



Peugeot 207 CC

Die zweite Generation des Originals

- **207 CC setzt neue Maßstäbe auf dem Markt für Coupé-Cabriolets**
- **Deutschland wichtigster Markt für den Nachfolger des 206 CC**
- **2007: Markteinführung von fünf neuen Modellen in Deutschland**

Wenn der neue Peugeot 207 CC am 10. März seine Markteinführung in Deutschland feiert, beginnt ein neues Kapitel in einer beispiellosen Erfolgsgeschichte. Denn der 207 CC kann auf eine Ahnengalerie mit zahlreichen wegweisenden Cabriolets zurückblicken, in der bereits der Peugeot 401 Eclipse von 1934 einen Meilenstein als erstes Fahrzeug mit elektrisch ver-senk-barem Stahldach markiert.

Vor allem knüpft der 207 CC aber nahtlos an den eindrucksvollen Siegeszug seines Vorgängers 206 CC an: Als erstes Volumenmodell im Segment der kleinen Cabrios mit Metallklappdach hat der 206 CC virtuos eine Doppelrolle gespielt und als charmanter Verwandlungskünstler breite Käuferschichten bezaubert – als Verführer, der sich bei Sonnenschein binnen weniger Sekunden vom eleganten Coupé in ein formschönes Cabriolet mit ungetrübtem Frischluft-Faktor verwandeln konnte.

206 CC in Deutschland rund 100.000 Mal verkauft

Zwischen den Jahren 2000 und 2007 wurden fast 370.000 Einheiten des 206 CC produziert. Vor allem die Deutschen haben den agilen 2+2-Sitzer in ihr Herz geschlossen. Mit insgesamt rund 100.000 Zulassungen ist er hierzulande sogar erfolgreicher als in Frankreich, wo bislang 65.000 Einheiten verkauft wurden. In der ewigen Rangliste der weltweit erfolgreichsten offenen Fahrzeuge liegt er auf Rang vier.

Bereits 2002, also im ersten vollen Kalenderjahr seiner Marktpräsenz, und auch 2003 setzte sich der 206 CC unangefochten an die Spitze des Cabrio-Segments in Europa – ein Triumph, den er 2005 noch einmal wiederholen konnte. Im Erfolgsjahr 2005 präsentierte Peugeot zudem mit dem 206 CC HDi FAP 110 (80 kW/109 PS) das weltweit erste Coupé-Cabriolet mit Euro4-konformem Dieselmotor und serienmäßigem Rußpartikelfiltersystem FAP.

Dem Cabrio-Segment in Europa hat der 206 CC völlig neue Impulse gegeben und einen Trend begründet, der bis heute ungebrochen anhält. Allein zwischen 2000 – dem Jahr der Präsentation des 206 CC – und 2005 legte der Coupé-Cabriolet-Markt in Europa um den Faktor neun auf zuletzt annähernd 150.000 neu zugelassene Fahrzeuge pro Jahr zu.

206 CC: beliebtestes Cabriolet Deutschlands 2002, 2003 und 2005

Auch in Deutschland, wo die Autofahrer als besonders anspruchsvoll bekannt sind, hat der 206 CC das Segment der offenen Fahrzeuge aufgrund seines wegweisenden Konzepts revolutioniert. In einem beispiellosen Siegeszug setzte er sich 2002, 2003 und 2005 an die Spitze des deutschen Cabrio-Segments. 2004 und 2006, also noch im sechsten und letzten Verkaufsjahr und trotz eines im Jahresverlauf deutlich gestiegenen Angebots an Klappdach-Cabrios, schaffte er jeweils den Sprung auf Platz zwei (2006: 12.475 Neuzulassungen). Sein verkaufsstärkstes Jahr in Deutschland hatte der 206 CC im Jahr 2003 mit 21.403 Neuzulassungen.

Innerhalb der Baureihe 206 (Dreitürer, Fünftürer, CC und SW) blieb der charmante Peugeot 206 CC auch in seinem letzten vollen Verkaufsjahr 2006 in Deutschland ein Erfolgsgarant mit großer Anziehungskraft: Von den insgesamt 29.664 Neuzulassungen der Baureihe 206 entfielen 42 Prozent auf den Trendsetter, wobei 32 Prozent aller Käufer die höchste Ausstattungsstufe *Platinum* wählten. 79 Prozent aller 206 CC-Kunden entschieden sich für den temperamentvollen 1,6-Liter-Benziner (80 kW/109 PS), während 14 Prozent dem 1,6-Liter-HDi gleicher Leistung mit serienmäßigem FAP-System den Vorzug gaben und damit ebenso sparsam wie umweltfreundlich unterwegs waren.

206 CC und 307 CC: erfolgreichstes Coupé-Cabrio-Duo der Gegenwart

Dem neuen Peugeot 207 CC steht wie schon dem 206 CC der eine Klasse höher angesiedelte 307 CC zur Seite, der das Angebot der Löwenmarke an Cabriolets mit versenkbarem Metallklappdach ergänzt. Bei seiner Markteinführung 2003 war der 307 CC der weltweit erste vollwertige Viersitzer, der die Vorzüge von Coupé und Cabriolet miteinander vereinte. Der 307 CC, von dem bisher in Sochaux fast 150.000 Einheiten vom Band gelaufen sind, begeistert seine Käufer mit elegantem Design, einem hohen Sicherheitsniveau und einer besonders luxuriösen Ausstattung. In Frankreich wurde der 307 CC bislang rund 28.000 mal verkauft, nur knapp gefolgt von Deutschland mit über 26.000 Verkäufen.

Das erfolgreichste Coupé-Cabrio-Duo der Gegenwart hat längst Geschichte geschrieben: Vom Peugeot 206 CC und 307 CC sind zusammen bis Ende 2006 bereits über 513.000 Einheiten produziert worden. Die Löwenmarke ist damit der weltweit erfolgreichste Anbieter von Klappdach-Cabriolets und will ihre Führungsposition mit dem neuen 207 CC weiter stärken.

In Deutschland hat Peugeot seine Rolle als führender Anbieter von Coupé-Cabriolets seit der Markteinführung des 307 CC im Oktober 2003 ebenfalls kontinuierlich ausgebaut: 2006 war die Löwenmarke erneut der erfolgreichste Anbieter von offenen Fahrzeugen mit Metallklappdach auf dem deutschen Markt. Auf die beiden Modelle 206 CC und 307 CC entfielen im vergangenen Jahr zusammen 18.069 Neuzulassungen.

Peugeot 207 CC: Imageträger mit großem Marktpotenzial

Mit dem 2+2-Sitzer 207 CC bereichert Peugeot den Cabrio-Markt um die neue Generation des Originals. Mit dem Imageträger, der das vom 206 CC begründete Konzept in verbesserter Form weiterführt und neue Maßstäbe in seinem Segment setzt, baut Peugeot seinen Vorsprung bei den erschwinglichen Coupé-Cabrios aus. Peugeot geht davon aus, dass auf den 207 CC zehn Prozent des weltweiten Verkaufsvolumens der 207-Modellfamilie entfallen.

Schätzungen von Peugeot zufolge wird sich in Deutschland über ein Viertel aller 207-Käufer für das Coupé-Cabriolet entscheiden. 2007 plant die Löwenmarke, von März bis Dezember rund 13.800 Einheiten des 207 CC in Deutschland abzusetzen. 2008, im ersten vollen Verkaufsjahr, soll das Volumen bei rund 17.000 Einheiten liegen.

Peugeot geht davon aus, dass sich knapp 68 Prozent aller deutschen Käufer für den neuen, in Kooperation zwischen PSA Peugeot Citroën und der BMW Group entwickelten 1,6-Liter-Benziner mit 88 kW (120 PS) entscheiden werden, der die Zusatzbezeichnung VTi (Variable valve lift and Timing injection) trägt. Darin enthalten sind 5 Prozent für die Version mit sequenziellem Automatikgetriebe. Auf den 1,6-Liter-HDi FAP (80 kW/109 PS) entfällt ein geschätzter Anteil von rund 17 Prozent und auf den 1,6-Liter-THP-Benziner (110 kW/150 PS) ein Anteil von knapp 15 Prozent.

Bezogen auf die drei für den 207 CC verfügbaren Ausstattungsvarianten erwartet Peugeot, dass 30 Prozent aller Bestellungen in Deutschland auf die Einstiegsversion *Filou*, 40 Prozent auf den 207 CC *Sport* und 30 Prozent auf das Spitzenmodell 207 CC *Platinum* entfallen werden.

Einen ersten Etappenerfolg hat der neue 207 CC bereits vor seiner Markteinführung in Deutschland am 10. März erzielt: Aufgrund seiner intelligenten Konstruktion, die eine hohe Reparaturfreundlichkeit gewährleistet, wurde der 207 CC von der Klassifizierungskommission des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) um bis zu drei Vollkasko-Klassen besser eingestuft als sein Vorgänger 206 CC. Damit bietet der 207 CC im Segment der kleinen Cabrios mit die günstigsten Versicherungskosten.

