

308 CC

El CC, todavía más Cabriolet

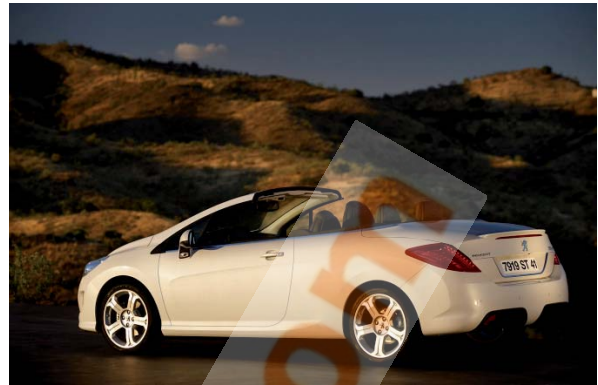
Una legitimidad histórica...

Precursores de las “carrocerías descapotables de placer” a lo largo de su historia con los elegantes 401, 601 y 402 “Eclipse” de los años 30, Peugeot lleva impreso en sus genes un concepto de automóvil que permite conducir, en función del momento, un coupé o un descapotable gracias a la magia del techo duro retráctil que puede alojarse en el maletero.



Hace ya una década, con ocasión del Salón de Ginebra de 1998, esta interpretación del placer automovilístico, provocó admiración, sorpresa y deseo bajo la forma del concept car 20♥,

El dominio de esta idea de automóvil por parte de Peugeot se concretó posteriormente en el 206 CC y en el 307 CC que democratizaron un concepto hasta entonces elitista. Siguiendo los exitosos pasos de esa primera generación de coupé-cabriolet, ha llegado ya a las carreteras la segunda con el 207 CC y, muy pronto, con el 308 CC, sobre el que se acaba de alzar el telón.



A finales del mes de junio de 2008, Peugeot había fabricado más de 636.600 Coupé-Cabriolet para los amantes de esta nueva forma de “arte de vivir”, lo que ha convertido a la marca en el líder mundial en este tipo de carrocerías.

- Peugeot ha fabricado 462.300 Peugeot 206 CC y Peugeot 207 CC con su arquitectura de 2+2 plazas dentro del segmento de los,
- coches polivalentes (B) y 174.300 Peugeot 307 CC con sus cuatro plazas reales en el segmento de los automóviles medios (M1).

Desde el lanzamiento del 307 CC en 2003, el mercado de los descapotables ha sufrido una profunda remodelación con un desarrollo notable de la oferta de cabrios de techo duro retráctil en detrimento, hasta hace muy poco tiempo, de los descapotables de capota de lona, menos polivalentes y mucho más vulnerables.

El 307 CC ha sido, para la mayoría de clientes, el primer coche del hogar, elegido por la inteligencia de su concepción y por su línea, y apreciado con el uso por su confort, su nivel de equipamiento y su comportamiento en carretera.

El 308 ha sustituido ya, tanto en versión berlina como SW, al 307, consolidando las virtudes de su antecesor e imponiendo al mismo tiempo sus verdaderas novedades generacionales, su modernidad y su fuerte personalidad.

En la misma línea, el **308 CC**, con cuatro plazas reales, retoma las virtudes propias del 308 y sobre la base del “espíritu 307 CC” proyecta la experiencia de la marca Peugeot en el campo de los coupé-cabriolet pero, sobre todo, propone un placer único: la sorprendente capacidad de obviar las estaciones del año y aprovechar en todo momento la configuración cabriolet.

Una estética con carácter...

El 308 CC se distingue por la fluidez de su estilo, tanto en configuración coupé como cabriolet. Desde el logotipo del león delantero hasta la parte final del techo y desde la puerta hasta el parachoques trasero, el grafismo de las líneas queda subrayado por formas que crean sutiles juegos de luz. Un junquillo cromado se encarga de realzar su elegante perfil.

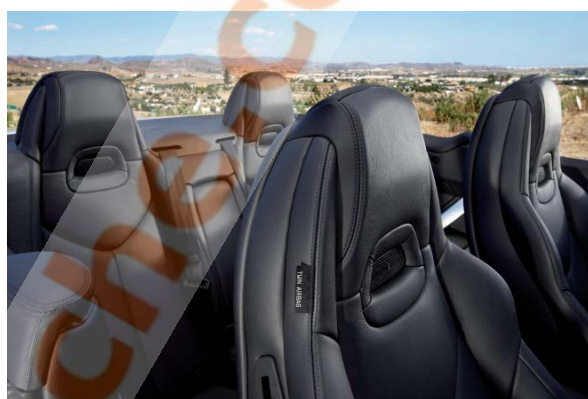
Bajo y bien asentado sobre sus cuatro ruedas, el 308 CC muestra unos hombros bien marcados y exhibe sus espectaculares **pilotos traseros LED** que utilizan la tecnología de “**cortina de luz roja**”, que se convierte en una seña de identidad del coche, tanto de día como de noche.

El habitáculo respira una innegable personalidad. Particularmente atractivo en configuración cabriolet, el interior es distinto del de la berlina y evoca el universo de los Gran Turismo.

