

308 CC

El CC todavía más Cabriolet



SALON DE GINEBRA 2009... ¡EL 308 CC ENTRA EN ESCENA!

Flash-back... En el Salón de Ginebra de 1998 la interpretación del placer de conducir según Peugeot adquiriría una forma completamente nueva con la presentación del concept-car 20♥, un coche que despertaba emoción, admiración y deseo.

El recuerdo de los elegantes 401, 601 y 402 "Eclipse" de los años 30 volvía a hacerse presente, despertando los genes inequívocamente Peugeot de un concepto de automóvil consistente en circular, según el momento, en un coupé o en un cabriolet gracias a **la magia de un techo duro retráctil que desaparece en el maletero**.

En los años 2000 y 2003 se concretó la experiencia de Peugeot en este campo con el lanzamiento del 206 CC "2+2" y del 307 CC, este último con cuatro auténticas plazas. Ambos coches supusieron, en los albores del Siglo XXI la democratización de un concepto hasta entonces elitista.



Siguiendo el éxito alcanzado por esta primera generación de vehículos, sus sucesores están ya en el mercado con el 207 CC y, ahora, el nuevo 308 CC que debutó oficialmente en el pasado Salón del Automóvil de París.

A finales del mes de noviembre de 2008, más de 650.000 coupés cabriolet Peugeot habían sido fabricados para disfrute de los amantes del “arte de vivir”. Esta cifra ha convertido a la marca del León en el líder mundial de los coupés-cabriolet.

Desde el lanzamiento del 307 CC en 2003, la estructura del mercado de los coches descapotables del segmento M1 ha sufrido notables modificaciones con un desarrollo importante de la oferta de modelos con techo rígido retráctil en detrimento de los de capota de lona, menos polivalentes y más vulnerables.

El 307 CC ha sido, para la mayoría de sus clientes, el coche principal del hogar. Sus conductores lo eligieron por la inteligencia de su concepto y por su línea y apreciaron en el uso cotidiano del mismo su confort, su nivel de equipamiento y su comportamiento en carretera.

El 308 ha sustituido ya, en sus variantes berlina y SWV, al 307 aprovechando las cualidades de su exitoso antecesor pero imponiendo su renovación generacional, su modernidad y su fuerte personalidad.

Con sus cuatro plazas reales, el 308 CC mantiene las cualidades de la gama 308 pero además capitaliza el espíritu del 307 CC y disfruta de toda la experiencia de Peugeot en la realización de coupés-cabriolet.

Ávido de seducir a su clientela de auténticos expertos poniendo énfasis en su “carácter sensible” pero con un toque de impertinencia que le lleva a presentarse como un “cabriolet capaz de jugar con las estaciones del año”, el 308 CC se convierte en una de las estrellas del Salón de Ginebra.

UNA ESTÉTICA CON CARACTER

Con un equilibrio de sus volúmenes particularmente trabajado, tanto en configuración coupé como cabriolet, el 308 CC se presenta como una moderna y dinámica escultura, con una apariencia musculosa, sobre la que juega la luz y como un vehículo excepcional de fuerte temperamento que se codea con los coupés cabriolet de gama alta.

Bajo, con un parabrisas muy aerodinámico, un diseño agresivo del parachoques delantero, un lateral generosamente esculpido con un junquillo cromado que destaca la parte inferior de los cristales laterales, unos pasos de rueda muy marcados, un original alerón sobre el maletero y sus espectaculares **faros traseros de leds rojos** que utilizan la tecnología de **cortina de luz roja**, el 308 CC rebosa personalidad.

Un innegable espíritu de “Gran Turismo” emana de su exclusivo habitáculo. De formas esculturales, los asientos delanteros envolventes disponen, en la base de los reposacabezas, de la parrilla del sistema “Airwave” para calentar la nuca.

Los asientos traseros retoman el diseño distintivo de los delanteros y ofrecen dos plazas excepcionalmente acogedoras para tratarse de un cabriolet.

