprechender Dichtigkeit der Dachkonstruktion



führt. Der Short-Drop-Effekt wird von einem Näherungssensor im Türgriff gesteuert, der in dieser Form eine Weltpremiere darstellt. Die Steuerung erfolgt über ein Magnetfeld, das sich im Millisekundentakt neu initialisiert: Innerhalb von 135 Millisekunden erkennt der Sensor, dass sich eine Hand dem Türgriff nähert und überträgt diese Information an die Türelektronik, die dann die Scheibe absenkt.

Bestmöglicher Schutz für alle Passagiere

Peugeot hat bei der Entwicklung des 307 CC größten Wert auf ein hohes Sicherheitspotenzial gelegt. Das Coupé-Cabriolet soll das gleiche Sicherheitsniveau wie die Limousine bieten und dabei sowohl als Coupé wie auch als Cabriolet allen Insassen bestmöglichen Schutz im Falle eines Unfalls bieten.

Im Euro-NCAP-Crashtest hat der 307 CC bereits seine hohen Qualitäten bei diesem wichtigen Thema unter Beweis gestellt. Der sportliche Verwandlungskünstler erreichte mit 29 Punkten und vier von fünf möglichen Sternen ein in seiner Klasse hervorragendes Ergebnis.

Dieses bemerkenswerte Resultat verdankt der 307 CC in erster Linie seiner besonders steifen Fahrgastzelle, die den Insassen sowohl bei offenem als auch bei geschlossenem Dach bestmöglichen Schutz bietet. Basis für die hervorragende Sicherheit des 307 CC ist der von den 307 Limousinen- und Kombi-Versionen übernommene konstruktive Vorbau. Verstärkte A-Säulen, B-Holme und Türen sorgen für ein Höchstmaß an passiver Sicherheit.

Darüber hinaus wird dieser Schutz ergänzt durch zwei in den hinteren Kopfstützen verborgene Metallbügel, die im Notfall mittels einer pyrotechnischen Vorrichtung ausgefahren werden. Damit bietet der Peugeot 307 CC einen sehr effektiven Überrollschutz.

Die weitere Sicherheitsausstattung des 307 CC entspricht dem hohen Standard der Limousine: Front- und Seiten-Airbags sind im Coupé-Cabriolet ebenso selbstverständlich wie das "Spinal Care System" in den Vordersitzen. Es hilft, bei einer Kollision Halswirbelverletzungen bei Fahrer und Beifahrer zu vermeiden. Die aktive Fußstütze für den linken Fuß des Fahrers verhindert, dass der Fuß bei einer Frontalkollision überdehnt wird. Vier Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit Gurtkraftbegrenzern sowie Iso-



fix-Verankerungen für Kindersitze im Fond sind im 307 CC ebenfalls selbstverständlich.

Wie die Limousine verfügt auch der 307 CC serienmäßig über Antiblockiersystem (ABS) und Antriebsschlupfregelung (ASR), dynamische Stabilitätskontrolle (ESP), elektronische Bremskraftverteilung und einen Notbremsassistenten, der den Bremsweg um bis zu 25 Prozent verkürzen hilft. Zusätzlich wird bei einer starken Bremsung automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

Auch die neuartigen Leuchten am Heck des 307 CC erhöhen die Sicherheit und schaffen gleichzeitig eine besondere Gestaltungsform. Die innovativen Heckleuchten samt dritter Bremsleuchte in LED-Technik stellen in diesem Fahrzeugsegment eine Weltneuheit dar. Sie setzen sich aus insgesamt 112 Dioden zusammen, die verzögerungsfrei aufleuchten, sobald die Bremse betätigt wird. Das führt dazu, dass der nachfolgende Verkehr noch schneller auf das vor ihm bremsende Fahrzeug aufmerksam gemacht wird. Die 0,25 Sekunden, welche die LEDs schneller aufleuchten als herkömmliche Glühbirnen, können für den nachfolgenden Verkehr bei 100 km/h einen um rund sieben Meter kürzeren Anhalteweg bedeuten. Außerdem schaffen die flach bauenden Dioden im Kofferraum mehr Platz für das Metallklappdach beziehungsweise für Gepäck bei geschlossenem Verdeck. Selbstverständlich sind die Leuchtdioden für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs konzipiert.

