

PEUGEOT 307 CC EIN TRAUM WIRD WIRKLICHKEIT

Eleganz, Leistung und Emotionen des traumhaften 3♥7 CC wurden unverändert an den 307 CC weitervererbt.

Unverkennbar mit den familientypischen Genen der Marke Peugeot ausgestattet, präsentiert sich der 307 CC in einer neuen Bauweise sowie – für diesen Fahrzeugtyp besonders wichtig – mit ausgeklügelten Sicherheitsfeatures, Komfortelementen und Funktionalität. Auch im Interieur steht der exklusiv-dynamische Charakter im Vordergrund. Der 307 CC wird in einigen Ausstattungsvarianten, insbesondere durch den Einsatz von Leder, somit ins Lager der Luxusautos mit sportlichen Ambitionen katapultiert.

Verknüpfung von zwei eleganten Karosserievarianten mit einem Hauch von Freiheit...

Das Coupé – rassig und leistungsstark

Die eigenständige Frontpartie des Peugeot 307 CC geht in die große, stark geneigte Windschutzscheibe über, die von den A-Säulen eingerahmt wird. Ein dynamischer Bogen zieht sich strahlenförmig bis in die spitz zulaufenden C-Säulen hinein, die der gewölbten Heckscheibe als Auflage dienen. Die spannungsgeladene, dynamische Linienführung des kraftvoll wirkenden Hecks schließt das Fahrzeug ausgewogen ab. Einen harmonischen Abschluß erfährt die Heckpartie durch schräg angeordnete Heckleuchten in LED-Technik.

Das Cabriolet – Emotionen pur

Sobald man das Dach des Peugeot 307 CC mitsamt der Heckscheibe und den C-Säulen zurückklappt, regt das dadurch gestreckt wirkende Cabriolet durch sein Design und seine Innenraumgestaltung die Emotionen des Betrachters in hohem Maße an. Der Fahrgastraum, der

vier Personen bequem Platz bietet, vermittelt ein Gefühl von Sicherheit und Schutz.

Babylon, Manitoba, Montecristo, Poseidon, Persepolis... Diese wohlklingenden Namen beschreiben nur einige der zehn möglichen Karosseriefarben für den 307 CC, die Klasse und Dynamik ebenso wie die Attraktivität und Individualität betonen.

Zauberei...

... wie die Karosserie sich verwandelt!

Per Knopfdruck aktiviert, kommt ein ausgeklügelter Dachmechanismus in Gang und verwandelt den 307 CC in nur 25 Sekunden vom Coupé zum Cabriolet. Das durch die Multiplex-Architektur elektronisch gesteuerte elektrohydraulische System übernimmt die gesamte Kinematik. Eine manuelle Entriegelung des Faltdachs am vorderen Rahmen, wie sonst bei Cabriolets üblich, ist dank elektrischer Verschlüsse nun Vergangenheit.

So brilliert die aufwändige Mechanik des 307 CC mit attraktiver und faszinierender Funktionalität gepaart mit individuellen Designelementen.

Das komplexe System besteht im Wesentlichen aus einer Elektropumpe, zwölf Impulsgebern, fünf Hydraulikzylindern, einem Verbindungsrohr und vier mehrachsigen Scherenscharnieren, die die Bewegung des Daches und des Ablageplatzes im Kofferraum sowie der Heckscheibe steuern. Um bei der Unterbringung der beheizbaren Heckscheibe aus Glas im gefalteten Zustand Platz zu sparen, wurde die Scheibe von den C-Säulen abgekoppelt.

... wie Tür und Seitenscheibe kommunizieren!

Wie durch Zauberei erkennt das System, wenn eine Hand den Türgriff anfaßt. Dann wird die Scheibe unmittelbar vor dem Öffnen der Tür um wenige Millimeter abgesenkt und aus der Dachdichtung gelöst. Dieser so genannte Short-Drop-Effekt wird von einem sogenannten kapazitiven Näherungssensor im Türgriff gesteuert.

...wie sich alle vier Scheiben gleichzeitig absenken!