Peugeot Deutschland: fünf neue Modelle in 2007

Peugeot Deutschland hat sich 2006 als mit Abstand erfolgreichster Importeur von Kleinwagen auf dem deutschen Markt etabliert. Auf die Baureihen 107, 1007, 206 und 207 entfielen insgesamt 67.898 Neuzulassungen. Von Januar bis Dezember 2006 verbuchte der Peugeot 107 insgesamt 12.179 Neuzulassungen und belegte damit Platz drei der Importwertung im Segment der Kleinstwagen. Zudem platzierte sich die 207-Limousine im letzten Quartal 2006 in jeder Monatsstatistik auf Platz drei der Importwertung bei den Kleinwagen. Die Baureihe 307 behauptete sich mit 22.574 Neuzulassungen unter



den Top vier der Kompaktklasse-Importautos. Der 407 erreichte in der Mittelklasse mit 13.179 Neuzulassungen Platz drei der Importwertung.

2007 startet Peugeot seine bislang größte Modelloffensive in Deutschland. Fünf neue Modelle kommen auf den Markt: Expert und Expert Tepee (Februar), 207 CC (März) und 207 RC (Mai), 207 SW (Sommer) sowie 308 und 4007 (beide im Herbst).

2006 wurden in Deutschland 111.151 Pkw und 4.867 leichte Nutzfahrzeuge von Peugeot zugelassen (Pkw-Marktanteil: 3,2 Prozent). Bei den leichten Nutzfahrzeugen verbesserte sich Peugeot stark – um 16,8 Prozent auf 4.867 Zulassungen. Beim Flottengeschäft konnte der Marktanteil von 2,17 Prozent 2005 auf 2,21 Prozent 2006 erhöht werden. Deutliche Zuwächse verbuchten auch das Service-, Teile- und Gebrauchtwagengeschäft.

März 2007

Diese Meldung und Fotos zum Download finden Sie auch im Internet-Redaktionsservice unter **www.peugeot-presse.de**. Akkreditierung online.

Peugeot 207 CC

Das Original mit Tradition und unverwechselbarem Stil

- **Vollautomatisches Öffnen des Daches in nur 25 Sekunden**
- **Ausfahrbare Überrollbügel bieten zusätzlichen Unfallschutz**
- **Premiere für sparsamen 1,6-Liter-Benziner mit 88 kW (120 PS)**

Dem neuen Peugeot 207 CC gelingt es vortrefflich, die Eigenschaften eines Coupés und eines Cabrios im Format eines Kleinwagens zusammenzuführen. Mit seinem elektrohydraulisch versenkbaren Klappdach spielt er virtuos die Rolle des Verwandlungskünstlers, der einmal faszinierendes Coupé, einmal betörendes Cabrio sein kann. Mit einer Gesamtlänge von 4,037 Metern entspricht der neue 207 CC fast exakt der Länge der Limousine (4,030 Meter), der Radstand ist mit 2,54 Metern identisch. Die Fahrzeughöhe liegt mit 1,397 Meter genau 75 Millimeter unter dem Wert der Limousine.

Das vom Peugeot-Designzentrum entworfene Coupé-Cabrio interpretiert die Formen der dynamischen Limousine auf eine besonders ansprechende Weise. Die stark geneigte und weit nach hinten reichende Windschutzscheibe unterstreicht nicht nur die dynamische Linienführung des 207 CC, sie bietet Fahrer und Beifahrer bei geöffnetem Dach auch wirksamen Schutz gegen die Turbulenzen des Fahrtwindes. Die beiden hinter den Fondsitzen angebrachten verchromten Überrollbügel schmücken die Heckpartie des 207 CC und dienen gleichzeitig dem Insassenschutz: Im Falle eines Unfalls werden sie pyrotechnisch ausgefahren und fungieren dann als Überschlagschutz.

Vollautomatische Betätigung des Daches

Während beim Vorgängermodell, dem 206 CC, das elektrohydraulische Klappdach vor dem Öffnen noch manuell entriegelt werden musste, verfügt der neue 207 CC über einen vollautomatischen Mechanismus, der über einen auf der Mittelkonsole platzierten Schalter betätigt wird. So dauert es nur 25 Sekunden, bis das Klappdach unter der großen Kofferraumklappe verschwunden ist. Der vollautomatische Verdeckmechanismus funktioniert sogar während der Fahrt, sofern eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird. Zur optimalen Abdichtung des Daches kommt beim Öffnen der Türen ein so genannter Short-Drop-Mechanismus zum Einsatz, der die Scheiben der vorderen Seitenfenster um einige Millimeter absenkt. Bei geöffnetem Dach bietet der Kofferraum des 207 CC ein Fassungsvermögen von 145 Liter (nach VDA-Norm), als Coupé sind 370 Liter nutzbar.

Drei besonders wirtschaftliche Motoren zur Auswahl

Im Mittelpunkt der Motorenpalette des 207 CC steht der neue 1,6-Liter-Benziner mit 88 kW (120 PS), der die Zusatzbezeichnung VTi (**V**ariable **v**alve **l**ift and **T**iming **i**njection) trägt. Dieses Triebwerk stammt, ebenso wie der bereits in der 207 Limousine eingeführte THP-Motor mit Twin-Scroll-Turboaufladung, aus der Kooperation zwischen PSA Peugeot Citroën und der BMW Group. Der 16-Ventiler besitzt ein System zur stufenlosen Verstellung der Steuerzeiten der Einlassnockenwelle (Variable Valve Timing, kurz: VVT), womit der Öffnungsquerschnitt und die Öffnungsdauer bestimmt wird. Dieses System stellt in dieser Fahrzeugklasse eine absolute Neuheit dar. Im Durchschnitt verbraucht der neue Motor nur 6,5 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Alternativ zum manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe steht auch eine Automatikversion zur Verfügung, die für besonders komfortables und entspanntes Cabrio fahren sorgt.

Kraftvoller Vortrieb mit dem 1,6-Liter-THP-Motor

Beim zweiten Benzinmotor im Modellprogramm handelt es sich um den ebenfalls 1,6 Liter großen THP-Motor (Turbo High Pressure). Dieses 110 kW (150 PS) starke Triebwerk wurde bereits in der 207 Limousine eingeführt und besticht durch seinen überaus kraftvollen und harmonischen Lauf. Der mit einem Twin-Scroll-Turbolader und variabler Einlassnockenwelle ausgerüstete Benzin-Direkteinspritzer zeichnet sich durch sein eindrucksvolles Drehmoment aus. Das maximale Drehmoment von 240 Nm leistet der Vierzylinder schon bei niedrigen 1.400/min. Im Verbrauch gibt er sich mit durchschnittlich 7,2 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer zufrieden.

Sparsamer HDi FAP emittiert nur 136 Gramm CO₂ pro Kilometer

Komplettiert wird das Motorenangebot für den 207 CC durch den bewährten 1,6 Liter großen HDi mit 80 kW (109 PS). Dieser Dieselmotor ist serienmäßig mit dem Rußpartikelfiltersystem FAP ausgestattet. Mit seinem maximalen Drehmoment von 240 Nm bei 1.750/min, das mittels der Overboost-Funktion beim Beschleunigen in den oberen Gängen kurzfristig auf 260 Nm erhöht werden kann, stellt der HDi im 207 CC einen überaus kraftvollen Antrieb dar. Im Durchschnitt verbraucht er nur 5,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer Fahrstrecke. Die CO₂-Emissionen liegen bei lediglich 136 Gramm pro Kilometer.

Umfangreiche Sicherheitsausstattung bei allen Modellen

Jeder 207 CC ist mit insgesamt fünf Airbags ausgestattet. Neben dem Fahrer- und dem Beifahrer-Airbag werden die Insassen noch durch zwei Seiten-Airbags geschützt, die sich in den Lehnen der beiden Vordersitze befinden. Darüber hinaus kann sich der Fahrer noch auf den Schutz durch einen Lenksäulen-Airbag verlassen, der unterhalb der Lenksäule untergebracht ist und im Fall einer Kollision die Beine des Fahrers schützt. Serienmäßig hat der

207 CC außerdem ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBV), Notbremsassistent sowie ESP mit Antriebsschlupfregelung (ASR) an Bord.

Im Interieur entspricht der 207 CC zwar weitgehend dem Design der Limousine, setzt aber mit eleganten Details eigene Akzente. So finden sich unter anderem an den Türverkleidungen spezifische Zierelemente im "Grinium"-Metalllook. Sportsitze unterstreichen die Dynamik des 207 CC zusätzlich.

Der Innenraum des 207 CC lässt sich optional mit einer Lederausstattung verfeinern, die verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten zulässt. Neben der konventionellen Lederausstattung steht auch die exklusive Volllederausstattung zur Verfügung, die eleganten Luxus auf höchstem Niveau bietet.

Der 207 CC ist je nach Ausstattungsversion und Wunsch mit einer manuellen Klimaanlage oder einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich. Diese ist in der Lage, den Cabriolet-Modus zu erkennen und ihre Funktionsweise an die jeweilige Karosserievariante anzupassen.

Drei Ausstattungsversionen *Filou*, *Sport* und *Platinum*

In der Basisversion *Filou* lassen sich Fahrer- und Beifahrersitz in der Höhe verstellen, die Außenspiegel sind elektrisch verstellbar und beheizbar. Ein Bordcomputer liefert zahlreiche Informationen. An der Frontpartie sorgen die mit einer Chromeinfassung versehenen Nebelscheinwerfer bei schlechtem Wetter für bessere Sicht.