Los esculturales asientos delanteros con reposacabezas integrados disponen de una apertura para permitir la circulación del aire que emana del sistema de calefacción situado a la altura de la nuca. Los asientos traseros retoman ese mismo diseño distintivo y ofrecen un espacio sorprendentemente acogedor para tratarse de un cabriolet. La exclusividad alcanza igualmente el diseño de los paneles de las puertas, atravesados por un agarrador metálico estilizado que expresa al mismo tiempo dinamismo y

robustez. El volante deportivo y el tratamiento exclusivo del salpicadero y de la consola central en “negro lacado” completan la ambientación interior.

Tanto vestido de “sport” como de “alta costura”, el 308



CC recurre a tejidos dinámicos, ya sea cuero simple o en el acabado “cuero integral”. Este último, único en el segmento, envuelve por completo todo el habitáculo de cuero. La paleta de colores elegida para la carrocería y los interiores supone una apuesta fuerte y diferencial en tonos para el habitáculo como el Negro Vintage o el Crudo, a los que se añaden para la carrocería tonos como un Blanco Nacarado muy de moda, un sutil Pardo Terre d'Ombre y los habituales azul, rojo, negro y plata.

Un universo sensorial estilo CC

Concebido de manera absoluta para el placer de los ocupantes de esta particular carrocería, el 308 CC proporciona prestaciones orientadas a este “arte de vivir” tan particular.

Un techo retráctil completamente automático

Gran protagonista del coche, el techo retráctil totalmente automático propone elegir, en función del deseo puntual, entre un dinámico coupé o un elegante cabriolet y seguir, en la pantalla a color escamoteable, los 20 segundos de su cinemática de plegado.



Una sorprendente capacidad para obviar las estaciones

Prolongar el bienestar en configuración cabriolet, incluso en tiempo frío, anticiparse a la primavera, rechazar el invierno, aprovechar los paisajes nevados bajo el sol resplandeciente... el 308 CC satisface todos los deseos.

Peugeot ofrece todos estos placeres a los ocupantes del 308 CC gracias a la combinación de su estructura protectora, su climatización inteligente que adapta su funcionamiento a la configuración cabriolet, sus asientos calefactables, su paravientos y su **novedoso sistema "Airwave"**, una auténtica cascada de aire caliente regulable en temperatura, caudal y orientación y situada en los apoyacabezas delanteros

Un notable comportamiento sin vibraciones

A bordo del 308 CC reina una gran homogeneidad que elimina cualquier vibración que pueda afectar a la dirección, a la retrovisión o al confort de los asientos. Ello es consecuencia de los refuerzos estructurales cuidadosamente situados, de los silent blocs que absorben las irregularidades del piso y de los tirantes de suspensión especialmente puestos a punto... en síntesis, el 308 CC ofrece una estructura muy rígida y un excelente comportamiento vibratorio demostrando la sapiencia de Peugeot en el campo de los coupé-cabriolet.

Un confort acústico de referencia

Indispensable para ofrecer un alto grado de calidad de vida a bordo, **el confort acústico** del 308 CC alcanza un nivel que le permite distinguirse entre sus rivales, con unas prestaciones dignas de una carrocería exclusivamente coupé.

Una excelente habitabilidad

Coupé-cabriolet de cuatro plazas reales, el 308 CC aprovecha el aumento de la anchura de vías y de la carrocería en relación al 307 CC así como la estructura de los asientos delanteros que favorecen el aumento del espacio trasero para las piernas ofreciendo un excelente confort a todos los ocupantes del vehículo.

Una verdadera sensación de serenidad a bordo

El 308 CC se ha concebido con la idea de proponer una verdadera sensación de serenidad a bordo. La estructura ha sido dimensionada para absorber y disipar la energía de los choques frontales y laterales y se complementa con una serie de sistemas de retención innovadores e inteligentes -cabriolet obliga- entre los que se encuentran los asientos con un airbag lateral (tórax-cadera) integrado en su estructura y, **en exclusiva mundial, un airbag lateral de cabeza**, lo que garantiza una protección eficaz para todas las partes vitales del cuerpo independientemente de la posición del asiento.

En caso de detectar un riesgo de vuelco, **los arcos de seguridad extraíbles** de accionamiento pirotécnico se activan y crean en apenas unos milisegundos (menos que un parpadeo), una célula de protección de los pasajeros junto a los montantes del parabrisas, diseñados también a tal efecto.

En coherencia con este notable trabajo en materia de seguridad, el objetivo es lograr una puntuación de cinco estrellas en el test EuroNcap en el apartado de protección de los adultos que viajen en el vehículo.

Más equipamientos que ponen de manifiesto las posibilidades del 308 CC de responder a las expectativas de sus clientes...

- el cierre centralizado por mando a distancia de los huecos portaobjetos interiores (guantero y hueco bajo el apoyacodos central),
- el mando centralizado de los cuatro elevalunas,
- la función específica de acceso a las plazas traseras con los asientos eléctricos,
- el supercierre de puertas y la apertura selectiva de las mismas,
- la iluminación de bienvenida por LED situados en los retrovisores exteriores.