Mit einem Druck auf den Wippschalter in der Mittelkonsole fahren alle vier Seitenscheiben elektrisch gleichzeitig herunter. Mit einer sequenzieller Steuerung ausgestattet wird das Coupé so noch schneller zum Cabrio.

Natürlich können alle vier Insassen ihr Seitenfenster auch weiterhin individuell nach Belieben heben oder senken.

... wie sich der Kofferraum wie von Geisterhand öffnet!

Durch einen längeren Tastendruck auf den Entriegelungsknopf der Plip-Funkfernbedienung wird die Heckklappe elektrisch entriegelt und geöffnet, so dass sie nur noch hochgeklappt werden muss. Wie beim großen Bruder 607, kann der Kofferraum auch manuell geöffnet werden: ein Druck auf die „0“ im Schriftzug 307 reicht aus. Peugeot-Kennern ist dieser Trick bereits bekannt.

Eine Meisterleistung in Technik und Design

Ein echtes viersitziges Coupé mit vernünftigem Platzangebot und höchstem Sicherheitsstandard zu bauen, das sich in ein vollwertiges Cabrio verwandeln lässt, war eine enorme Herausforderung. Dabei sollten die jeweiligen Karosserieformen in beiden Konfigurationen harmonisch und dynamisch zugleich wirken.

Der gesamte Vorderwagen sowie der Cockpitträger wurden von der dreitürigen Limousine übernommen. Beide waren von Anfang an auf um 40 mm tiefer gelegte Sitze ausgelegt, um die gewohnte Sitzposition eines sportlich orientierten Cabrios bzw. Coupés bieten zu können.

Der Innenraum musste für bis zu vier Insassen optimiert und gleichzeitig das Dach so platzsparend konzipiert werden, dass im offenen Zustand sämtliche Dachkomponenten zusammengefaltet im Kofferraum verschwinden. Außerdem wurde die Fahrgastzelle im hinteren Bereich

überarbeitet, um den Klappmechanismus des Faltdachs in einem extrem robusten Bereich unterbringen zu können.

Trotz der im Vergleich zur Limousine um 40 mm tiefer gelegten Vorder- und Rücksitze konnte der Bereich der Längsverstellung der Vordersitze von 230 mm beibehalten werden, so dass diese weit zurückgefahren werden können. Im Fond wurde die Sitzposition der beiden Fondpassagiere um 80 mm nach vorne versetzt und die Lehnenstellung aufrechter konzipiert. So wurde der Einbau einer durch Kastenprofile versteiften Trennwand ermöglicht, die als Querverstärkung die beiden selbst ausfahrenden Überrollbügel beinhaltet und zudem den Faltmechanismus des Klappdachs in der Karosseriestruktur verankert.

Dennoch ist auf den Fondsitzen die Ellbogen- und Schulterfreiheit durchaus mit dem Platzangebot der Limousine vergleichbar.

Trotz all dieser technischen Kniffe ist der 307 CC nach wie vor ein Einstiegsmodell zur Mittelklasse, denn nur der hintere Überhang wurde um 14 cm verlängert, so dass die Gesamtlänge bei unverändertem Radstand (2,61 m) nun 4,34 m beträgt.

Hinter der verstärkten Trennwand befindet sich der quaderförmige Kofferraum mit 204 l Ladevolumen (nach VDA) als Cabrio bzw. 350 l als Coupé. Im „nicht nutzbaren“ Teil des Kofferraums sind neben der Mechanik, der Auflage für die eingeklappte Heckscheibe, die Elektropumpe und die elektronische Steuerung sämtlicher beweglicher Teile untergebracht. Unter dem Kofferraumboden liegt, wie bei der Limousine, ein vollwertiges Reserverad bereit und je nach Konfiguration sind im Coupé seitliche Staukästen im Kofferraum verfügbar.

Das gesamte Fahrzeug wurde im Vergleich zur Limousine deutlich tiefer gelegt und die Gesamthöhe um 9 cm auf 1,42 m verringert.