Die mittlere Ausstattungsstufe *Sport* demonstriert ihren dynamischen Charakter mit Leichtmetallfelgen im 16-Zoll- oder 17-Zoll-Format, einem Sport-Stoßfänger mit Frontgrill in Aluminiumoptik, Lederlenkrad und dem Sport-Design-Paket, zu dem Aluminiumpedale, Einstiegsleisten aus Aluminium und ein Schaltknauf in Aluminiumoptik gehören. Die Instrumente sind in dieser Ausstattungsversion weiß hinterlegt und mit einer Chromumrandung versehen. Eine Klimaanlage sorgt im 207 CC *Sport* für angenehmes Innenraumklima. Ist der 207 CC *Sport* mit dem THP-Motor ausgerüstet, dann gehört auch das statische Kurvenlicht zum Serienumfang.

Feinen Luxus beschert der 207 CC *Platinum*. In dieser Version zählen das statische Kurvenlicht, Reifendrucksensoren, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, die Audioanlage RD4 und Lederausstattung zum Ausstattungsumfang.

Optional ist für den 207 CC ein Windschott lieferbar, das sich zusammenklappen und im Kofferraum unterbringen lässt. Wer besonders viel Gepäck transportieren muss, kann auf der Kofferraumhaube eine zusätzliche Gepäckbrücke installieren. Sie kann eine Last von bis zu 30 Kilogramm tragen und setzt zudem einen weiteren optischen Akzent an der Karosserie des 207 CC.

Peugeot 207 CC

Faszinierende Fortsetzung des Originals in zweiter Generation

- **Vollautomatisches Öffnen des Daches in nur 25 Sekunden**
- **Klappdach-Pionier Peugeot setzt bei stilvoller Ausstattung Maßstäbe**
- **Premiere für sparsamen 1,6-Liter-Benziner mit 88 kW (120 PS)**

Die Kunst, zwei gegensätzliche Eigenschaften wie beispielsweise Wirtschaftlichkeit und Fahrspaß elegant zu vereinen, hat schon ihre besonderen Reize. Vor allem dann, wenn diese Eigenschaften gleichermaßen für Sportlichkeit und Emotionen stehen – so, wie es in der Regel bei einem Cabriolet der Fall ist. Oder einem Coupé. Dem neuen Peugeot 207 CC gelingt diese Kombination gegensätzlicher Eigenschaften vortrefflich. Mit seinem elektrohydraulisch versenkbaren Klappdach spielt er virtuos die Rolle des Verwandlungskünstlers, der einmal faszinierendes Coupé oder ein andres Mal betörendes Cabrio sein kann. Er steht damit in der Tradition des Trendsetters 206 CC, perfektioniert dessen positiven Eigenschaften, präsentiert sich mit rassigen und dynamischen Karosserielinien – und verkörpert damit ein echtes Original.

Mit einer Gesamtlänge von 4,04 Metern entspricht der neue 207 CC fast exakt der Länge der Limousine (4,03 Meter), der Radstand ist mit 2,54 Metern identisch. Ein deutlicher Unterschied besteht allerdings in der Fahrzeughöhe, die beim 207 CC mit 1,40 Meter genau 75 Millimeter unter dem Wert der Limousine liegt. Dadurch wird die sportliche und gestreckte Linienführung des 207 CC auch als geschlossenes Coupé betont. Mit seiner markanten Frontpartie – den 207 CC gibt es ausschließlich mit Sportfront und akzentuierter, vorgezogener Nase – sowie den weit nach hinten gezogenen Scheinwerfern und dem großen Kühlergrill ist der 207 CC eindeutig als Peugeot zu identifizieren.

Entwurf des Peugeot-Designzentrums

Das vom Peugeot-Designzentrum entworfene Coupé-Cabrio interpretiert die Formen der dynamischen Limousine auf eine besonders ansprechende Weise. Die zum Heck hin ansteigende Fensterlinie mündet in einem breiten und kraftvoll wirkenden Abschluss. Auch bei geschlossenem Dach zeugt der 207 CC von einer expressiven Formsprache mit ausgeprägter Sportlichkeit. Der hintere Stoßfänger und die hinteren Leuchteinheiten entsprechen jenen der Limousine. Einen zusätzlichen optischen Akzent setzt die untere Einfassung der großen Heckscheibe, bei der ein Zierelement in gebürstetem Aluminium-Look zum Einsatz kommt. Dieses ist auch bei geöffnetem Dach als Übergang zwischen Innenraum und Kofferraumhaube zu sehen und verleiht der Heckpartie Eleganz sowie Leichtigkeit.

Die stark geneigte und weit nach hinten reichende Frontscheibe unterstreicht nicht nur die dynamische Linienführung des 207 CC, sie bietet Fahrer und Beifahrer bei geöffnetem Dach auch wirksamen Schutz gegen die Turbulenzen des Fahrtwindes. Optional kann der 207 CC mit einem Windschott ausgestattet werden, das den Aerodynamikkomfort noch weiter erhöht. Wird das aus vier Elementen bestehende Windschott nicht benötigt, kann es zusammengeklappt in einer eigenen Schutzhülle im Kofferraum untergebracht werden.

Die beiden hinter den Fondsitzen angebrachten verchromten Überroll-Sicherheitsbügel erfüllen zweierlei Funktionen. Zum einen schmücken sie die Heckpartie des 207 CC. Darüber hinaus dienen die beiden Bügel auch der Insassensicherheit, denn sie werden im Falle eines Überschlags pyrotechnisch ausgelöst und schießen in 175 Millisekunden aus ihrer Verankerung.

Vollautomatische Betätigung des Daches

Während beim Vorgängermodell, dem 206 CC, das elektrohydraulische Klappdach vor dem Öffnen noch manuell entriegelt werden musste, verfügt der neue 207 CC über einen vollautomatischen Mechanismus, der über einen auf der Mittelkonsole platzierten Schalter betätigt wird. Das Klappdach wurde komplett von Peugeot entwickelt. Im Anschluss an die Vormontage auf einem gesonderten Fließband im PSA-Werk Madrid wird es zur Endmontage des 207 CC geliefert, die am selben Standort angesiedelt ist.

Beim 207 CC dauert es nur 25 Sekunden, bis das Klappdach unter der großen Kofferraumklappe verschwunden ist. Der vollautomatische Verdeckmechanismus funktioniert sogar während langsamer Fahrt, sofern eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht überschritten wird. Zur optimalen Abdichtung des Daches kommt beim Öffnen der Türen ein so genannter Short-Drop-Mechanismus zum Einsatz, der die Scheiben der vorderen Seitenfenster um einige Millimeter absenkt. Werden die Türen geschlossen, fahren die Scheiben wieder in die höchste Stellung zurück.

Bei geöffnetem Dach bietet der Kofferraum ein Fassungsvermögen von 145 Liter (nach VDA-Norm), als Coupé stellt der 207 CC sogar 370 Liter Stauvolumen zur Verfügung. Der Kofferraum ist permanent durch einen praktischen Verriegelungsmechanismus geschützt, der hohen Bedienkomfort gewährleistet. Für die Entriegelung gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder man betätigt den dritten Knopf der Fernbedienung, der für den Kofferraum vorgesehen ist, oder man entriegelt ihn im Wageninneren. Benötigt man mehr Stauraum, als ihn der Kofferraum bereit stellt, bieten die beiden Notsitze im Fond zusätzliche Ablagemöglichkeiten für Gepäck und Kleidungsstücke.

Premiere für den 1,6-Liter-VTi-Benziner mit 88 kW (120 PS)

So dynamisch die Karosserielinien des neuen Peugeot 207 CC sind, so kraftvoll sind auch die zur Auswahl stehenden Motoren. Neben einem HDi-

Diesel mit 1,6 Liter Hubraum und 80 kW (109 PS) sowie mit serienmäßigem Rußpartikelfiltersystem FAP kommen zwei hochmoderne Ottomotoren zum Einsatz. Bei den Benzinern steht neben dem neuen 1,6-Liter-Benziner mit 88 kW (120 PS), der die Zusatzbezeichnung VTi (Variable valve lift and Timing injection) trägt, das bereits aus der 207 Limousine bekannte THP-Triebwerk mit Twin-Scroll-Turboaufladung im Angebot. Während der HDi-Motor einer Kooperation zwischen PSA Peugeot Citroën und der Ford Motor Company entstammt, sind die beiden Benziner Ergebnis der Kooperation zwischen PSA Peugeot Citroën und der BMW Group.

Das neue VTi-Triebwerk mit 88 kW (120 PS), das unternehmensintern EP6 genannt wird, zeichnet sich durch eine Fülle innovativer Techniken aus. Der Sechzehnventiler besitzt ein System zur stufenlosen Verstellung der Steuerzeiten der Einlassnockenwelle (Variable Valve Timing, kurz: VVT), womit der Öffnungsquerschnitt und die Öffnungsdauer beeinflusst werden. Dieses System stellt in dieser Fahrzeugklasse eine absolute Neuheit dar.

Bestandteil dieser innovativen Ventilsteuerung ist außerdem die variable Nockenwellen-Spreizung: Durch Verdrehen der beiden Nockenwellen können Anfang und Ende der Ventilöffnungszeiten an der Einlass- und Auslassseite stufenlos angepasst werden. VVT optimiert Leistung und Drehmoment des Triebwerks und schafft die Voraussetzung für sehr gute Verbrauchs- und Emissionswerte. Sie ermöglicht auch eine maximale Ventilüberschneidung, so dass sich die Einlassventile bereits vor dem Schließen der Auslassventile öffnen. Dies begünstigt die Abgasrückführung und erhöht die Effizienz des Motors, insbesondere was den Verbrauch bei niedrigen und mittleren Drehzahlen angeht.