Serienausstattung für anspruchsvolle Kunden

In seinem Innenraum führt der 307 CC die Linien der Limousine fort und interpretiert sie in exklusiver Form. Weiß hinterlegte und mit einem Chromring eingefasste Instrumente sowie ein Lederlenkrad mit metallisch schimmernden Einsätzen unterstreichen den luxuriösen Charakter des 307 CC. Besonders deutlich kommt dieser bei der völlig neuen Vollleder-Ausstattung zur Geltung, die erstmals optional zur Verfügung steht: Ober- teil der Instrumententafel, Türbrüstungen und Armauflagen in den Türen sowie die Sitze sind in dieser anspruchsvollen und luxuriösen Ausstattungs- version mit Leder bezogen.

Serienmäßig beschert der 307 CC schon in seiner Basisversion mit dem 100 kW (136 PS) starken 2,0-Liter-Motor seinen Passagieren eine reich- haltige Ausstattung, zu der unter anderem Klimaautomatik, eine CD-



Audioanlage mit Bedienhebel am Lenkrad, Bordcomputer, Zentralverriegelung und Leichtmetallfelgen im 16-Zoll-Format gehören. Nebelscheinwerfer, Regensensor, Einschaltautomatik des Abblendlichts und ein automatisch abblendbarer Innenspiegel tragen gleichermaßen zu Komfort und Sicherheit im 307 CC bei. Lederlenkrad, Schaltknauf mit Ledermanschette sowie Fußstütze und Pedale aus Aluminium unterstreichen im Innenraum den sportlichen Charakter des 307 CC.

Der 307 CC *Sport*, der ausschließlich mit dem 130 kW (177 PS) starken Triebwerk angeboten wird, bietet darüber hinaus eine Alarmanlage, Einparkhilfe hinten, elektrisch anklappbare Außenspiegel und einen 5-fach-CD-Wechsler. 17 Zoll große Leichtmetallräder lassen den 307 CC *Sport* noch kraftvoller erscheinen.

Die Scheibenwischer des 307 CC sind wie bei der Limousine als Schmetterlingswischer konzipiert, sie sind jedoch in der neuen Flachwischertechnik ausgeführt. Die gegenläufig nach außen arbeitenden Wischer bestehen aus einer einzigen Metallklinge in einer breiten Gummilippe. Sie sind leichter und somit auch schneller. Trotzdem bringen sie auf die gesamte Fläche die gleiche Kraft auf, was zu besseren Wischergebnissen führt. Durch ihre kompakte und dezente Bauweise schaffen sie eine gelungene Synthese aus Funktionalität und Ästhetik.

Exklusive Ausstattungsversionen wählbar

So individuell wie der Charakter des 307 CC ist, so unterschiedlich lässt sich auch die Ausstattung des viersitzigen Coupé-Cabriolets nach persönlichen Vorstellungen verfeinern. Dazu gehören die Lederausstattung für Sitze und Armlehnen oder die anspruchsvolle Volllederausstattung, bei der zusätzlich auch die Armaturentafel und die Oberteile der Türverkleidung mit Leder bezogen sind. Ebenso können auf Wunsch Navigations- und Telematiksysteme mit Monochrom- oder Farbbildschirm bestellt werden. Das optionale Winterpaket bietet Scheinwerferreinigungsanlage und beheizbare Vordersitze.

Besonders exklusiv präsentiert sich der 307 CC *Sport* in der Sonderlackierung "Babylon-Rot", die bereits beim ersten Entwurf zum 307 CC auf dem Pariser Automobilsalon 2002 präsentiert wurde und die durch ihren in einer aufwändigen Lackierung begründeten Effekt besticht.