Voller Genuss bei maximaler Sicherheit

Die Auswirkungen eines Aufpralls minimieren

Die Karosseriestruktur des 307 CC baut auf der Plattform des 307 auf, der für sein sicheres Crashverhalten und seine das Fahrverhalten positiv beeinflussende Steifigkeit viel Lob erhalten hat. Für den 307 CC wurde

die Karosseriesteifigkeit so dimensioniert und an die strukturellen Vorgaben eines „offenen“ Fahrzeugs angepasst, dass sie sowohl in der Coupé- wie auch in der Cabriolet-Konfiguration gute Noten im EuroNCAP-Test erhält.

So wurden B-Holme und Türen verstärkt, um die Risiken durch einen Front- oder Seitenaufprall zu minimieren. An den Türen leitet eine Metallführung vor den Schutzleisten die Aufprallenergie bei einem Frontalzusammenstoß in die Struktur ein.

Direkt in die A-Säulen integrierte robuste Verstärkungsrohre schützen die Frontpassagiere bei einem Überschlag.

Ergänzt wird dieser Schutz durch zwei in den hinteren Kopfstützen integrierte Metallbügel, die im Notfall mittels einer pyrotechnischen Vorrichtung ausfahren. Gleichzeitig werden die vorderen Gurtstraffer aktiviert.

Neben diesen strukturellen Elementen sorgen auch die aus dem 307 bekannten Sicherheitsfeatures im Zusammenspiel für den Schutz der Insassen (Smart-Airbags vorne, aktive Lehnen „Spinal Care System“ der Vordersitze zur Vermeidung von Schleudertraumata, aktive Fußstütze, vier Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit Gurtkraftbegrenzern, Isofix-Verankerungen für Kindersitze im Fond).

Die speziell für die Karosserievariante des 307 CC konzipierten und optimierten vorderen Seitenairbags schützen Kopf und Oberkörper der Insassen.

Unfälle verhindern

Die aktiven Sicherheitselemente, die der 307 CC von der Limousine übernimmt, kommen serienmäßig in allen Ausstattungsvarianten zum Einsatz: Antiblockiersystem (ABS), dynamische Stabilitätskontrolle (ESP), Notbremsassistent mit automatische Aktivierung der Warnblinkanlage bei starkem Bremsen.

Laufruhig und doch dynamisch

Der 307 CC wird mit zwei 2,0 l-Motoren mit Vierventiltechnik angeboten:

- einem 2,0 l 16 V-Aggregat mit 100 kW / 190 Nm, mit Fünfgang-Schaltgetriebe oder sequenziell gesteuertem Automatikgetriebe (Tiptronic-System Porsche),
- oder einem 2,0 l 16 V-Motor mit 130 kW / 202 Nm, mit Fünfgang-Schaltgetriebe.

In der Tradition der Baureihe 307 kann der 307 CC auch mit einem leistungsstarken Fahrwerk, einer variablen Servolenkung und mit 16" oder 17" großen Leichtmetallrädern aufwarten. Durch das abgesenkte Fahrzeugniveau und die besonders steif ausgelegte Karosserie drückt das Fahrwerk des 307 CC dezente aber unverfälschte Dynamik aus, ganz wie es sich für ein „Spaßauto“ gehört.

Pures Vergnügen auch im Innenraum

Der 307 CC bietet Platz für bis zu vier Personen. Die Passagiere sitzen bequem auf zwei vom 307 Sport übernommenen, tiefer gelegten Sportsitzen vorne und zwei speziell konturierten Sitzen im Fond. Der quaderförmige Kofferraum mit Standard-Reserverad bietet ein Ladevolumen von 350 l (Coupé) bzw. 204 l (Cabriolet) nach VDA-Norm.

Attraktives Innenraumdesign

Das einladende Interieur besticht schon optisch durch ihre attraktiven Bezugsstoffe.

Jede Motorisierung hat ihre eigene Designvariante:

- entweder dynamisch, mit der Hauptfarbe Schwarz für die Sitzbezüge und das Armaturenbrett, bei den 2,0 l-Motoren mit 100 kW,
- oder betont sportlich, mit Sitzbezügen in Wabenstruktur und Lederumrandung, bei den 2,0 l-Versionen mit 130 kW, wobei ein quer über die Lehne laufendes, metallisch schimmerndes Zierband den dynamischen Charakter zusätzlich unterstreicht.