La exclusividad se transmite, además, a cada una de las plazas mediante el diseño elegante de las contrapuertas y de los tiradores metalizados que evocan al mismo tiempo dinamismo y robustez. El diseño deportivo del volante, el tratamiento específico de la instrumentación y la consola central lacada en negro completan la ambientación interior.



Vestido de sport o de “alta costura” el 308 CC dispone de tejidos textiles dinámicos, de tapicería de cuero e incluso de un interior de cuero integral. Éste último, exclusivo del 308 CC en su segmento, envuelve por completo el habitáculo. De color *Negro*, *Vintage* o *Grège*, las partes contrastadas y diferenciadas combinan con los colores de la carrocería; un *Blanco nacarado* muy de moda, un sutil *Cobre Terre d’ombre* con destellos naranjas así como los tradicionales *Azul*, *Rojo*, *Negro* y *Gris Plata*.

UN UNIVERSO SENSORIAL GENUINAMENTE CC

Pensado exclusivamente para proporcionar placer a sus ocupantes, el 308 CC ofrece prestaciones encaminadas a complacer este “arte de vivir” tan particular.

Un techo retráctil completamente automático

En el centro de la escenografía, el techo retráctil totalmente automático permite, en función de la elección del conductor, configurar un dinámico coupé o un elegante descapotable. Los 20 segundos de su cinemática se retransmiten en la pantalla a color escamoteable.

Una sorprendente capacidad para jugar con las estaciones

Prolongar el bienestar propio de los descapotables incluso cuando hace frío, anticipar la primavera, disfrutar los paisajes nevados que centellean bajo el sol... el 308 CC hace posible cualquier deseo.

Peugeot ofrece este placer a los ocupantes del 308 CC bajo el efecto conjunto de su arquitectura protectora, de su climatización inteligente que adapta su funcionamiento a la configuración cabriolet, de sus asientos calefactables, de su *windstop* y de su sorprendente sistema “**Airwave**” (calienta-nuca), una auténtica cascada de aire caliente cuya temperatura, caudal y orientación son regulables y que se encuentra situado en los reposacabezas delanteros.



Un remarkable comportamiento vibratorio

A bordo del 308 CC reina una gran homogeneidad y se ha conseguido eliminar toda vibración que pudiera afectar a la dirección, la retrovisión y el confort de los asientos. El resultado es el fruto de la estudiada disposición de los refuerzos estructurales, de la presencia de soportes de goma y de la acción de los tirantes.

El 308 CC ofrece, en síntesis, una estructura muy rígida y un remarkable comportamiento vibratorio que demuestra el “savoir-faire” de Peugeot en el campo de los coupés-cabriolet.

Un confort acústico distintivo

Completamente indispensable para el bienestar a bordo, el 308 CC ofrece, en configuración coupé, **un confort acústico** cuya calidad se ha convertido en un elemento diferencial en el segmento con unas prestaciones en este apartado dignas de una carrocería exclusivamente coupé.

Una excelente habitabilidad

Coupé-cabriolet de cuatro auténticas plazas, el 308 CC saca provecho del aumento de la anchura de las vías y de la carrocería en relación al 307 CC así como de la estructura de los asientos delanteros que favorecen el espacio para las piernas de los pasajeros traseros y proporcionan un confort muy elevado a todos los ocupantes del vehículo.

Una verdadera sensación de seguridad a bordo con...

... 5 estrellas EuroNcap en protección de adultos

El 308 CC se desarrolló buscando proporcionar una gran sensación de serenidad a bordo. La estructura se ha dimensionado para resistir y disipar la energía de los choques frontales y laterales. Ello se completa con medios de retención innovadores e inteligentes – cabriolet obliga – como, entre otros, los airbags laterales de cadera y tórax situados en los asientos y, **en exclusiva mundial, un airbag lateral de cabeza**, lo que garantiza una protección eficaz de todas las partes vitales del cuerpo independientemente de la posición del asiento.