Zum Schutz der Frontpassagiere vor Zugluft wird als Sonderzubehör ein Windschott angeboten. Dieses in Form und Luftführung speziell für den 307 CC entwickelte Windschott ist mittels eines Federmechanismus besonders leicht zu montieren: vorne über zwei Teleskopzapfen, hinten über zwei horizontale Stifte entlang der Sitze. Dieses System kann bei sämtlichen Ausführungen nachgerüstet werden. Auch mit montiertem Windschott können die Vordersitze über den gesamten Verstellbereich justiert und das Dach geschlossen werden. Dieses Zubehörteil aus einem vierfach zusammenlegbaren Metallrahmen mit einem dazwischen gespannten Netz lässt sich in einer speziellen Hülle platzsparend im Kofferraum verstauen.

Optional wird auch eine Gepäckbrücke für den Kofferraum angeboten. Dieses spezifische Trägersystem, das im Design perfekt an das Fahrzeugheck angepasst wurde, wird einfach auf die Kofferraumklappe aufgesteckt. Auf dem Gestell aus rostfreien Stahlrohren mit sechs Riemenführungen können bis zu 30 Kilogramm Gepäck befestigt werden. Auch ein Skiträger lässt sich daran befestigen.

Darüber hinaus ist weiteres Zubehör wie Kindersitze, Anhängerkupplung, Leichtmetallfelgen oder Schneeketten für den 307 CC erhältlich.

Die Motoren: Kraftvoll und sportlich

Entsprechend dem dynamischen Auftritt des 307 CC ist auch die Motorenpalette des 307 CC sportlich orientiert. Hier stehen ein 2,0-Liter 16V mit 100 kW (136 PS) sowie ein ebenfalls 2,0 Liter großer Vierzylinder mit 130 kW (177 PS), 16 Ventilen und stufenloser Einlassnockenwellenverstellung (VVT – Variable Valve Timing) zur Auswahl.

Das 100 kW (136 PS) starke Basistriebwerk EW10 J4 im 307 CC ist wahlweise mit manuellem Fünfgang-Schaltgetriebe oder Viergang-Automatik-Getriebe mit sequenzieller Betätigung lieferbar. Mit diesem Triebwerk erreicht der 307 CC mit Schaltgetriebe eine Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h (mit Automatik 204 km/h). Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer bewältigt der Wagen in 10,3 Sekunden (Automatik: 12,0). Mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,2 Liter Superbenzin (Automatik: 8,9 Liter) auf 100 Kilometer Fahrstrecke beweist das Coupé-Cabriolet seine ökonomischen Qualitäten.

Dieser Vierzylindermotor mit Vierventiltechnik und zwei oben liegenden Nockenwellen wurde im Frühjahr 1999 mit der Modellüberarbeitung des 406 eingeführt und ist seitdem in mehreren Modellen der Baureihen 206, 307, 406 und 807 im Einsatz. Der kompakte Leichtmetall-Motorblock besitzt eingegossene Zylinderlaufbuchsen aus Grauguss. Die Kurbelwelle aus Kugelgraphit-Guss sitzt in einem mit Graugusseinsätzen verstärkten Lagergehäuse aus Aluminium. Motorblock und Lagergehäuse werden nach unten durch ein Leichtmetallgehäuse geschlossen, das zur Gesamtsteifigkeit des Motors beiträgt und zugleich die schwingungsbedingten Geräusche deutlich senkt.

Die 130 kW (177 PS) starke Top-Motorisierung bleibt der Ausstattungsstufe 307 CC *Sport* vorbehalten. Mit ihrer stufenlos verstellbaren Einlassnockenwelle, die lastabhängig eine bessere Zylinderfüllung und somit eine bessere Leistungsentfaltung ermöglicht, stellt sie eine besonders sportliche Antriebsquelle dar, die ihre Höchstleistung bei 7000/min erreicht. Mit diesem Potenzial erreicht der 307 CC eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h, für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h werden genau 10,0 Sekunden benötigt.

Der Benziner vom Typ EW10 J4S ist vom EW10 J4 abgeleitet. Von diesem unterscheidet er sich im Wesentlichen durch Zylinderkopf, Einlass, Auslass und Motorsteuerung – und wird damit zum leistungsstärksten Vertreter der Motorenfamilie EW. Der kompakte Grundmotor aus Leichtmetall besitzt eingegossene Zylinderlaufbuchsen aus Grauguss. Die achtfach gelagerte Kurbelwelle aus Kugelgraphitguss ist äußerst präzise gewuchtet, damit der Motor vibrationsarm bis zur Höchstdrehzahl von 7300/min hochdrehen kann.