Ein weiteres Plus des VTi-Triebwerks besteht darin, dass der Ventilhub und die Ventilöffnungsdauer der Einlassventile vollvariabel verstellt werden können. Dieser maximale Hub kann, je nach Fahrweise, zwischen 0,2 und 9,5 Millimeter variieren. Dadurch kann im Zylinder für jeden Verbrennungsvorgang die optimale Gemischmenge bereitgestellt werden.

Im Detail betrachtet, überträgt die Einlassnockenwelle ihre Kraft nicht direkt auf den Hebel, der die Ventile betätigt, sondern auf einen Zwischenhebel. Dessen Stellung wird nicht nur von der Drehbewegung der Nockenwelle verändert, sondern auch von einer Exzenterwelle, die von einem Elektromotor betrieben wird. Dieser Elektromotor arbeitet in Abhängigkeit von der Gaspedalstellung.

Um ein Ventil vom maximalen auf den minimalen Hub umzustellen, benötigt der Elektromotor nur dreihundert Tausendstelsekunden. Dieselbe Zeitspanne benötigen die Einlassnockenwelle für eine Verdrehung um 70 Grad (Auslassnockenwelle: 60 Grad). Außerdem ergänzt der variable Ventiltrieb die stufenlose Verstellung von Einlass- und Auslassnockenwelle, so dass in der Einlassphase unter Teillast Pumpverluste des Kolbens vermieden werden können.

Niedriger Kraftstoffverbrauch und geringe CO₂-Emissionen

Die Verbindung von Nockenwellenverstellung und variablem Ventiltrieb an der Einlassseite bewirkt eine Verbesserung des thermodynamischen Wirkungsgrades, was sich in deutlich niedrigerem Verbrauch und geringeren CO₂-Emissionen niederschlägt. Außerdem wird das Ansprechverhalten des VTi-Motors spontaner und somit der Motorlauf deutlich geschmeidiger.

Überdies wird bei dem neuen Motor die Leistung nicht mehr über eine Drosselklappe geregelt. Dadurch können das Ansprechverhalten unter Volllast und der Verbrauch bei Teillast optimiert werden. Der Motor muss während der Ansaugphase nicht mehr den Widerstand der Drosselklappe überwinden, was ebenfalls eine Energieersparnis mit sich bringt.

Ausgewogener Drehmomentverlauf

Gleichzeitig profitiert das Triebwerk von einem ausgewogenen Drehmomentverlauf auf hohem Niveau. Schon bei 2.000/min liegen 140 Nm an, das maximale Drehmoment von 160 Nm steht bei 4.250/min zur Verfügung. In höheren Drehzahlregionen bricht es keineswegs abrupt ab, sondern erreicht auch bei 6.000/min noch 140 Nm. Mit diesem breiten nutzbaren Drehzahlband sind hoher Fahrkomfort und niedriger Verbrauch garantiert.

Mit dem neuen, 88 kW (120 PS) starken 1,6-Liter-VTi erreicht der 207 CC eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und bewältigt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 10,7 Sekunden. Beim Kraftstoffverbrauch gibt sich das Triebwerk indes ganz kleinwagentypisch: Im Durchschnitt verbraucht der Motor nur 6,5 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer. Die CO₂-Emissionen betragen durchschnittlich nur 155 g/km.

Serienmäßig ist der neue 1,6-Liter-Motor mit einem manuellen Fünfgang-Schaltgetriebe kombiniert. Auf Wunsch steht aber auch eine Version mit sequenziellm Automatikgetriebe zur Verfügung, die für besonders komfortables und entspanntes Cabriofahren bei nahezu identischen Fahrleistungen sorgt.

Kraftvoller Vortrieb mit dem 1,6-Liter-THP-Motor

Bei dem zweiten Benziner im Modellprogramm des neuen 207 CC handelt es sich um den ebenfalls 1,6 Liter großen THP-Motor (Turbo High Pressure). Dieses 110 kW (150 PS) starke Triebwerk wurde bereits in der 207 Limousine eingeführt und besticht durch seinen überaus kraftvollen und harmonischen Lauf.

Der Benzin-Direkteinspritzer, der mit zahlreichen technischen Innovationen aufwartet, garantiert eine hohe spezifische Leistung mit günstigen Verbrauchswerten und extrem niedrigen Schadstoffemissionen. Durch eine homogene Gemischverteilung im Brennraum wird die Verbrennung optimiert

und somit der Wirkungsgrad des Motors verbessert sowie der Schadstoffausstoß reduziert.

Die Besonderheit des Motors liegt in der innovativen Turboaufladung. Das Triebwerk verfügt über einen Twin-Scroll-Turbolader des Herstellers Borg-Warner. Durch die Trennung der Abgasströme bis zum Turbineneingang kann deren Dynamik optimal ausgenutzt werden. Der Druckaufbau beginnt bereits bei niedrigen 1.000/min, wodurch ein hervorragendes Ansprechverhalten erreicht wird.

Das Ergebnis dokumentiert sich im eindrucksvollen Drehmomentverlauf des Motors, der dem bekanntermaßen drehmomentstarker Dieselmotoren vergleichbar ist: Bei 1.000/min, also wenig über Leerlaufdrehzahl, liegen bereits 156 Nm an. Das maximale Drehmoment von 240 Nm leistet der Vierzylinder schon bei 1.400/min.

In seinem Zylinderkopf trägt der THP-Motor zwei oben liegende Nockenwellen, wobei die Steuerzeiten der Einlassventile stufenlos verstellbar sind (Variable Valve Timing, kurz: VVT). Dies ermöglicht ein besseres Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen.

Mit dem THP-Motor erreicht der 207 CC eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h und sprintet in nur 8,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Dank des innovativen Motorkonzepts bleibt der Kraftstoffverbrauch des 110 kW (150 PS) starken Turbomotors bescheiden: Im Durchschnitt gibt er sich mit 7,2 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer zufrieden. Die CO₂-Emissionen betragen hier durchschnittlich 171 g/km.

Sparsamer HDi FAP emittiert nur 136 Gramm CO₂ pro Kilometer

Komplettiert wird das Motorenangebot für den 207 CC schließlich durch den bewährten 1,6 Liter großen HDi mit 80 kW (109 PS). Dieser Dieselmotor ist serienmäßig mit dem Rußpartikelfiltersystem FAP ausgestattet und beweist, wie schon im 206 CC, dass genussvolles Cabriofahren mit einem außerordentlich sparsamen und umweltfreundlichen Antrieb keineswegs einen Gegensatz darstellen. Mit seinem maximalen Drehmoment von 240 Nm bei 1.750/min, das mittels der Overboost-Funktion beim Beschleunigen in den oberen Gängen kurzfristig auf 260 Nm erhöht werden kann, stellt der HDi im 207 CC einen überaus kraftvollen Antrieb dar. Schon bei niedrigen Drehzahlen knapp über Leerlauf mobilisiert der laufruhige Diesel besonders dynamisches Potenzial.

Gleichzeitig erweist sich der HDi als überaus umweltschonend. Denn dank des Rußpartikelfiltersystems FAP arbeitet er nicht nur rußfrei, er ist zudem auch äußerst sparsam. Im Durchschnitt verbraucht er nur 5,2 Liter Dieselmotorkraftstoff auf 100 Kilometer Fahrstrecke. Die CO₂-Emissionen liegen bei diesem Modell bei lediglich 136 Gramm pro Kilometer – und unterbieten damit

bereits den im Rahmen der freiwilligen Selbstbeschränkung der europäischen Autohersteller für 2008 anvisierten Wert von 140 g/km.

Umfangreiche Sicherheitsausstattung bei allen Modellen

Auf dem deutschen Markt wird der neue 207 CC in den drei Ausstattungsversionen *Filou*, *Sport* und *Platinum* angeboten. Für welche sich die Kunden auch entscheiden – sie profitieren in jedem Fall von einer umfangreichen Serienausstattung. Das gilt allen voran für die verschiedenen Ausstattungsdetails zur aktiven und passiven Sicherheit. So ist jeder 207 CC mit insgesamt fünf Airbags ausgestattet. Außergewöhnlich in diesem Segment ist der Schutz des Fahrers durch einen Lenksäulenairbag. Dieser hat ein Volumen von 20 Litern, ist unterhalb der Lenksäule untergebracht und schützt im Fall einer Kollision die Beine des Fahrers. Darüberhinaus werden die Insassen neben dem Fahrer- und dem Beifahrerairbag noch durch zwei Seitenairbags mit integriertem Kopfteil geschützt, die sich in den Lehnen der beiden Vordersitze befinden. Die beiden Frontairbags arbeiten zweistufig, der Beifahrerairbag kann bei Bedarf deaktiviert werden – zum Beispiel, wenn auf dem Beifahrersitz ein Reboard-Kindersitz befestigt wird. Der Beifahrersitz verfügt auch über eine Isofix-Kindersitzbefestigung, an der sich entsprechend geeignete Kindersitze einfach und sicher fixieren lassen.

Serienmäßig hat der 207 CC auch ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBV), Notbremsassistent mit Einschaltautomatik der Warnblinkleuchten sowie ein Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP) mit Antriebsschlupfregelung (ASR) an Bord.