En caso de detección de riesgo de vuelco, **los arcos de seguridad extraíbles** de accionamiento pirotécnico crean, en apenas unos milisegundos (menos que un parpadeo), una célula de protección para los pasajeros en combinación con los montantes del parabrisas, desarrollados también a tal efecto.

Otras características que prueban la capacidad del 308 CC para seducir a los verdaderos expertos

- el cierre automático mediante el mando a distancia de los espacios portaobjetos interiores (guantero y cajón bajo el apoyabrazos central);
- el supercierre de las puertas con apertura selectiva, muy práctico cuando se aparca en configuración cabriolet;
- el mando centralizado de los cuatro elevalunas;
- la función específica de acceso a las plazas traseras en las versiones con asientos eléctricos;
- la iluminación de bienvenida con leds situados en los retrovisores exteriores.

... Todo ello sin olvidar un maletero con espacio para guardar elementos específicos como una funda en el piso para el *windstop* y una presentación que recuerda a la de un estuche. Su capacidad es de 403 dm³VDA en configuración coupé y 226 litros bajo la cortinilla en configuración cabriolet lo que equivale, respectivamente a 465 y 266 litros de agua.

Finalmente, todo aquello que permite hacer el viaje todavía más agradable...



- La completa gama de los WIP (World in Peugeot);
 - **WIP sound**, radio CD con MP3;
 - **WIP Bluetooth**™, radio CD con MP3 con conexión USB y kit manos libres;

- **WIP Nav**, una oferta de navegación accesible que incluye la radio CD con MP3, función Bluetooth™ y navegador con pantalla a color de 7 pulgadas retráctil;
- **WIP Com 3D**, una oferta de navegación alto de gama con disco duro de 40 Gb y función *Jukebox*, radio CD con MP3, teléfono integrado con función Bluetooth™, toma USB y pantalla a color de alta resolución de 7 pulgadas en formato 16/9 retráctil con presentación en 3D. Permite además el acceso a los servicios asociados Peugeot.
- El pack **hi-fi JBL™** cuyo sonido a medida reconoce y se adapta a la configuración cabriolet.

EN CARRETERA, DINAMISMO, RIGOR Y PLACER

Dos motores dinámicos y agradables...

Dos motorizaciones suaves pero dinámicas acopladas a sendas cajas de cambios de seis velocidades – a menos que se opte por el cambio automático – animan, en el momento de su lanzamiento, al 308 CC.

Se trata del motor de **1,6 litros THP de 150 CV (110 kW)** y un par de 240 Nm a 1.400 rpm con turbocompresor e inyección directa de gasolina con caja de cambios manual de seis relaciones y del **2,0 litros HDi FAP Euro 5 de 140 CV (103 kW)** y 320 Nm a 2.000 rpm, ambos sobrios y muy respetuosos con el medio ambiente.

Dentro de unos meses estarán disponibles dos motorizaciones de acceso a la gama que cumplirán con la normativa Euro 5;

- *el motor 1,6 litros VTi de 120 CV (88 kW) y 160 Nm de par a 4.250 rpm con caja manual de cinco velocidades;*
- *el motor 1,6 litros HDi FAP de 112 CV (82 kW) y 270 Nm a 1.750 rpm con caja manual de seis velocidades.*

Un comportamiento en carretera eficaz

El 308 CC ofrece un comportamiento eficaz que permite al conductor disfrutar al volante manteniendo el confort de los pasajeros. Las vías anchas, la distancia al suelo rebajada y unos trenes rodantes especialmente puestos a punto para esta carrocería le confieren un excelente potencial y colmarán las expectativas del conductor con total seguridad. Los frenos de disco de 302x26 mm están a la altura de estas prestaciones y el ESP, de serie, permanece alerta.