Beide Motorisierungen des 307 CC (100 und 130 kW) werden mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe vom Typ BE4 ausgeliefert, dessen Übersetzungsverhältnisse an die unterschiedlichen Leistungswerte und den Charakter des jeweiligen Triebwerks angepasst wurden. Die Einscheibenkupplung (230 mm Durchmesser) wird hydraulisch betätigt.

Für die 100 kW-Version ist außerdem ein auto-adaptives Automatikgetriebe vom Typ AL4 erhältlich. Bei diesem Vierganggetriebe sind zweierlei Schaltmodi möglich: entweder ein adaptiver Automatikbetrieb für eine ruhige, entspannte Fahrweise, oder ein sequenzieller Betrieb nach dem Tiptronic-System Porsche für eine aktivere Fahrweise.

Die Karosserie des 307 CC

Um eine optimale Karosseriesteifigkeit zu erreichen, die sowohl in geschlossenem als auch in offenem Zustand ein genauso sicheres Crashverhalten wie die 307 Limousine bietet, wurde der Aufbau des 307 CC mit wirksamen Verstärkungen versehen. Diese sorgen einerseits für ein neutrales Fahrverhalten und andererseits für einen effizienten Schutz der Insassen bei Front- bzw. Seitenaufprall oder bei einem Überschlag.

Vorderwagen und Bodengruppe der Limousine mit den kontrolliert verformbaren Frontlängsträgern und Knautschzonen wurden übernommen. Sie nehmen sowohl bei schweren Kollisionen als auch bei kleineren Remplern, bei denen es um die Reparaturfreundlichkeit geht, die Aufprallenergie optimal auf. Während die aus Aluminium gefertigte Motorhaube und die vorderen Kunststoff-Kotflügel vom 307 übernommen werden konnten, mussten die übrigen Karosseriebauteile neu entwickelt werden.

In beide neu konzipierten und um 2,5 Grad stärker geneigten A-Säulen ist ein Verstärkungsrohr aus höchstfestem Stahl mit 54 Millimeter Durchmesser und einer Wandstärke von fünf Millimetern eingesetzt. Diese Verstärkungen ziehen sich durch die A-Holme bis in die Stirnseite der Seitenlängsträger und verhindern, dass die A-Säulen bei einem Überschlag zu stark einknicken.

Die als Hohlprofile ausgeführten Seitenlängsträger erhielten um knapp 35 Millimeter verbreiterte Innenverstärkungen, die an den entsprechenden Stellen die Verankerungen für Versteifungsstreben unter dem Wagenboden aufnehmen.

Weitere Verstärkungen aus geripptem Stahlblech von einem Millimeter Dicke schließen den Unterboden vom unteren Stirnwand-Querträger bis zum hinteren Bodenblech wie eine Hülle ein. Auf Höhe der Fondsitzecken wurde ein zusätzlicher Kastenquerträger eingebracht. Dieser ist im vorderen Bereich der hinteren Seitenwände angewinkelt, die durch diese Verbindung den Insassenschutz bei einem Seitenaufprall weiter verbessern.

Ebenfalls aus Gründen der Versteifung wurde im hinteren Bereich zwischen Gepäckraum und Fahrgastzelle eine durch Kastenprofile verstärkte senkrechte Schottwand eingezogen, die die Seitenwände auf Höhe der Befestigungspunkte der Klappdachgelenke miteinander verbindet. Diese Querverstärkung nimmt außerdem die beiden ausfahrbaren Überrollbügel aus Aluminium (Durchmesser 38 Millimeter, Dicke drei Millimeter) auf, die den Überrollschutz für die Passagiere optimieren.