Exklusive Gestaltungsmöglichkeiten im Interieur

Die besondere Architektur des 207 CC lässt eine Innenraumlänge von 1,50 Metern zu, was im Vergleich zum 206 einen leichten Zuwachs darstellt – und das, obwohl neue Ausstattungselemente, wie beispielsweise die bei einem Überschlag herausfahrenden Überroll-Sicherheitsbügel, eingeführt wurden.

Im Interieur entspricht der 207 CC zwar weitgehend dem Design der Limousine, setzt aber mit eleganten Details eigene Akzente. So finden sich unter anderem am Armaturenräger spezifische Zierelemente im "Grinium"-Metalllook. Sportsitze unterstreichen die Dynamik des 207 CC zusätzlich und sorgen zugleich für eine um etwa zehn Millimeter tiefere Sitzposition als bei der Limousine. Die Sitzhöhe kann in 15 Stufen von -25 mm bis +30 mm verstellt werden. Zusammen mit der serienmäßig höhen- und tiefenverstellbaren Lenksäule lässt sich so für den Fahrer eine optimale Sitzposition finden. Als echter 2+2-Sitzer bietet der 207 CC zwei Fondplätze, die einen Mehrwert im Vergleich zu einem reinen Zweisitzer bedeuten – hier lassen sich zusätzliches Gepäck oder Kleidungsstücke unterbringen. Und bei Bedarf finden auch Mitreisende Platz für eine kleine Cabrio-Ausfahrt. Die Fondplätze besitzen ein stark konturiertes Sitzflächendesign und eine im Vergleich zu den Vordersitzen leicht erhöhte Sitzposition. Die im Vergleich zum 206 CC reduzierte

Lehnendicke der Vordersitze und größere Aussparungen sorgen im Fond des 207 CC für mehr Kniefreiheit.

Zur Ausstattung des 207 CC gehört ein verschließbares Handschuhfach mit einem Volumen von 12,2 Litern, in das beispielsweise auch eine 1,5 Liter große Wasserflasche passt. Bei den Versionen mit Klimaanlage kann das Handschuhfach über einen Kühlkanal temperiert werden. In den Türen des 207 CC sind geteilte Ablagefächer integriert: ein großes und ein etwas kleineres, in das eine 1,5 Liter Flasche Wasser oder Dokumente im DIN-A4-Format passen.

Der gesamte Innenraum des 207 CC lässt sich mit einer exklusiven Leder-Ausstattung verfeinern, die verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten zulässt. Dabei sind die Türverkleidungen und die Sitzflächen mit perforiertem Leder, die Seitenwangen der Sitze mit glattem Leder bezogen. Verschiedene Farbkombinationen stehen zur Auswahl: Schwarzes Leder mit hellgrauen Ziernähten steht als Synonym für diskreten Luxus. Eine markante und farbige Mischung, die auf Farbkontraste setzt, verkörpert die Variante mit "Fusion"-rotem Leder in der Mittelpartie in Kombination mit schwarzem Leder. Für ein Interieur in warmen Farbtönen sorgt das Leder "Alezan", während die Variante "Oran" einen hellen Kontrapunkt in der Farbpalette darstellt.

Zu diesen vier Dekorvarianten gehören schwarze Fußmatten mit Kontrastnähten, die je nach Dekor in den Farbtönen Hellgrau, Rot, Alezan bzw. Oran gestaltet sind.

Exklusive Volllederausstattung auf Wunsch lieferbar

Neben der konventionellen Lederausstattung steht für den 207 CC optional auch die Voll-Leder-Ausstattung zur Verfügung, die eleganten Luxus auf höchstem Niveau widerspiegelt. Im Kleinwagensegment stellt diese hochwertige Ausstattung eine Seltenheit dar. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass Armaturenbrett und Sitze komplett mit Leder bezogen sind. Die dekorativen Sattlernähte unterstreichen den überaus hochwertigen Charakter dieser Dekorvariante. Fußmatten mit Kontrastnähten sorgen für ein perfektes Finish.

Bei der Volllederausstattung werden vier Varianten angeboten: Bei der ersten sind das Armaturenbrett und die Türspiegel in schwarzem Leder mit hellgrauen Nähten bezogen. Das Lenkrad präsentiert sich in schwarzem Leder, die Sitze sind mit glattem bzw. perforiertem Leder bezogen und mit hellgrauen Nähten versehen. In der zweiten Variante erstrahlen das Armaturenbrett und die Türspiegel in Leder der Farbe Fusion Rot mit abgestimmten Nähten. Das Lederlenkrad ist zweifarbig schwarz/rot gestaltet, die Sitze verfügen über einen Bezug aus perforiertem Leder in Fusion Rot in Kombination mit glattem schwarzem Leder.

Die dritte Variante zeichnet sich durch ein Armaturenbrett und Türverkleidungen in Leder "Alezan" (braun) mit abgestimmten Nähten, ein zweifarbiges

Lenkrad (schwarz/"Alezan") und Sitze mit glattem/perforiertem Leder ("Alezan") aus. Bei der vierten Version trägt das Armaturenbrett schwarzes Leder mit hellgrauen Nähten, das Lenkrad ist mit schwarzem Leder bezogen, die Sitze tragen glattes bzw. perforiertes Leder "Oran" (hellgrau) mit abgestimmten Nähten, auf den Türspiegeln befindet sich Leder "Oran".

Für ein farblich perfektes Gesamtbild zu den attraktiven Interieur-Designs stehen für den 207 CC insgesamt zehn verschiedene Karosseriefarben zur Auswahl. Die Farben "Nevada Rot", "Nacht Schwarz", "Chronos Silber", "Montebello Blau", "Lacerta Gelb" und "Neysha Blau" werden bereits für die 207 Limousine angeboten. Als neue Farben für den 207 CC kommen "Parthenon Beige", "Thorium Grau", "Ermitage Beige" und "Asmara Rot" hinzu.

Ausgeklügelter Klimakomfort durch intelligente Klimaautomatik

Der 207 CC ist je nach Ausstattungsversion oder Option mit einer manuellen Klimaanlage oder einer Klimaautomatik erhältlich. Bei der manuellen Klimaanlage handelt es sich um das gleiche Aggregat wie in der Limousine. Dagegen kommt bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgeklügelte Technik zum Einsatz: Sie ist in der Lage, den Cabriolet-Modus zu erkennen und ihre Funktionsweise an die jeweilige Karosserievariante anzupassen.

Bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer ihre individuelle Wohlfühltemperatur einstellen. Ein Sonnensensor trägt zur Optimierung des Klimakomforts bei starken Lichtintensitätsschwankungen bei (wenn man beispielsweise aus der Sonne in einen Tunnel fährt). Zudem wird der Lufteinlass automatisch geschlossen, wenn die Scheibenwaschanlage betätigt wird, damit der Geruch des Wischwasserzusatzes nicht in die Fahrgastzelle dringen kann. Ein Kombifilter verhindert das Eindringen von Pollen, Staub und bis zu einem gewissen Grad auch von Abgasgerüchen.

Die Klimaautomatik ist zudem in der Lage, den Cabriolet-Modus beim 207 CC zu erkennen und die automatische Regelungsfunktion daran anzupassen. In diesem Fall stellt die Klimaanlage das Gebläse und die Temperatur der ausgeblasenen Luft entsprechend der Außentemperatur, der Sonneneinstrahlung und der Nutzereingabe ein, ohne jedoch permanent zu versuchen, alleine die eingestellte Temperatur zu erreichen, was den Komfort einschränken könnte.

Wenn aufgrund kühler Außentemperaturen ein beheizter Innenraum im 207 CC gewünscht wird, sorgt das neue Coupé-Cabrio besonders schnell dafür. Da die für den 207 CC angebotenen HDi-Diesel- und Benzinmotoren durch ihren sehr guten Wirkungsgrad vergleichsweise wenig Wärme abgeben, sind im Heizsystem des 207 CC Heizwiderstände mit einer Leistung von 300 bis 1.000 Watt verbaut. Dadurch kann der Innenraum des Fahrzeugs schneller auf Wohlfühltemperatur gebracht werden.

Mehr Sicherheit durch statisches Kurvenlicht

Wie die Limousine wird der 207 CC auch mit Ellipsoidscheinwerfern mit H7-Lampe und statischem Kurvenlicht angeboten (Serie in den Ausstattungsversionen *Sport* 150 THP und *Platinum*). Dieses System besteht aus zwei zusätzlichen Scheinwerfern in den Hauptscheinwerfern, die unabhängig voneinander von einem Steuergerät aktiviert werden. Dieses schaltet die Lampe zu, sobald der Lenkwinkel je nach Fahrzeuggeschwindigkeit zwischen 25 und 50 Grad beträgt, wodurch die Kurveninnenseite besser ausgeleuchtet wird. Betätigt der Fahrer den Blinker, wird das Kurvenlicht schon ab einem Wert von 20 Grad aktiviert, was besonders an Kreuzungen hilfreich ist und die Fahrbahn besser ausleuchtet.