Beide Ausführungen können auch mit einer völlig neuen Vollederausstattung im Premiumdesign bestellt werden, bei der die

Instrumententafel, die Türbrüstungen und Armauflagen in den Türen sowie die Sitze mit Leder bezogen sind.

Dieses optisch wie haptisch faszinierende Ambiente wird in vier eigenständigen Designvarianten angeboten:

- Palimbro-Leder – rassig, aber klassisch-raffiniert im Farbton Cognac
- Lama-Leder – weiches, perforiertes Leder in zeitgemäßem Hellgrau
- Fusion-Leder – betont sportlich in kontrastierendem Rot-Schwarz
- Titan-Leder – einfarbig Schwarz, mit allen Karosseriefarben optimal kombinierbar.

Exklusive Innenausstattung für eine automobiler Persönlichkeit

Das Cockpit des 307 CC unterscheidet sich von der übrigen 307-Familie durch sein Lederlenkrad mit drei metallisch schimmernden Einsätzen sowie das Kombiinstrument – ein Präzisionsgerät, das durch seine weiß hinterlegten Rundinstrumente mit Chromeinfassung wie ein Zeitmesser aus der Werkstatt eines modernen Uhrmachers wirkt.

Von den Pedalen und Fußrasten über die signierten Einstiegsschwellen und den Schaltknauf bis hin zu den Bedienelementen sowie den Gebläseöffnungen sind Aluminium- und Metallverzierungen in der Passagierkabine allgegenwärtig. Auch die Haltegriffe, an denen man sich bei flotter Fahrt oder zum Aussteigen von den hinteren Plätzen festhalten kann, sind mit einem Metallring gefasst. Perfektion bis ins Detail: So lässt sich die exklusive Premiaausstattung des 307 CC am besten beschreiben.

Ausgereifte Technik für Pflicht und Kür

Wertvolle Assistenzsysteme

Eine Vielzahl diskreter Helfer erleichtern dem Fahrer das Leben durch bessere Sicht, mehr Komfort und erhöhte Sicherheit, ob während der Fahrt oder beim Einparken.

So steuert ein neuer Sensor mit Doppelfunktion (Regen/Helligkeit) sowohl die Wischautomatik als auch das selbsttätige Einschalten der Scheinwerfer. Auch der neue, selbst abblendende Rückspiegel oder die innovative Scheibenwischtechnik mit Flachwischern sorgen für mehr Komfort und Sicherheit.

Die Einparkhilfe mit vier Abstandssensoren und die automatisch einklappenden Außenspiegel leisten ebenfalls in intelligenter Weise ihren Beitrag zur Erhaltung der hochwertigen Anmutung dieses Fahrzeugs. Die Begleitlichtfunktion bei abgezogenem Zündschlüssel bietet allen Insassen bessere Sichtverhältnisse, wenn sie nachts aus dem Auto aussteigen.

Ein Tempomat macht die Vorwahl einer bestimmten Geschwindigkeit für den Fahrer besonders komfortabel.

Ausgeklügelter Komfort für alle fünf Sinne

Die serienmäßige Klimaautomatik und eine getönte Heckscheibe bieten in der Coupé- wie auch in der Cabrio-Konfiguration bestens durchdachten Klimakomfort. Darüber hinaus trägt die Glasstärke der Seitenscheiben und der Frontscheibe zur dezenten Akustik bei, wenn der 307 CC als Coupé unterwegs ist.

Beim Offenfahren sorgt das Profil der im Vergleich zur Limousine stärker geneigten Windschutzscheibe für günstige Strömungsverhältnisse und einen zugluftfreien Innenraum. Als Sonderausstattung wird zudem ein praktisches Windschott angeboten, das vierfach zusammengeklappt im Kofferraum leicht verstaut werden kann.