... sin olvidar un maletero amplio con espacios de almacenaje específicos (entre ellos uno bajo el piso del maletero para el "windstop") y con una presentación de tipo joyero. Su capacidad VDA es de 403 litros en configuración coupé y de 226 litros bajo la cortinilla en configuración cabriolet (465 y 266 litros respectivamente medidos en litros de agua).

Y, finalmente, todo aquello que permite hacer el viaje todavía más agradable:

- la amplia gama de los WIP (the World in Peugeot)
 - **WIP sound**, radio CD con MP3.
 - **WIP Bluetooth**, radio CD con MP3, toma USB y Kit manos libres.
 - **WIP Nav**, una oferta de navegador accesible que comprende radio CD con MP3, función Bluetooth y navegador con pantalla a color de 7 pulgadas en formato 16/9 escamoteable.
 - **WIP Com 3D**, una oferta de navegador alto de gama con disco duro de 40 Gb y función Juke Box, radio CD con MP3, teléfono integrado, función Bluetooth, toma de USB y pantalla a color de alta resolución de 7 pulgadas en formato 16/9 escamoteable con presentación en 3D. Da

acceso a los servicios asociados Peugeot.

- pack **Hi-fi JBL™** cuyo sonido a medida se adapta a la configuración cabriolet.



En la carretera, dinamismo, rigor y placer

Dos motorizaciones dinámicas y elásticas

Dos motorizaciones dinámicas y elásticas animan el 308 CC, siempre asociadas a una caja manual de seis relaciones... a no ser que elijamos la opción automática. Se trata del motor **1.6 litros THP de 150 CV (110 kw)** con turbo-compresor e inyección directa de gasolina o el **2.0 litros HDi FAP Euro 5 de 140 CV (103 kw)**, particularmente respetuoso en términos medioambientales.

Un comportamiento en carretera eficaz

El coche permite disfrutar de un comportamiento en carretera eficaz. Las vías más anchas, la distancia al suelo reducida y los trenes rodantes, cuyas prestaciones se han puesto a punto especialmente para esta carrocería, confieren un excelente potencial al 308 CC y satisfacen al conductor con una completa seguridad. Los frenos de disco de 302 x 26 mm se han dimensionado de acuerdo con este potencial y el ESP de serie se mantiene presto a actuar en todo momento.

El 308 CC al detalle



Una estética dinámica y de raza

Con un equilibrio de volúmenes particularmente estudiado tanto en versión coupé como en cabriolet, el 308 CC aparece como una escultura dinámica, repleta de músculos sobre los que juega la luz.

Visto frontalmente, se perfila como un 308 “diferente”. Su expresiva mirada, singularizada por sus grandes faros cristalinos, se integra en un frontal dinamizado por una generosa toma de aire con perfil cromado.

Una línea de estilo que esculpe un lateral generosamente curvado, a la vez robusto y elegante, recorre un perfil de gran dinamismo. Un junquillo cromado adorna la línea inferior de los cristales señalando con brillantez la pertenencia del 308 CC al mundo de los coupé-cabriolet de gama alta.

Muy en consonancia con el temperamento del coche, los tres diseños de llantas de aluminio contribuyen a la imagen de dinamismo del 308 CC: Izalco, en 16 pulgadas, Stromboli en 17 y Lincancabur en 18.

El equilibrio de la parte trasera supone uno de los principales retos para el éxito estético de un coupé-

cabriolet. En este caso, los estilistas han buscado hábilmente una lectura en horizontal de la parte trasera favoreciendo la percepción de la anchura. El pliegue cóncavo que atraviesa el capó delante del pequeño alerón, la gran tercera luz de freno por LED, el junquillo cromado que enmarca la matrícula y la presencia de un difusor de aire tratado en color oscuro contribuyen a esta sensación al mismo tiempo que los espectaculares pilotos traseros, desplazados al máximo hacia la parte exterior.

Los pilotos traseros... un signo de identidad

Tanto de día como de noche, los pilotos traseros por LED, completamente rojos, definen al 308 CC de manera muy personal.

Muy estilizados, presentan un “efecto” diagonal que pertenece al patrimonio histórico de Peugeot y recuerdan a los de los 504 Coupé y 504 Cabriolet de 1969.

Realmente espectaculares, estos pilotos utilizan “la cortina de luz roja” que el 308 CC inaugura y de la que se beneficia en exclusiva dentro del segmento de los coupé-cabriolet.

Esta tecnología innovadora permite iluminar de manera uniforme toda la superficie del piloto hasta sus extremos con dos niveles de intensidad en función del tipo de luz activada; la de iluminación o la de frenada.



Dimensiones exteriores equilibradas

	Δ Berlina 308	308 CC	Δ 307 CC
Longitud	+ 124 mm	4 400	+ 43 mm
Anchura	+ 2 mm	1 817	+ 58 mm
Altura	- 72 mm	1 426	+ 2 mm
Distancia entre ejes- 3 mm		2 605	=
Vía delantera	=	1 526	+ 29 mm
Vía trasera	=	1 521	+ 15 mm

Un techo retráctil completamente automático para que la magia se haga realidad



El 308 CC reinterpreta “el concepto 307 CC” con un techo escamoteable en dos partes con un pabellón móvil de superficie reducida y una gran luneta trasera de cristal atórmico sobretintado que se separa de los montantes traseros en el momento del plegado en beneficio de la capacidad de maletero.