Basismodell 207 CC *Filou* für den preisgünstigen Einstieg

Die Einstiegsversion *Filou*, für die alternativ der neue 1,6-Liter-VTi mit 88 kW (120 PS) oder der 1,6-Liter-HDi mit 80 kW (109 PS) als Antrieb zur Verfügung stehen, bietet neben der umfangreichen Sicherheitsausstattung bereits serienmäßig zahlreiche Merkmale, die das Cabriofahren besonders angenehm machen. Fahrer- und Beifahrersitz können in der Höhe verstellt werden, die Außenspiegel sind elektrisch verstell- und beheizbar. Selbstverständlich lassen sich auch die vier Seitenscheiben elektrisch versenken und eine Zentralverriegelung mit Funk-Fernbedienung erleichtert das Öffnen und Schließen. Ein Bordcomputer liefert zahlreiche Informationen, beispielsweise über die zurückgelegte Strecke und den Kraftstoffverbrauch. An der Frontpartie setzen die mit einer Chromeinfassung versehenen Nebelscheinwerfer nicht nur einen eleganten optischen Akzent, sondern sorgen bei schlechten Witterungsbedingungen für bessere Sicht.

Ausstattungsversion *Sport* mit dynamischem Charakter

In der mittleren Ausstattungsstufe *Sport* wartet der 207 CC mit zwei weiteren Antriebsalternativen auf. Der 1,6 Liter große VTi mit 88 kW (120 PS) kann in dieser Ausstattungsversion alternativ zum manuellen Fünfganggetriebe auch mit einem sequenziellen Automatikgetriebe bestellt werden, womit besonders komfortables Cabrio fahren garantiert ist. Als weitere Motorversion ergänzt in dieser Ausstattungsstufe der ebenfalls 1,6 Liter große und 110 kW (150 PS) starke THP-Motor das Angebot, der schon in der 207 Limousine seine Premiere gefeiert hat.

Ihren dynamischen Charakter demonstriert die Ausstattungsversion *Sport* mit serienmäßigen Leichtmetallfelgen im 16-Zoll- (in Verbindung mit 1,6 l 120 VTi oder 1,6 l HDi FAP 110) oder 17-Zoll-Format (in Verbindung mit 1,6 l 150 THP), einem Sport-Stoßfänger mit Frontgrill in Aluminiumoptik, Lederlenkrad und dem Sport-Design-Paket, zu dem Aluminiumpedale, Einstiegsleisten aus Aluminium und ein Schaltknäuf in Aluminiumoptik gehören. Die Instrumente sind in dieser Ausstattungsversion weiß hinterlegt und mit einer stilvollen Chromumrandung versehen.

Zusätzliche Informationen über den Betriebszustand des Motors liefert die Öltemperaturanzeige. Eine Klimaanlage sorgt im 207 CC *Sport* für angenehmes Innenraumklima und kühlt nebenbei auch noch das große Handschuhfach – gerade im Sommer können sich die Insassen des Coupé-Cabrios daher auf kühle Getränke freuen. Ist der 207 CC *Sport* mit dem THP-Motor (110 kW/150 PS) ausgerüstet, dann gehört auch das statische Kurvenlicht zum Serienumfang, das in Kurven die Fahrbahn besser ausleuchtet.

Statisches Kurvenlicht und Reifendrucksensoren im 207 CC *Platinum*

Feinen Luxus beschert der neue 207 CC in seiner Top-Ausstattung *Platinum*. In dieser Version zählt grundsätzlich das statische Kurvenlicht zum Ausstattungsumfang. Überdies komplettieren Reifendrucksensoren die Sicherheitsausstattung. Dem Komfort und der Sicherheit gleichermaßen dient das Sicht-Paket, zu dem die Einschaltautomatik des Abblendlichts, der automatisch abblendende Innenspiegel und die elektrisch anklappbaren Außenspiegel gehören. Im Innenraum des 207 CC *Platinum* genießen die Passagiere feine Lederpolsterung in den Farben Schwarz, Rot/Schwarz oder Braun sowie eine in drei Stufen einstellbare Sitzheizung in den vorderen Sitzen. Die Innenraumtemperatur lässt sich dank der Zwei-Zonen-Klimaautomatik getrennt für Fahrer und Beifahrer optimal einstellen. Hohen Musikgenuss verspricht die serienmäßige Audioanlage RD4 mit Bedienhebel am Lenkrad, die über vier Lautsprecher und zwei Hochtöner verfügt, vier Mal 15 Watt Leistung bietet und in der Lage ist, MP3-Formate abzuspielen. Abgerundet wird die Serienausstattung des 207 CC *Platinum* durch die 17 Zoll großen Leichtmetallräder und die stärker getönte Heckscheibe.

Sonderausstattungen geben Raum für individuelle Gestaltung

Über die drei Ausstattungsstufen hinaus bietet der 207 CC noch genügend Raum für individuelle Gestaltung. Mittels der Sonderausstattungen lässt sich der jüngste Star in der Löwen-Manege nach den persönlichen Bedürfnissen ergänzen. Dazu gehört beispielsweise das Windschott, das während der Fahrt bei geöffnetem Dach die Turbulenzen im Cockpit reduziert. Wer besonders viel Gepäck transportieren muss, kann auf der Kofferraumhaube eine zusätzliche Gepäckbrücke installieren. Sie kann eine Last von bis zu 30 Kilogramm tragen und setzt zudem einen weiteren optischen Akzent an der Karosserie des 207 CC.

Darüber hinaus kann der 207 CC optional mit einer Geschwindigkeitsregelanlage, einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung, einer Einparkhilfe hinten, einer Scheinwerferreinigungsanlage und einem Parfumsponder ausgestattet werden, der den Geruchssinn der Insassen mit einem Angebot von sieben verschiedenen Duftnoten verwöhnt.

Telematiksystem mit Notruffunktion

Ebenso stehen ein JBL®-Soundsystem sowie das kombinierte Navigations-/Telematiksystem RT3 zur Verfügung. Neben der Navigation bietet es eine integrierte Freisprecheinrichtung, eine Infrarot-Schnittstelle zum schnellen Datenabgleich mit einem PDA oder Handy sowie eine Notruffunktion. Im Falle eines Unfalls wird ein Notruf abgesetzt und das Fahrzeug lokalisiert. Diese SOS-Funktion kann nach Abschluss eines entsprechenden Vertrages genutzt werden und wird von Peugeot kostenlos angeboten. Das RT3-System verfügt auch über einen Clinch-Eingang, an den DVD-Player und MP3-Player wie beispielsweise ein iPod angeschlossen werden können.

Als luxuriöse Besonderheit bietet das Ausstattungsprogramm des 207 CC schließlich noch die Volllederausstattung, bei der die Armaturentafel und die Instrumentenhutze mit Leder bezogen sind. Das Lederlenkrad präsentiert sich in Verbindung mit der Lederpolsterung Rot/Schwarz oder Braun in dieser exklusiven Ausstattungsvariante in zwei unterschiedlichen Farbtönen.

Umfangreicher Erfahrungsschatz fließt in Klappdach ein

Das beim neuen 207 CC verwendete Metallklappdach beruht auf der umfangreichen Erfahrung der Marke bei der Entwicklung von Coupé-Cabriolets. Mit dem 206 CC und dem größeren 307 CC verfügt Peugeot bereits über großes Know how. Das Klappdach des neuen 207 CC wurde unter Einhaltung strenger Vorgaben in Bezug auf Qualität und Robustheit von Peugeot konzipiert.

Die Dachkinematik ist von der des 206 CC abgeleitet, bietet aber einen deutlich besseren Bedienkomfort, da sie vollautomatisch ohne jegliche manuelle Entriegelung funktioniert. Der Fahrer muss nur noch etwa 25 Sekunden lang auf die entsprechende Taste in der Mittelkonsole drücken, bis alle vier Scheiben automatisch abgesenkt wurden und der Öffnungs- bzw. Schließvorgang abgeschlossen ist. Der Dachmechanismus kann auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h aktiviert werden, so dass man einen Ampelstopp nutzen kann, um die Karosserievariante von Coupé auf Cabrio – oder umgekehrt – zu wechseln. Die vier gewölbten, fünf Millimeter dicken Seitenscheiben lassen sich einzeln per Komfort-Schaltung, aber auch alle zusammen über eine einzige Bedientaste absenken. Zur optimalen Abdichtung des Daches kommt ein so genannter Short-Drop-Mechanismus zum Einsatz, der die Seitenscheiben bei geöffneter Tür um einige Millimeter absenkt. Werden die Türen geschlossen, fahren die Scheiben wieder in die höchste Stellung zurück.

Die Elektronik der Dachkinematik steuert insgesamt sechs Hydraulikzylinder, die über eine Hydraulikeinheit mit 135 bar angetrieben werden. Letztere findet im Kofferraum unter dem Reserverad – also weitab der Passagiere – Platz, wodurch das Betriebsgeräusch noch zusätzlich gedämpft wird. Elf Sensoren überwachen die verschiedenen Phasen der Dachbewegung, um

Informationen nochmals abzugleichen, bevor die nächste Sequenz eingeleitet wird. Wie bei 206 CC und 307 CC trennt ein Rollo mit Positionssensor in der Cariolet-Konfiguration den Gepäckraum vom Dachabteil ab. Das Ende des Öffnungs- oder Schließvorgangs wird durch ein akustisches Signal angezeigt. Die gesamte Dachbewegung wird auf dem sieben Zoll großen Multifunktionsbildschirm des RT3-Systems in Farbe schematisch dargestellt. Letzteres zeigt auch an, wenn das Rollo im Kofferraum nicht eingehängt wurde.

Hohe Steifigkeit der Karosserie

Für ungetrübten Fahrspaß ist bei Cabriolets eine besonders hohe Karosseriesteifigkeit unumgänglich. Deshalb stand dieses Thema von Anfang an im Fokus der Entwickler, schließlich hat die Karosseriesteifigkeit insbesondere bei geöffnetem Dach entscheidenden Einfluss auf das Fahrverhalten. Der 207 CC weist sowohl im offenen als auch im geschlossenen Modus ein sehr ähnliches Fahrverhalten auf, das von hoher Präzision gekennzeichnet ist.