Kommunikation an Bord

Der 307 CC verfügt serienmäßig über ein Autoradio mit Einfach-CD-Player, sechs Lautsprechern und versteckter Antenne. Optional ist auch eine Telematikausrüstung mit Funktelefon und Bordnavigationssystem mit manueller bzw. automatischer Notruf- und Pannenhilfe-Funktion voraussichtlich ab September 2003 erhältlich, bei dem die Informationen auf einem 7"-Schwarz-Weiß- bzw. Farbbildschirm im Format 16:9 angezeigt werden.

DIE MOTORENPALETTE DES 307 CC

EW10 J4

Bereits seit 1999 wird dieses Vierzylinder-Leichtmetallaggregat mit Vierventiltechnik, doppelter oben liegender Nockenwelle, sequenzieller Einspritzung und Zündung mit ruhender Zündverteilung mit zwei Doppelzündspulen in verschiedenen Modellen der Baureihen 206, 307, 406 und 807 verbaut. Aus 1997 cm³ Hubraum schöpft der Motor 100 kW Leistung bei 6000 min⁻¹. Zusammen mit dem maximalen Drehmoment von 190 Nm bei 4100 min⁻¹ ergibt sich somit ein gutes Gleichgewicht zwischen Leistung und Verbrauch.

Folgende Werte werden erreicht (gemessen mit Fahrer an Bord):

mit Fünfgang-Schaltgetriebe:

- Höchstgeschwindigkeit: 207 km/h.
- Beschleunigung:
 - von 0 auf 100 km/h in 10,3 Sekunden
 - 1000 m aus dem Stand in 31,5 Sekunden
- Gesamtverbrauch: 8,2 l auf 100 km

mit dem autoadaptiven Automatikgetriebe AL4:

- Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h.
- Beschleunigung:
 - von 0 auf 100 km/h in 12 Sekunden
 - 1000 m aus dem Stand in 33,3 Sekunden
- Gesamtverbrauch: 8,9 l auf 100 km

EW10 J4S

Der leistungsstärkste Vertreter der 2,0 l EW-Motoren wurde von der 100 kW-Version abgeleitet. Modifiziert sind im Wesentlichen der Zylinderkopf, die Ein- und Auslasskanäle sowie die Motorsteuerung, wodurch das Triebwerk eine maximale Leistung von 130 kW bei 7000 min⁻¹ und ein maximales Drehmoment von 202 Nm bei 4750 min⁻¹ erreicht. Mit 160 Nm liegen ab 2000 min⁻¹ bereits knapp 80% des maximalen Drehmoments an.

Das neue Aggregat verfügt über eine stufenlose Verstellung der Einlassnockenwelle, die eine Spreizung der Steuerzeiten von 0° bis 40° bezogen auf die Kurbelwelle ermöglicht. Durch die gradgenaue Steuerung ist unabhängig von der Drehzahl eine optimale Zylinderfüllung gewährleistet, was die Elastizität und Durchzugskraft des Motors verbessert. Zusammen mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe werden somit voraussichtlich folgende Werte erreicht (gemessen mit Fahrer an Bord):

- Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h
- Beschleunigung:
 - von 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden
 - 1000 m aus dem Stand in 29,8 Sekunden
- Gesamtverbrauch: 8,8 l auf 100 km.

Getriebe

Beide Motorisierungen (100 und 130 kW) kommen in Verbindung mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe vom Typ BE4 zum Einsatz, dessen Gänge in ihrer Übersetzung an die Leistungsdaten des jeweiligen Triebwerks und die unterschiedliche Leistungscharakteristik angepasst wurden. Die Kupplung, deren

Scheibe 230 mm Durchmesser misst, wird hydraulisch betätigt. Für die Version mit 100 kW ist außerdem eine autoadaptive Viergang-Automatik vom Typ AL4 mit einer manuellen Schaltung vom Typ „Tiptronic-System Porsche“ erhältlich.