Esta elección ha permitido, en efecto, aprovechar al máximo la experiencia de Peugeot en materia de coupé-cabriolet y de optimizar el concepto del mismo.

Esta optimización ha permitido rebajar el tiempo de duración de la maniobra de plegado, que ahora se realiza

en 20 segundos incluso con el coche en movimiento a una velocidad no superior a los 12 km/h y ha facilitado aumentar la calidad del conjunto en términos de juego y holguras, de estanqueidad, de robustez y de funcionamiento.

El mecanismo del techo utiliza cinco elementos hidráulicos, una electro-bomba encapsulada, un tubo de maletero que activa los diferentes elementos de la cinemática –bieletas, bisagras y paneles de cuatro o siete ángulos rigidificados. Todo el conjunto está gobernado por una nueva centralita electrónica que da la orden de bajar los cuatro cristales unos 50 mm antes de iniciar la maniobra.

Para asegurar la estanqueidad lateral del techo se utilizan un nuevo conjunto de juntas en forma de U concebidas y desarrolladas por Peugeot y que han sido elegidas por sus buenas prestaciones acústicas.

La concepción y la lógica de funcionamiento de los sensores y de las bisagras se han optimizado para una mayor fiabilidad y cabe destacar el sistema de diagnóstico permanente de los sensores y nuevas cápsulas de cierre anti-ruido para las bisagras del techo.

Para asegurar las mejores prestaciones posibles en términos de estanqueidad, el sistema de descenso de los cristales de 20 mm al abrir las puertas (short drop) se ha remodelado. Ahora está controlado por un sensor activo de mayor sensibilidad que utiliza un campo magnético reinicializado permanentemente. La mano del usuario que se acerca a alguna de las manecillas de las puertas se detecta en unos pocos milisegundos y la información se transmite a la electrónica de la puerta que baja entonces el cristal para separarlo de la junta estanca.



El desarrollo del proceso de plegado del techo puede seguirse a través de una animación visualizada en la pantalla a color escamoteable que ofrece, además, mensajes relativos al funcionamiento del techo.

La apertura de puertas y del maletero pueden realizarse mediante pulsadores específicos en el mando a distancia integrado en la llave de contacto.

Maletero tanto en coupé como en cabriolet...

La parte trasera del 308 CC se ha desarrollado de manera que conciliara un estilo agradable y dinámico con una capacidad de maletero razonable en ambas configuraciones, coupé y cabriolet.

El trabajo de optimización realizado ha dado sus frutos al ganar preciosos milímetros en algunas cotas.

De esta manera, la anchura entre los pasos de rueda aumenta en 27 mm y llega a 1.017 mientras que la longitud del piso del maletero es de 781 mm (6 mm más que en el 307 CC).

En configuración coupé, el volumen del maletero es de 403 dm³ VDA, 53 dm³ más que en el 307 CC (de los que 15 dm³ VDA corresponden a espacio bajo el piso del maletero). En equivalente en litros de agua, el volumen es de 465 litros. La distancia disponible entre el piso del maletero y la tapa del mismo es de 581 mm lo que significa un aumento de 7 mm en relación al 307 CC.

En configuración cabriolet, el sistema de techo en dos partes con la luneta trasera separada de sus montantes de custodia se demuestra como el más eficaz en términos de espacio para equipajes.

El volumen del maletero es de 226 dm³ VDA o 266 litros de agua incluyendo el espacio bajo el piso. Ello supone un aumento respecto al 307 CC de 22 dm³ o 34 litros. La altura disponible entre el piso y la cortinilla es de 304 mm (20 mm más que en el 307 CC).

Con el tratamiento propio de un joyero, el maletero tiene un acabado muy cuidado, con enmoquetados laterales mullidos, un piso de excelente factura, anillas de sujeción cromadas, correas para los triángulos de señalización y una red para aumentar la practicidad. Cada configuración del maletero dispone de su propia fuente de luz; una en el capó que permite una iluminación vertical y otra en los paneles laterales que permite iluminar la zona bajo la cortinilla.

Bajo el piso, el amplio volumen disponible permite guardar, en espacios compartimentados cerrados y superpuestos, las herramientas de a bordo y el kit antipinchazos, el windstop plegado e incluso un eventual segundo triángulo de señalización. Con todo ello quedan todavía algunos espacios libres.



El comportamiento vibratorio. Uno de los elementos clave en un coupé-cabriolet

Un buen comportamiento vibratorio de un coche abierto demuestra la experiencia de su fabricante y lo eleva al nivel de los descapotables de gama alta.

El 308 CC aprovecha el trabajo realizado en la estructura del 308 y el buen comportamiento del 307 CC en la materia y ofrece un excelente confort vibratorio gracias a una estructura más rígida y optimizada pensando tanto en la seguridad pasiva como en el confort vibratorio. Así, los largueros del chasis se han reforzado en la parte más externa para aumentar al máximo la rigidez a la torsión mientras que el piso interior central y la plancha inferior trasera son dobles, el soporte delantero se ha reforzado con un acero de elevadísimo límite elástico y la mampara tras los respaldos traseros se ha reforzado con una doble chapa y con tirantes en cruz entre los arcos de seguridad.