Der 207 CC baut wie die anderen 207-Modelle auf der Plattform 1 von PSA Peugeot Citroën auf. Diese wurde in puncto Sicherheit an die speziellen Anforderungen eines Coupé-Cabrios angepasst. Dazu gehören die Verstärkung von Mitteltunnel, Längsträger und der unteren A-Säulen. Außerdem kommen massive Frontscheibenpfosten, ein hinterer Kastenquerträger, ein verstärktes, im Bereich der B-Säulen angewinkeltes Fersenblech und Türverstärkungen zum Einsatz. Überkreuzende Unterbodenstreben im vorderen und mittleren Bereich erhöhen zudem deutlich die Steifigkeit der Karosserie. Diese Komponenten tragen zum hohen Vibrationskomfort der Karosserie des 207 CC bei. Unter einem Verwindungsmoment von 100 mdaN beträgt der Verwindungswinkel in der Coupé-Konfiguration 1 mrd und beim Cabriolet 1,50 mrd.

Die Sicherheit bildete bei der Entwicklung des 207 CC ein entscheidendes Thema mit zentraler Bedeutung. Um das Verletzungsrisiko bei einem Frontalaufprall zu verringern, verfügt die Karosserie des 207 CC über einige Verstärkungselemente, die das Fehlen einer geschlossenen Gesamtstruktur kompensieren und so die Fahrgastzelle schützen. Dazu gehören spezifisch dimensionierte Längsträger, Verstärkungen am Mitteltunnel und in den A-Säulen sowie spezifische Längsverstärkungen in den Türen.

Darüber hinaus hat der neue 207 CC zahlreiche konstruktive Sicherheitsdetails von der Limousine übernommen. Dazu gehören die Längsträgerstabilisatoren, der Impaktor (Rückhaltevorrichtung für den Motor im Aggregateträger) und der doppelte Lastpfad zur Energieaufnahme bei einem Frontalcrash. Dieser doppelte Lastpfad ermöglicht es, die zu absorbierende Aufprallenergie auf einen oberen (zwei Drittel der Aufprallenergie) und unteren Lastpfad (ein Drittel der Aufprallenergie) zu verteilen. Der untere Querträger des unteren Kraftpfads und die Pralldämpfer an den zwei Querträgern stellen überdies einen wichtigen Beitrag zum verbesserten Fußgängerschutz dar.

Zum Schutz bei Seitencrashes bilden A-Säule, B-Säule und Längsträger einen stabilen Rahmen, der von den äußerst steifen Türen ausgefüllt und verstärkt wird. Die Steifigkeit der Türen beruht auf den verstärkten oberen Türbrüstungen, den Verstärkungsrohren und den Stützstrukturen im unteren Türbereich. Zur Vermeidung von Verletzungen befindet sich in den Türen jeweils ein großvolumiges Prallpolster mit einer Dicke von 100 Millimetern, welches das Becken von Fahrer und Beifahrer bei einem Aufprall schützt. Das verstärkte und im Bereich der B-Säulen angewinkelte Fersenblech erhöht zusätzlich die Seitensteifigkeit und wirkt einem Eindrücken der Fahrgastzelle entgegen.

Um das Verletzungsrisiko für den Fahrer zu reduzieren, kommen beim 207 CC, wie bei der Limousine, eine um 70 Millimeter zusammenschiebbare Lenksäule und eine aktive Fußstütze zum Einsatz.

Überschlagschutz mit pyrotechnischen Überroll-Sicherheitsbügeln

Besonderes Augenmerk galt bei der Konstruktion des neuen 207 CC auch der Sicherheit der Insassen im Fall eines Überschlags. Neben den Verstärkungsrohren in den Frontscheibenpfosten, die aus höchstfestem Stahl mit 50 Millimeter Außendurchmesser und 3,5 Millimeter Dicke solide in den A-Säulen verankert sind, spielen die beiden Sicherheitsbügel eine zentrale Rolle, um einen Überlebensraum für die Passagiere zu bilden.

Die beiden verchromten Bügel direkt hinter den Fondsitzen des 207 CC wirken nicht nur optisch ansprechend, sondern erfüllen auch eine konkrete Schutzfunktion. Sie befinden sich in einer Kassette zwischen zwei knapp zehn Zentimeter auseinander stehenden Metalltrennwänden, die den Innenraum vom Kofferraum abgrenzen und zur Steifigkeit des Wagens beitragen. Sobald das Steuergerät, das die Informationen des Gierratensensors und die Drehgeschwindigkeit auswertet, eine kritische Situation mit möglichem Überschlag erkennt, löst es pyrotechnisch die Sicherheitsbügel aus. Diese schießen dann innerhalb von 175 Millisekunden um 200 Millimeter heraus. Eine stählerne Kreuzstrebe in der Mitte gibt den ausgefahrenen Überrollbügeln zusätzlichen Halt.

Fünf Airbags serienmäßig

Um den Insassen bestmöglichen Schutz zu gewähren, ist der 207 CC mit fünf Airbags ausgestattet, von denen drei speziell auf diesen Karosserietyp und die besondere Sitzposition zugeschnitten sind. Für Fahrer und Beifahrer stehen zwei adaptive Frontairbags mit 60 Liter (Fahrer) und 90 Liter Volumen (Beifahrer) zur Verfügung. Zwei Kopf-Thorax-Seitenairbags mit einem Volumen von jeweils 22 Liter, die an der Außenseite der vorderen Sitzlehnen angebracht sind, bieten weiteren Schutz. Darüber hinaus besitzt der 207 CC einen Lenksäulenairbag mit einem Fassungsvermögen von 20 Liter, der bei einem Aufprall die unteren Gliedmaßen des Fahrers schützt.

Für die Sicherheit mitfahrender Kinder ist der Beifahrersitz bei allen 207 CC mit Dreipunkt-Isfix-Verankerungen versehen.

Fahrwerksabstimmung in zwei unterschiedlichen Modi

Die hohe Steifigkeit der Karosserie des 207 CC ermöglicht es, das Potenzial des Fahrwerks voll auszuschöpfen, wodurch der Fahrspaß noch vergrößert wird. Für den neuen 207 CC wurden zwei Abstimmungsmodi entwickelt, damit die verschiedenen Motorvarianten perfekt mit dieser speziellen Karosserievariante harmonisieren: eine dynamische Abstimmung für den neuen 1,6-Liter-16V-Benziner und für die HDi-Dieselvariante sowie eine sportlichere Abstimmung für die leistungsstärkste Version mit dem 1,6-Liter-THP-Motor. Die Sport-Abstimmung unterscheidet sich im Wesentlichen durch andere Dämpferkennlinien an der Vorderachse und andere Federhärten sowie durch die spezifische Auslegung einiger Bauteile wie der elektrischen Servolenkung und des ESP.

An der Vorderachse des 207 CC kommen McPherson-Federbeine mit einem 21 Millimeter dicken Kurvenstabilisator (1,6-Liter-VTi mit 88 kW) oder 22 Millimeter (beim THP und beim HDi-Motor) zum Einsatz, um die Wankbewegungen der Karosserie zu reduzieren.

Die Hinterachse ist durch elastisch verformbare Querträger mit integrierter Kurvenstabilisatorfunktion und einer speziell auf Effizienz und Komfort angepassten Steifigkeit geprägt. Die Stoßdämpfer an der Vorder- und Hinterachse sind mit jeweils 5 bar Druck beaufschlagt und verfügen über speziell ausgelegte Kennlinien und Lager. Die Bremsanlage ist mit vier Scheibenbremsen (Größe vorne 283 x 26 mm, hinten 249 x 9 mm) bestückt. Serienmäßig verfügt der 207 CC über ein ESP-System von Continental Teves (Typ MK60) mit elektronischer Bremskraftverteilung, Antriebsschlupfregelung, Giermomentregelung und Notbremsassistent.

Die elektrisch unterstützte Brushless-Servolenkung arbeitet abhängig von der Fahrzeuggeschwindigkeit und erlaubt einen weicheren Übergang zwischen hoher Lenkkraftunterstützung bei niedrigen Geschwindigkeiten in der Stadt und geringer Unterstützung bei höherem Fahrtempo auf Landstraßen oder Autobahnen.

Je nach Ausstattungsversion und Motorisierung kommen 16-Zoll-Räder mit Reifen des Formats 195/55 R 16 oder 17-Zoll-Räder mit Reifen der Größe 205/45 R 17 zum Einsatz. Im Falle einer Reifenpanne sichert ein Notrad die Weiterfahrt. Es wurde speziell für den 207 CC entwickelt und besitzt die Maße T 125/80 R 15. Es ist diebstahlsicher unten im Kofferraum befestigt.

Kundenfreundliche Bedingungen bei Wartung und Garantie

Zu den weiteren Vorzügen des 207 CC zählen die ausgesprochen großzügigen Inspektionsintervalle. So steht bei den Benzinern eine Inspektion erst

nach 30.000 Kilometern, beim 1,6-Liter-HDi FAP nach 20.000 Kilometern (spätestens aber nach zwei Jahren) an.