Marzo de 2009

Peugeot 308 CC

Síntesis

	GASOLINA			DIESEL		
	1,6 lVTi "120" MANUAL 5 v. ⁽¹⁾ EP6C Euro 5	1,6 lTHP "150" MANUAL 6 v. EP6DT	1,6 lTHP "140" AUTOMÁTICA 4 v. EP6DT	1,6 l HDi FAP "110" MANUAL 6 v. ⁽¹⁾ DV6CTED4 Euro 5	2,0 l HDi FAP "140" MANUAL 6 v. DW10BTED4 Euro 5	2,0 l HDi FAP "136" AUTOMÁTICA 6 v. DW10BTED4
GENERALIDADES						
Cilindrada (cm ³)	1.598			1.560	1.997	
Potencia máxima en kW (o CV) / régimen (rpm)	88 (120) / 6.000	110 (150) / 5.800	103 (140) / 6.000	82 (112) / 3.500	103 (140) / 4.000	100 (136) / 4.000
Par máximo (Nm) / régimen (rpm)	160 / 4.250	240 / 1.400		270 - 285 ⁽²⁾ / 1.750	320 - 340 ⁽²⁾ / 2.000	
Caja de cambios	BE4 / 5N 5 manual	MCM / B 6 manual	AL4 4 automática	MCM / E 6 manual	ML6C 6 manual	AM6C 6 automática
Potencia fiscal (CV)	7		9	6	8	
Neumáticos	215/55R16 - 225/45R17 - 225/40R18					
PRESTACIONES (conductor solo / ½ carga útil)						
Velocidad máxima (km/h)	195 ⁽¹⁾	215	205	192 ⁽¹⁾	208	202
Aceleraciones (segundos) • 1.000 m salida / parada • 0 a 100 km/h	33,8 / 34,5 ⁽¹⁾	30,8 / 31,5	32,6 / 33,4	33,9 / 34,6 ⁽¹⁾	32,2 / 32,8	33,0 / 33,7
	12,5 / 13,1 ⁽¹⁾	9,8 / 10,4	11,6 / 12,4	12,2 / 13,0 ⁽¹⁾	10,8 / 11,4	11,8 / 12,5
Repris (segundos) • 80 a 120 km/h en el penúltima relación • 80 a 120 km/h en la última relación	11,6 / 12,4 ⁽¹⁾	9,6 / 10,4	8,1 / 8,5 ⁽³⁾	11,1 / 12,0 ⁽¹⁾	8,6 / 9,3	8,4 / 8,9 ⁽³⁾
	16,8 / 17,9 ⁽¹⁾	12,2 / 13,3	-	13,9 / 15,1 ⁽¹⁾	11,3 / 12,0	-
CONSUMOS						
ECE - consumo urbano (l/100 km)	-	10,7	11,8	-	7,8	9,6
EUDC - consumo extra urbano (l/100 km)	-	5,6	6,0	-	4,8	5,5
Consumo mixto (l/100 km)	7,1 ⁽¹⁾	7,5	8,1	5,3 ⁽¹⁾	5,9	7,0
Emisiones de CO ₂ (gr/km)	165 ⁽¹⁾	177	192	139 ⁽¹⁾	155	185
Capacidad del depósito (l)	60					
DIMENSIONES (m)						
Longitud total	4,400					
Anchura / con retrovisor plegados y desplegados (m)	1,817 / 1,872 / 2,039					
Altura en orden de marcha - depósito comb. lleno (m)	1,426					
Batalla	2,605					
Voladizo anterior / Voladizo Posterior (m)	0,929 / 0,906					
Vía delantera / Vía trasera (m)	16''et 17'' : 1,526/1,521; 18'' : 1,522/1,517					
PESOS (kg)						
Tara (con depósito lleno)	1.480	1.512	1.523	1.525	1.599	1.620
AERODINAMICA						
Superficie de resistencia al avance (m ²)	0,654	0,670		0,665	0,666	

⁽¹⁾ Comercialización 2º semestre 2009: cifras prestaciones/consumo en trámite de homologación

⁽²⁾ Con overboost

⁽³⁾ Prestaciones realizadas en modo Drive