También se han colocado tirantes bajo la carrocería con un diseño evolucionado en relación a los empleados en el 307 CC, los tirantes delanteros y traseros “en punta” se han modificado mientras que los centrales, en cruz, con un espesor de 7 mm son específicos para el 308 CC.

Dos soportes de carrocería (dampers) se han implantado sobre los largueros traseros. Permiten, como en el 307 CC, contener las vibraciones de la carrocería pero, además, su optimización ha permitido rebajar su peso en cuatro kilos.

La rigidez a la torsión estática se ha calculado en 1,30 mrd en configuración cabriolet y 0,9 mrd en coupé contra, respectivamente, 1,40 y 0,95 mrd en el 307 CC.

El 308 CC altera las estaciones...

El 308 CC consigue aumentar las posibilidades de utilización de su configuración cabriolet con un nivel de confort sorprendente que combina:

- ... una arquitectura en la que la inclinación del parabrisas y una posición más baja de los pasajeros delanteros se combinan para aumentar la protección contra las turbulencias de aire,
- ... una climatización automática que adapta de manera inteligente su cartografía cuando reconoce que se circula en configuración cabriolet para proporcionar un flujo, una temperatura y una distribución de aire en correlación con las condiciones exteriores (incidencia del sol, temperatura exterior...),
- ... asientos delanteros calefactables,
- ... un windstop paravientos que elimina las últimas turbulencias y que, tras ser utilizado, se pliega y se guarda en un hueco específico bajo el piso del maletero,
- ... y, sobre todo, el sistema “Airwave”, verdadera cascada de aire caliente que mana a la altura de la nuca de los pasajeros delanteros y cuyo flujo es regulable en temperatura, caudal y orientación.



Este sistema, integrado en ambos reposacabezas delanteros, está compuesto por un calefactor cerámico (CTP Control Temperature Program) y de un pequeño ventilador. Dispone de una ruedecilla para orientar el flujo de aire y adaptarse así a la altura del ocupante del asiento. Un mando situado en la consola central permite variar el conjunto de temperatura y caudal de aire entre tres niveles posibles.



El 308 CC es el primer coupé-cabriolet del mundo en ofrecer este equipamiento de alto de gama.

Una fuerte incitación a descubrir el interior... ... My name is CC... 308 CC...

El estilo del habitáculo sigue las líneas básicas de la gama 308, con su salpicadero elevado y su consola central inclinada que sugieren un habitáculo espacioso pero Peugeot ha decidido personalizar el interior del 308 CC para conseguir una ambientación realmente distintiva. Elementos determinantes de esta fuerte personalidad son, por ejemplo, los cuatro **grandes agarradores en acabado cromado satinado** que destacan en los paneles laterales e inspiran dinamismo y robustez.

Diseñados siguiendo la tradición de los grandes coupés

de gama alta, los asientos delanteros, generosamente esculpidos y envolventes y con apoyacabezas integrados parecen haber sido moldeados para sus ocupantes. Disponen de una parrilla estilizada para el difusor de aire caliente, el "Airwave", y el respaldo presenta una estructura rígida y una red portaobjetos al dorso.

Las plazas traseras se han diseñado con sumo esmero. Disponen de apoyabrazos, de paneles laterales parecidos a los de las puertas y de asientos con formas muy definidas que retoman el estilo de los delanteros. Las versiones con tapicería de cuero disponen de un apoyacodos central elevable mientras que los apoyacabezas integrados incluyen en su estructura arcos de seguridad extraíbles.

Todas estas soluciones ponen de manifiesto el cuidado con que se ha realizado el habitáculo, pensando siempre en los cuatro ocupantes. Ello convierte al 308 CC en un verdadero cuatro plazas, lo que queda evidenciado, sobre todo en la configuración cabriolet en la que los cuatro



apoyacabezas destacan de manera evidente en la línea general del coche.

La búsqueda de la exclusividad se manifiesta igualmente en una gran variedad de piezas específicas que aumentan el refinamiento de la carrocería CC:

- la instrumentación con fondo blanco, que evoca el mundo de la relojería,
- el volante inédito, tapizado en cuero en flor y que presenta en el brazo inferior una banda de realce en color cromado satinado,
- La decoración en negro nacarado brillante de la consola central,
- la consola central rediseñada alrededor de los mandos específicos CC (techo escamoteable, descenso simultáneo de los cuatro cristales, sistema "Airwave", mandos de la pantalla multifunción WIP Com 3D).

Un confort para saborearlo...

... en términos de habitabilidad

En las plazas delanteras la habitabilidad mejora en anchura tanto a nivel de los hombros como de los codos en relación



al 307 CC (11 y 25 mm respectivamente) gracias a la mayor anchura del vehículo lo que proporciona al 308 CC una ventaja determinante en su segmento.