Unter der gesamten Plattform befinden sich schließlich acht Zugstreben oder Versteifungsstäbe, die die Verwindungskräfte zwischen Front-, Mittel- und Heckpartie der Bodengruppe aufnehmen. Diese Streben, die die Torsionssteifigkeit der Karosserie weiter verbessern, bestehen aus einem abgeflachten Stahlrohr mit einem Durchmesser von 36 Millimetern.

Durch diese Maßnahmen steigt das Gewicht des Aufbaus um rund 80 Kilogramm (385 Kilogramm gegenüber 304 Kilogramm bei der Limousine). Bei einem an den Achsen angelegten Moment von 100 m/daN ergibt sich für die Rohkarosse ein Verdrehwinkel von 1,40 mrd in der Cabrio- bzw. 0,95 mrd in der Coupé-Konfiguration.

Dem Problem des Überschlags – einem von vielen Cabrio-Passagieren gefürchteten Ereignis, obwohl sich nur in etwa neun Prozent aller Unfälle ein Fahrzeug überschlägt – widmeten sich die Konstrukteure beim 307 CC mit besonderer Sorgfalt. Vorne bieten fest in der Karosseriestruktur verankerte, robuste A-Säulen aus Stahlrohren mit 54 Millimeter Durchmesser und einer Wandstärke von fünf Millimeter Schutz.

Hinten fahren die Überrollbügel innerhalb von 150 Millisekunden aus, sobald elektronisch (statt elektromechanisch) ein Überschlag detektiert wurde. Die Rohre mit 38 Millimeter Durchmesser liegen direkt hinter den Kopfstützen in einer Kassette an der Lehnenrückseite. Ihr Funktionsprinzip beruht darauf, dass die Drehwinkelgeschwindigkeit des Fahrzeugs in der Längsachse gemessen und über einen speziellen Algorithmus in der Steuerelektronik ein pyrotechnischer Kontakt betätigt wird. Dieser gibt die Bügelsperren frei, so dass die Bügel über eine auf 300 N eingestellte Feder maximal 1132 Millimeter über die Radachse – das entspricht in etwa der Höhe der A-Säulen – ausgefahren werden. Im Abstand von 10 Millimetern angebrachte Rastkerben fixieren die ausgefahrenen Bügel in jeder möglichen Höhe. Mit Zündung der Überrollbügel werden gleichzeitig die Gurtstrammer der vorderen Sicherheitsgurte ausgelöst.



Das Fahrwerk

Wie bei der Limousine und beim SW wurde auch hier besonderer Wert auf ein anerkannt leistungsstarkes Fahrwerk gelegt. Die McPherson-Vorderachse, die Hinterachse mit elastisch verformbarem Querträger und die elektrohydraulische Lenkung mit variabler Servounterstützung wurden lediglich in der Abstimmung an die neue Karosserievariante, Gewichtsverteilung und Motorcharakteristik angepasst.

Bei der serienmäßigen dynamischen Stabilitätskontrolle (ESP) Bosch 5.7 können die Funktionen Querdynamikregelung und Antriebsschlupfregelung auf Knopfdruck deaktiviert werden, um das Anfahren auf rutschigem Untergrund zu erleichtern. Ab 50 km/h wird das ESP automatisch wieder zugeschaltet.

Die 100 kW (136 PS)-Motorisierung wird serienmäßig mit Leichtmetallfelgen vom Typ 6,5 J 16 "Ariane" und Reifen der Größe 205/55 R16 V ausgeliefert; als Sonderausstattung sind auch Alufelgen "Challenger" der Größe 6,5 J 17 mit der Bereifung 205/50 R17 W möglich.

Beim 307 CC *Sport* mit 130 kW (177 PS)-Motor kommen die Leichtmetallfelgen "Challenger" der Größe 6,5 J 17 mit Reifen der Dimension 205/50 R17 W zum Einsatz. In jedem Fall sind die Räder des 307 CC mit diebstahlsicheren Schrauben gesichert.

Das im Kofferraum gelagerte Reserverad besitzt bei 16-Zoll-Ausstattung eine Stahlfelge, bei 17-Zoll-Ausstattung eine Leichtmetallfelge. Grundsätzlich entspricht die Größe des Reserverads den übrigen Reifen.

September 2003