TECHNISCHE DATEN DER GETRIEBE- UND MOTORVARIANTEN

Motortyp	EW10 J4		EW10 J4S
Hubraum (cm ³)	1997		
Leistung (kW)	100 bei 6000 min ⁻¹		130 bei 7000 min ⁻¹
Drehmoment (Nm)	190 bei 4100 min ⁻¹		202 bei 4750 min ⁻¹
Kraftübertragung - Getriebetyp	Auto AL4	BE4/5S	BE4/5L
Achsübersetzung	21 x 73 (0,2877)	19 x 77 (0,2467)	15 x 64 (0,2344)
Räder	6.5 J 16		6.5 J 17
Reifen	205 / 55 R 16 V		205 / 50 R 17 W
Abrollumfang (m)	1,924		1,941
Geschwindigkeit bei 1000 min ⁻¹ (km/h)			
- 1. Gang	9,45	8,24	9,34
- 2. Gang	17,18	15,23	14,59
- 3. Gang	25,77	20,94	20,06
- 4. Gang	36,29	27,09	25,96
- 5. Gang	---	33,10	31,71
Fahrleistungen			
- Höchstgeschwindigkeit (km/h)	204	207	220 (*)

(*) voraussichtlicher Wert

DAS FAHRWERK

Der 307 CC übernimmt die Fahrwerkstechnik der 307 Limousine mit spezifischen Anpassungen, die die Leistungsdaten und Gewichtsverhältnisse dieses Fahrzeugs berücksichtigen und einen optimalen Kompromiss zwischen Komfort und Fahrleistungen ermöglichen.

Die Einzelradaufhängung mit großem Federweg umfasst eine McPherson-Vorderachse mit einem entkoppelten 22 mm starken Kurvenstabilisator und eine Hinterachse mit elastisch verformbarem Querträger aus 6 mm dickem Stahlblech. Die dynamische Stabilitätskontrolle (ESP) vom Typ Bosch 5.7 gehört zum Serienumfang und kann bei der 130 kW Version abgeschaltet werden.

Die Zahnstangenlenkung des 307 mit integriertem Hydraulikzylinder besitzt eine variable Lenkkraftunterstützung: Hierbei wird der Druck der elektrohydraulischen Pumpe auf die Zahnstange in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit, der Winkelgeschwindigkeit des Lenkrads und der Temperatur des Lenkgetriebeöls verändert.

DAS BREMSSYSTEM

Der 307 CC besitzt vorn zwei belüftete Brems Scheiben (283 mm Durchmesser, 26 mm Dicke bei der 100 kW Ausführung bzw. 302 mm Durchmesser und 28 mm Dicke bei 130 kW). Hinten erfolgt die Verzögerung über zwei Vollscheibenbremsen (247 mm Durchmesser, 9 mm Dicke).

Sämtliche Versionen verfügen serienmäßig über das ESP-System Bosch 5.7, das alle bremsrelevanten Funktionen zusammenfasst: Antiblockiersystem (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR) und Notbremsfunktion (AFU).

Ein elektronischer Bremskraftverteiler regelt den Bremsdruck zwischen Vorder- und Hinterachse bzw. hinten zwischen linker und rechter Fahrzeugseite.

März 2003

Kasten:

4. Heckleuchten in LED-Technik: Premiumfahrzeuge sind zukünftig mit der neuen Lichttechnik ausgestattet. Die Heckleuchten mit der dritten Bremsleuchte setzen sich aus insgesamt 112 Dioden zusammen, die praktisch verzögerungsfrei aufleuchten, sobald die Bremse betätigt wird. Sie sind für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs ausgelegt.
11. Kapazitiver Näherungssensor: Die „Short-Drop-Funktion“, die diese Technik ermöglicht, ist eine Weltneuheit. Wenn sich die Hand der Griffinnenseite nähert, verändert sich die Kapazität in diesem Bereich und überträgt diese Information an die Türelektronik. Das Magnetfeld wird im Millisekundentakt neu initialisiert. Nach dem Kontakt der Hand reichen 135 ms aus, um die Scheibe für das Öffnen der Tür minimal abzusenken.
30. Flachwischer: Die wesentlich leichteren Flachwischerblätter beschleunigen schneller. Die in die Gummilippe eingelassene einzelne Metallklinge sorgt für eine gleichmäßigere Verteilung der Wischerkräfte und optimiert so die Wischleistung. Durch ihre platz sparende Konstruktion verschwinden die Wischer aerodynamisch günstig hinter der Motorhaube.