Colocados 15 mm más bajos que en la berlina, los asientos delanteros del 308 CC tiene un desplazamiento longitudinal de 230 mm y son regulables en altura 56 mm lo que garantiza, como ya era el caso en el 307 CC, tanto una excelente posición de conducción como una buena habitabilidad vertical.

La banqueta deriva de las versiones deportivas de la berlina mientras que el respaldo es específico. Las regulaciones pueden ser manuales o eléctricas para los dos asientos delanteros, lo que revela el carácter alto de gama del 308 CC.

Los asientos eléctricos son una pequeña proeza técnica ya que integran, a la vez, el airbag de cabeza, el sistema "Airwave", el airbag de tórax y cadera, la calefacción del asiento, el sistema de fácil acceso a las plazas traseras, el detector de ocupación (en el caso del asiento del acompañante), los mandos eléctricos y, en el asiento del conductor, la memoria de la posición de conducción.

Detrás, los pasajeros gozan de una anchura superior al nivel de los hombros en relación al 307 CC con una cota de 1.216 mm (24 mm más) y un mejor espacio para las rodillas y los pies gracias a la estructura compacta de los asientos del 308 (10 mm extra).

... con una función inteligente de acceso a las plazas traseras

Auténtico coupé-cabriolet de cuatro plazas, el 308 CC ha cuidado, como es lógico, el acceso a las dos plazas traseras con una particularidad destacable en las versiones equipadas con asientos eléctricos.

El adelantamiento del asiento del conductor, por ejemplo, se efectúa como en la berlina de tres puertas gracias a una palanca lateral que inclina el respaldo hacia delante y desplaza eléctricamente el asiento en la misma dirección. En el 308 CC el asiento va más rápido que en el 3 puertas y, además, rebaja la altura de la banqueta si es factible, para facilitar el acceso o la salida de los pasajeros traseros.

La vuelta a su posición del asiento, siempre eléctricamente, se efectúa levantando el respaldo y manteniendo presionado un botón situado justo debajo de la palanca lo que permite, con toda seguridad para los pasajeros traseros, elegir el recorrido de vuelta atrás en función de la talla de los ocupantes. Como máximo, el asiento se retrasa a la posición memorizada en el caso del asiento del conductor.

... en términos de confort acústico

Una de las características más importantes impuesta en el pliego de condiciones del 308 CC fue alcanzar un alto grado de confort acústico. Éste se beneficia del excelente nivel alcanzado por la gama 308 en materia de insonorización, del trabajo específico realizado en la parte trasera de esta carrocería, del tratamiento acústico a que han sido sometidos los motores y de los efectos beneficiosos derivados del uso del “damper” situado en el tren trasero que reduce los ruidos de rodadura. Todo este conjunto de elementos se ha optimizado para proporcionar al 308 CC en configuración “coupé” el nivel de confort acústico de una carrocería exclusivamente “Coupé”.

308 CC – un Coupé-Cabriolet a la última

El nuevo programa de audio y telemática de Peugeot, llamado “WIP” por “the World in Peugeot”, se expresa mejor que nunca en el 308 CC.

Utiliza una doble antena, una de AM/FM1 disimulada en el pequeño alerón trasero y una antena FM2 situada en el panel trasero.

El **WIP Sound** es la oferta de radio CD MP3. Lleva seis altavoces y una conexión para aparatos externos en la guantera por medio de dos conectores RCA.

El **WIP Bluetooth** propone una radio CD MP3 con kit de manos libres Bluetooth que permite utilizar un teléfono móvil con total seguridad. Se acompaña de una toma USB y de tomas RCA en la guantera.

El **WIP Nav** es una nueva oferta de navegación embarcada muy competitiva con un diseño atractivo que asocia las funciones de audio con radio CD MP3 con sintonizador de tres vías, la telefonía manos libres Bluetooth, la navegación con cartografía europea,



la información de tráfico y las tomas RCA en la guantera. Dispone de una gran pantalla a color de 7 pulgadas en formato 16/9 escamoteable en la parte alta del salpicadero con visualización de mapas en 2D o en modo “birdview” o vista de pájaro.

El **WIP Com 3D** es la oferta alta de gama y comprende un disco duro de 40 gigabytes para la cartografía y la música, 10 de los cuales se consagran a la función Juke Box. Este equipo incluye un teléfono GSM integrado con

emplazamiento para la tarjeta SIM y funcionalidad Bluetooth. Dispone de la función de reconocimiento de voz y da acceso a los servicios asociados de Llamada de Emergencia y asistencia localizada y a los Servicios Móviles Peugeot.

Las informaciones se presentan en una pantalla a color de 7 pulgadas en formato 16/9 de alta resolución escamoteable en la parte alta del salpicadero con vista de mapas en 3D. La pantalla permite además ver películas en vídeo gracias al lector de DVD. El equipo dispone de tomas RCA y USB.

También está disponible un **Pack Hi-Fi JBL™** que propone un sonido “a medida”. Se compone de un amplificador digital de 8 vías y 240 vatios que controla todos los altavoces de alta fidelidad (dos medios-tweeters, dos woofers y dos altavoces elípticos coaxiales) y ajusta el volumen de audio al modo cabriolet y en función de la velocidad del coche.