Überdies stattet Peugeot alle Neuwagen mit umfangreichen Garantieleistungen aus und bietet seinen Kunden eine zeitnahe Kulanzregelung, bei der vor einer Reparatur online ermittelt wird, ob dem Kulanzantrag stattgegeben werden kann. So gewährleistet Peugeot seinen Kunden im Schadensfall effiziente Hilfe. Auf alle neuen Pkw-Modelle gewährt die Löwenmarke zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Garantie auf den Lack (ohne Kilometerbegrenzung) sowie zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung (ohne Kilometerbegrenzung). In der Grundgarantie enthalten ist die zweijährige Mobilitätsgarantie PEUGEOT ASSISTANCE ohne Kilometerbegrenzung; sie sorgt rund um die Uhr für schnelle Pannenhilfe. Außerdem haben die betroffenen Peugeot-Besitzer gegebenenfalls Anspruch auf einen Leihwagen.

Durch individuelle Bausteine ist die Garantie beim Kauf eines neuen Peugeot auf bis zu fünf Jahre (begrenzt auf 150.000 Kilometer) erweiterbar. Diese "GarantiePlus" genannte Zusatzversicherung kann entweder für einen geringen Aufpreis beim Kauf eines Peugeot abgeschlossen oder im monatlichen Abonnement für maximal fünf Jahre ab Garantiebeginn erworben werden. Wer zusätzlich zu "GarantiePlus" den Baustein "ServicePlus" wählt, kann den kommenden Arbeiten am Fahrzeug gelassen entgegensehen. Sämtliche Wartungen und Inspektionen inklusive aller Kosten sind dann bereits abgedeckt.

Besonders kostengünstige Versicherungseinstufung

Freude bereitet der neue 207 CC nicht nur beim Fahren – egal ob mit offenem oder geschlossenem Dach –, sondern auch bei den Unterhaltskosten. Neben dem niedrigen Kraftstoffverbrauch sind diese nämlich auch bei den Kosten für die Fahrzeugversicherung spürbar. Hier profitiert der 207 CC von einer Einstufung in besonders günstige Versicherungsklassen.

Aufgrund seiner intelligenten Konstruktion, die eine hohe Reparaturfreundlichkeit gewährleistet, wurde der 207 CC mit 1,6-Liter-VTi und 88 kW (120 PS) vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) in die Vollkasko-Typklasse 14 eingestuft (Haftpflicht: Typklasse 14; Teilkasko: Typklasse 17). Damit erreichte der 207 CC mit dieser Antriebsvariante im Vergleich zu direkten Cabriolet-Wettbewerbern aus dem Kleinwagensegment mit ähnlich starker Motorisierung die niedrigste Vollkasko-Einstufung und verbesserte sich gegenüber dem Vorgänger 206 CC mit vergleichbarem 1,6-Liter-Benziner um drei Klassen.

Mit 1,6-Liter-THP-Motor und 110 kW (150 PS) schneidet der neue 207 CC im Vergleich zu seinen Wettbewerbern bei den Versicherungskosten ebenfalls sehr gut ab. Mit der Vollkasko-Einordnung in Typklasse 16 (Haftpflicht: 14; Teilkasko: 17) beschert er Käufern deutlich niedrigere Prämien als seinerzeit



der 206 CC mit dem schwächeren 2,0-Liter-Motor (100 kW/136 PS, VK-Klasse 19).

Auch Käufer eines 207 CC mit 1,6-Liter-HDi und serienmäßigem Rußpartikelfiltersystem FAP (80 kW/109 PS) profitieren von einer im Vergleich zum 206 CC mit gleicher Motorisierung um eine Klasse günstigeren Vollkasko-Einstufung in Typklasse 20 (Haftpflicht: 15; Teilkasko: 17).

März 2007

Peugeot 207 CC

Kleine Cabrios, großer Fahrspaß

- **Über 75-jährige Erfolgsgeschichte der kleinen Peugeot-Cabrios**
- **Rassiges 204 Cabrio läutet Frontantrieb bei Peugeot ein**
- **206 CC begründet Trend der preisgünstigen Klappdach-Cabrios**

Mit seiner rassigen Karosserie und dem elektrohydraulisch betätigten Klappdach verkörpert der neue Peugeot 207 CC nicht nur gebündelte Emotionen, sondern auch eine große Tradition. Der 207 CC führt zum einen den Trend der preiswerten Coupé-Cabrios fort, den Peugeot als erster Hersteller bereits im Jahr 2000 mit dem 206 CC begründet hat – und damit für einen enormen Aufschwung in diesem Segment sorgte. Zum anderen reicht die Erfahrung von Peugeot mit Klappdach-Cabrios schon viel weiter zurück: Bereits in den dreißiger Jahren sorgten die Eclipse-Modelle, die Coupé und Cabrio zugleich waren, für Aufmerksamkeit.

Ebenso lebt mit dem 207 CC aber auch die seit über 75 Jahren bestehende Tradition der kleinen Cabrios jener Modellgenerationen fort, deren Typenbezeichnungen mit der "2" beginnen. So schrieb schon der 201 bei seinem Debüt 1929 Geschichte, indem er mit seinem Stahlblech-Profilrahmen (Bloc-tube) einen Trend setzte. Als erster Kleinwagen verfügte der 201, der ab 1931 auch als Cabrio angeboten wurde, über Einzelaufhängung vorn.

Der 1938 eingeführte 202 machte durch sein überaus modernes Design von sich reden. Zugunsten verbesserter Aerodynamik waren seine Hauptscheinwerfer nicht mehr auf die Karosserie aufgesetzt, sondern hinter dem Kühlergrill platziert. Mit 4,11 Metern war das zweisitzige Cabriolet genauso lang wie die Limousine.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bedeutete der 203 für Peugeot 1948 einen Neuanfang. Im Design amerikanischen Vorbildern nachempfunden, wurde der Limousine ab 1954 ein elegantes Cabriolet zur Seite gestellt. Mit seinem 42 PS starken 1,3-Liter-Motor bot das 203 Cabrio stilvolles und entspanntes Offener fahren. Trotz seiner Länge von 4,35 Metern war das 203 Cabrio als Zweisitzer konzipiert, der im Fond lediglich eine Ablagefläche bot.

Elegantes Cabrio-Vergnügen im offenen 204

Eine besondere Stellung innerhalb der Modellgeschichte von Peugeot – und damit auch innerhalb der Geschichte der kleinen Löwen-Cabrios – nimmt der 1965 vorgestellte 204 ein. Er war der erste Peugeot, der mit einem quer liegenden Frontmotor und Vorderradantrieb konstruiert wurde. Doch nicht nur die Position der Antriebseinheit stellte ein Novum dar, auch bei der Konzeption des Motors ging Peugeot neue Wege: Erstmals waren Motorblock und

Zylinderkopf aus leichtem Aluminium gefertigt. Das 1966 präsentierte Cabrio markiert einen weiteren Höhepunkt in der Modellgeschichte. Der in Zusammenarbeit mit dem italienischen Design-Spezialisten Pininfarina entworfene offene Zweisitzer spielte geradezu mit der Leichtigkeit seiner filigranen Formen. Das kleine Stoffverdeck weckte Assoziationen an einen klassischen Roadster – der unscheinbare 204 zählt zweifelsohne zu den hinreißendsten Cabrios der Peugeot-Geschichte.

205 Cabriolet bietet vier Sitzplätze

Nach dem Produktionsende des offenen 204 Cabrio im Jahr 1970 vergingen 16 Jahre, bis ein neues Löwen-Cabrio im Zeichen der “2” auf den Markt kam. Mit dem nächsten Modell in der Generationenfolge vollzog Peugeot einen grundsätzlichen Wandel. Zwar bildete auch beim offenen Peugeot 205 robuste Großserientechnik die Basis für genussvolles Offen fahren, doch anstelle eines schnittigen Zweisitzers präsentierte Peugeot 1986 ein sympathisches Cabrio für vier Personen. Auch bei diesem Modell arbeitete die Löwenmarke wieder eng mit Pininfarina zusammen. Von der italienischen Design-Schmiede stammte nicht nur die Gestaltung des offenen 205, der Wagen wurde auch mit aus Frankreich angelieferten Karosserieteilen in Italien montiert. 1995 endete die Karriere des 205 Cabrios, das als einziges Cabriolet der Peugeot-Geschichte mit einem markanten Überrollbügel ausgestattet wurde.

206 CC läutet neue Ära ein

Den Startschuss für eine neue Cabrio-Ära gibt im Jahr 2000 der Peugeot 206 CC. Schon zwei Jahre zuvor hatte Peugeot mit dem 20? auf dem Genfer Automobilsalon eine bezaubernde Studie eines Kleinwagens mit elektrohydraulisch betätigtem Klappdach gezeigt – ein Konzept, das es in dieser Form bisher noch nicht gab. Letztlich trug auch der überwältigende Zuspruch von Publikum und Fachmedien seinen Teil dazu bei, dass aus der Vision Realität wurde und der 206 CC den Trend für ein neues Segment setzte.

Damit hat sich der 206 CC nicht nur als Trendsetter einen Platz in den Geschichtsbüchern gesichert, sondern auch als Bestseller: Insgesamt wurden über 360.000 Einheiten des faszinierenden Verwandlungskünstlers produziert. Mit fast 100.000 Zulassungen ist er in Deutschland sogar erfolgreicher gewesen als in seinem Mutterland Frankreich, wo rund 65.000 Einheiten verkauft werden konnten.

März 2007