Disfrutar serenamente del 308 CC...

... exige encontrar un buen confort psicológico a bordo.

La estructura derivada de la del 308 berlina así como todos los elementos de retención específicos a esta carrocería están pensados para asegurar un excelente nivel de seguridad pasiva y proteger a los ocupantes en caso de choques frontales, laterales o de vuelco.

El objetivo propuesto es conseguir 5 ★ EuroNCAP en el “test de protección de ocupantes adultos”.

La estructura recupera el bloque delantero con tres vías de esfuerzo de la berlina con profundas adaptaciones a nivel de la vía superior que enlaza con el pilar delantero específicamente reforzado. Los largueros remodelados resisten esfuerzos de 12 toneladas, las puertas, redimensionadas, se inspiran en las del 308 de tres puertas en

términos de resistencia al hundimiento en caso de choque lateral y ofrecen una resistencia de 6,5 toneladas... En definitiva, el 308 CC recibe las necesarias adaptaciones de la estructura de un coche “abierto” que tiene como objetivo convertirse en lo más rígido posible incluso en configuración cabriolet.

Por encima del pilar delantero, el montante del parabrisas contribuye tanto al aumento de la rigidez del coche como a la protección de los ocupantes en caso de vuelco. Está compuesto de dos estructuras en U entrelazadas, de grosor progresivo, que permiten obtener una mejor relación entre rigidez y peso que los tubos de refuerzo del 307 CC. Sus dimensiones son el resultado de una serie de test que simulaban vuelcos severos.

Además, el 308 CC está dotado de asientos situados más bajos que en la berlina, lo que redunda en una posición de conducción más de tipo “coupé” que tiene ventajas notables en caso de accidente. El 308 CC está dotado de airbags frontales, de airbags laterales de cadera/tórax y, en primicia mundial, de airbags de cabeza para los pasajeros delanteros montados directamente



en los asientos y que se despliegan desde la parte lateral exterior del apoyacabezas.

Es, por tanto, el único coupé-cabriolet del mundo que dispone del conjunto de elementos de protección lateral -cabeza, tórax y cadera- integrados en el asiento, asegurando de esta manera la eficacia de su despliegue y la protección del ocupante independientemente de la posición del asiento y en todas las circunstancias de choque lateral.

En coherencia con su planteamiento de coupé-cabriolet de cuatro plazas, las dos traseras están equipadas con cinturones de seguridad con limitadores de esfuerzo, avisador de no abrochado de los mismos y anclajes Isofix para sillas infantiles con accesos a los mismos más prácticos.

Este conjunto permite aventurar un resultado de cuatro estrellas –el máximo otorgado- en los test EuroNCAP de protección infantil.

Para casos de vuelco, el 308 CC está equipado de serie con arcos de seguridad extraíbles en perfil de aluminio perfectamente disimulados en los apoyacabezas traseros. Su activación pirotécnica tiene lugar en caso de detección de una situación de riesgo en función de la velocidad del vehículo y de la toma de un ángulo determinado por un algoritmo. Desde el momento en que este último ordena la activación, la salida de los arcos tiene lugar en menos de 20 milisegundos.

El aspecto de la seguridad ha sido cuidado a fondo como demuestran algunos ejemplos:

- cierre centralizado por mando a distancia de los portaobjetos con tapa (guantero y hueco bajo el apoyacodos central),
- supercierre y apertura selectiva de puertas de serie.

308 CC – una cita con el placer dinámico



Una interesante gama de motores

El 308 CC puede montar motores gasolina o diesel modernos, de buenas prestaciones y respetuosos con el medio ambiente perfectamente adaptados al concepto de coche descapotable.

La gama de gasolina en el momento del lanzamiento se articula alrededor del motor turbo de inyección directa fruto de la cooperación entre el Grupo BMW y PSA Peugeot Citroën.

- Motor 1.6 litros THP 150 CV (110 kW) – par de 240 Nm a 1.400 rpm. Caja de cambios manual de seis relaciones.
- Motor 1.6 litros THP 140 CV (103 kW) – par de 240 Nm a 1.400 rpm. Caja de cambios automática de cuatro relaciones con mando “Tiptronic system Porsche”.

La gama diesel de lanzamiento está formada por el motor 2.0 l HDi FAP asociado a cajas de cambios de seis relaciones.

- Motor 2.0 litros HDi FAP Euro 5 140 CV (103 kW) – par de 320 Nm (340 Nm con overboost) a 2.000 rpm. Caja de cambios manual de seis relaciones.
- Motor 2.0 litros HDi FAP Euro 5 140 CV (103 kW) – par de 320 Nm (340 Nm con overboost) a 2.000 rpm. Caja de cambios automática de seis relaciones con mando “Tiptronic system Porsche”.

El comportamiento dinámico



El comportamiento dinámico del 308 CC tiene por objetivo proponer placer de conducción y seguridad activa asociados a un buen nivel de confort.

Se beneficia, estructuralmente, de la arquitectura de chasis elegida para el 308, con vías anchas, y de la experiencia de Peugeot en el campo de los coupé-cabriolet así como de la aplicación de esta experiencia a una carrocería descapotable especialmente dotada en términos de rigidez torsional, un elemento clave para lograr un buen comportamiento en carretera.

Como para el resto de carrocerías de la gama 308, los trenes rodantes del 308 CC están compuestos por:

- un tren delantero de tipo pseudo McPherson invertido con barra estabilizadora desacoplada que proporciona al mismo tiempo un notable rigor de guiado y de filtraje de las irregularidades del piso. Se beneficia de un refuerzo del anclaje del eje al subchasis delantero, lo que aumenta la rigidez,
- un tren trasero de traviesa deformable con barra estabilizadora integrada y soldada que aumenta la calidad del comportamiento, y reduce las vibraciones y las inclinaciones de la carrocería,
- una dirección de asistencia variable electro-hidráulica de 650 vatios de potencia cuya asistencia varía en función de la velocidad del vehículo, de la velocidad de rotación del volante y de la temperatura del aceite de la dirección. La sección del accionador hidráulico y de la válvula se han adaptado a las características de esta carrocería.

Conservando la geometría de suspensiones de la berlina 308 -un conjunto sensiblemente evolucionado con respecto al 307- la adaptación del 308 CC comporta una reducción de la altura libre al suelo de 12 mm delante y 8 mm detrás (una “receta” tomada del 307 CC y que ha demostrado su eficacia en la berlina 308 THP de 175 CV). De este último se han tomado también los amortiguadores delanteros con una anchura de 22 mm en lugar de 20 en su tubo inferior y de 25 mm en lugar de 20 en el palier superior de los mismos para conseguir un excelente comportamiento al compensar la masa superior del vehículo y soportar mejor los esfuerzos.

Detrás, la traviesa dispone de un grosor de 5 o 6 mm en función de la motorización. Cuñas bimaterial, un 20 % más rígidas en relación a la berlina, han sido elegidas tanto para



evitar los movimientos de carrocería como para mejorar el confort.

El 308 CC puede equiparse en función del motor y la versión elegidas con conjuntos de llantas y neumáticos adaptados a esta carrocería y que permiten conciliar dinamismo, seguridad y placer de conducción con un buen nivel de confort, lo que ha obligado a elegir neumáticos más anchos que los de la berlina con el motor 1.6 THP de 150 CV, por ejemplo.

- Llantas de aluminio Izalco 7J16
Neumáticos 215/55 R 16,
- Llantas de aluminio Stromboli 7,5J17
Neumáticos 225/45 R17,
- Llantas de aluminio Lincancabur 8J18
Neumáticos 225/40 R18.

El 308 CC lleva de serie un kit antipinchazos que incluye un compresor y que se encuentra en una caja de herramientas situada bajo el piso del maletero, debajo de la caja portaobjetos.

En el 308 CC las prestaciones, la resistencia y la modulación de la frenada se cuidaron de manera especial de acuerdo con el carácter “placer/deportividad” del coche.

Los discos delanteros ventilados son de 302 x 26 mm y los traseros macizos de 249 x 9 mm. Van acompañados por un sistema de ayuda a la frenada de emergencia y la activación automática de los intermitentes de emergencia en caso de frenada fuerte.

Un ESP Bosch 8.1 que incluye ABS, repartidor electrónico de la fuerza de frenada, control de tracción y control de estabilidad equipa de serie los 308 CC con los motores 1.6 ITHP y 2.0 I HDi FAP.

Colores y tapicerías

Nueve tonos de carrocería para otras tantas personalidades

Blanco nacarado

Negro Perla Nera

Marrón Terre d'Ombre

Gris aluminio

Gris Shark

Gris Hurricane

Azul Abysse

Azul Ipanema

Rojo Babilonia

Tapizados interiores “sport” o “alta costura”

Los tapizados en tela o en cuero



En armonía con un salpicadero negro con inserciones en la consola “negro nacarado brillante” y “U” de consola en cromado satinado, los asientos pueden tapizarse:

- En **tejido “speed’up” gris metalizado** acompañado de una tela con trama en negro, una combinación deportiva no exenta de elegancia,
- En **cuero liso negro**, tradicional o en un **cuero perforado Vintage**, elegante y original, dos propuestas de serie o en opción en función de las versiones y que ponen de manifiesto el carácter alto de gama del 308 CC.

En armonía con un salpicadero bi-tono negro-crudo con inserciones en la consola “negro nacarado brillante” y “U” de consola en cromado satinado, se propone un tapizado de asientos en cuero liso crudo, elegante y luminoso.

Los tapizados en cuero integral

Habitual en el universo de los deportivos alto de gama pero raramente disponible a este nivel, el “cuero integral” es una opción en la que, además de la tapicería de los asientos, **se propone un tapizado integral en cuero del salpicadero, de los paneles de las puertas y de los montantes del parabrisas** y del marco de la consola central. El cuero integral está disponible en tres tonos:

- cuero integral negro con salpicadero en cuero negro,
- cuero integral en color crudo con salpicadero en cuero crudo,
- cuero integral Vintage con salpicadero en cuero Vintage.

Octubre 2008