



308 CC THP 200; muchas más sensaciones

El 308 CC recibe el nuevo motor 1.6 I THP 147 kW (200 CV), lanzado hace poco en el Coupé RCZ.

Esta versión corona la gama 308 CC a la que aporta un placer de conducción superior, mayores sensaciones y emoción sin renunciar a un máximo de polivalencia y de respeto hacia el medio ambiente.

El tope de gama de un vehículo exclusivo

Lanzado en la primavera de 2009, el 308 CC nació bajo la filosofía «Gran Turismo» de placer:

- En cualquier estación del año y en función de los deseos de sus ocupantes, la magia de su techo retráctil se despliega en tan solo 20 segundos;
- Con un diseño atractivo, un equipamiento de seguridad y de confort de gama alta (asientos delanteros envolventes con sistema Airwave para calentar la nuca, cuero integral, airbags de cabeza etc.) y una firma luminosa única con sus pilotos traseros, el 308 CC es un coche exclusivo hasta en sus más pequeños detalles;
- además de los sentidos, el 308 CC cuida las sensaciones: la experiencia de la Marca en la realización de chasis y en el desarrollo de este tipo de carrocerías han posibilitado que el coche ofrezca un comportamiento en carretera de altísimo nivel, tanto en su versión coupé como cabriolet, gracias, muy especialmente, a la rigidez de su estructura.

El potencial de su dinámico chasis se aprovecha al máximo con la **llegada del 1.6 I THP 147 kW (200 CV)**.

Este motor, que desde mediados de 2010 equipa al RCZ ofrece al 308 CC :

- un **aumento del dinamismo** para una clientela deseosa de disfrutar al volante, en todos los sentidos, con un motor que responde siempre sin dejar de ser cómodo de utilizar en el día a día y a cualquier régimen;
- un **dinamismo respetuoso** con su entorno, que mezcla unas prestaciones excelentes con un consumo de tan solo **7,0 l/100 km** y unas emisiones de **162 g/km de CO2**.



El 1.6 I THP 147 kW (200 CV); elogio de la eficacia

El nuevo motor 1.6 I THP 147 kW (200 CV) juega un papel determinante en el dinamismo de este 308 CC.

Con la asociación inédita de las tecnologías **THP** (turbocompresor Twin-Scroll e inyección directa de gasolina) y **VTi** (elevación variable de las válvulas de admisión y variación de fase del árbol de levas) este motor, asociado a una caja de cambios manual de seis velocidades, ofrece características sorprendentes.

Así, con una potencia máxima de 147 kW disponible entre 5.500 y 6.800 rpm y un par máximo de 275 Nm constante entre 1.700 y 4.500 rpm, este 308 CC se permite el lujo de conseguir cifras de consumo y emisiones de CO2 particularmente contenidas.

La acústica del motor se ha trabajado también de manera especial durante las fases de aceleración mediante la adopción de la tecnología **Sound System**.

El chasis del coche complementa perfectamente la filosofía de la mecánica: con neumáticos en medidas 225/40 R18, asegura una excelente estabilidad al tiempo que garantiza el confort a baja velocidad. Los discos de freno delanteros de 340 mm de diámetro son los responsables de la eficacia de su frenada.

El 308 CC 1.6 I THP 200 se empezará a vender en España, a partir de octubre a un precio de **34.820** € con el nivel de acabado «Féline» como única opción disponible.

Características técnicas al detalle

Motor: el nuevo 1.6 l THP 147 kW (200 CV) – BVM6

El nuevo motor 1.6 l THP 147 kW (200 CV), que aparece bajo el capó de 308 CC después de equipar al RCZ, nace bajo el signo de la eficacia en todos los sentidos del término: potencia y par generosos, consumo y emisiones de CO₂ particularmente contenidos y cumplimiento de la norma Euro 5.

Estas **preocupaciones medioambientales** han sido una de las prioridades más importantes en el desarrollo de este motor, lo que supone una **apuesta moderna y responsable**.

Con su par máximo de 275 Nm (desde 1.700 hasta 4.500 rpm) y su potencia máxima de 147 kW (de 5.500 a 6.800 rpm), este 308 CC ofrece recuperaciones y aceleraciones de primer orden (de 80 a 120 km/h en 7,5 segundos en quinta; de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos, 1.000 metros con salida parada en 28,4 s...) mientras que su consumo se queda en 7,0 l/100 km en ciclo mixto y sus emisiones en sólo 162 g/km de CO₂.

Para lograr estos resultados este bloque de 1.598 cm³ combina, en primicia mundial en un 4 cilindros, las tecnologías más recientes:

- **THP** (Turbo de Alta Presión) con un turbocompresor *Twin-Scroll*, para conseguir elevadas prestaciones y una respuesta instantánea a regímenes bajos e inyección directa de gasolina que facilita una combustión óptima;
- **VTi** (Variable valve and Timing injection) con elevación variable de las válvulas de admisión acoplada a los variadores de fase de los árboles de levas de admisión y de escape que permiten controlar tanto el consumo como las emisiones de CO₂.



PEUGEOT

Turbocompresor Twin-Scroll, para una reactividad máxima

Como indica su denominación, el turbo "Twin-Scroll" reagrupa, en el colector de escape y el turbocompresor, las salidas de gases de los cilindros dos a dos ("twin"). Un primer conducto agrupa los gases de los cilindros 1 y 4 y el segundo los de los cilindros 2 y 3. Los dos flujos de gases a presión desembocan en las volutas de entrada del turbo ("Scroll") y se mezclan de manera óptima directamente a nivel de la turbina para garantizar una presión máxima.

Esta configuración, que separa los gases de escape hasta la entrada de la turbina permite una mejor explotación de su dinámica.

Los flujos de gases de escape aceleran la turbina hasta un régimen 220.000 rpm y, de manera simultánea, accionan el compresor que comprime el aire fresco. Una válvula de descarga (Wastegate) interviene cuando se supera una presión máxima de compresión limitada a 1,3 bar.

Este conjunto comporta una **notable reactividad del motor**, ya que su entrada en acción se produce desde las 1.000 rpm y permite conseguir la cifra de par máximo a 1.700 rpm.

Inyección directa de alta presión para una optimización del rendimiento global

La inyección directa permite asociar una potencia específica elevada con consumos bajos y además, proporciona excelentes resultados en materia de emisiones.

Una bomba de alta presión de dos pistones accionada mecánicamente y montada al final del árbol de levas de admisión alimenta los inyectores mediante un conducto de distribución de acero inoxidable.

Los inyectores de alta presión pulverizan el combustible directamente y lateralmente en la cámara de combustión, a una presión máxima de 120 bar. La mezcla se reparte así de manera homogénea en la cámara, lo que **permite mejorar la combustión** y, en consecuencia, aumentar el rendimiento global de este motor. Además, la inyección directa contribuye a disminuir la cantidad de carburante que se quema de manera incompleta al limitar la cantidad de carburante en contacto directo con los tabiques de la cámara de combustión.

Este motor de gasolina sobrealimentado tiene una relación de compresión relativamente elevada de 10,5 :1.



PEUGEOT

Tecnología Variable Valve and Timing Injection (VTi) para reducir el consumo y las emisiones de CO2

Esta tecnología asocia un sistema de distribución de calado variable continuo de los árboles de levas de admisión y escape combinado con un **sistema de elevación variable de las válvulas de admisión**. Este último (desarrollado a partir de la tecnología VALVETRONIC del Grupo BMW) permite regular gradualmente la carrera máxima de las válvulas en función de las solicitudes del pedal del acelerador.

El conjunto facilita, con todo ello, **mejorar el rendimiento termodinámico de un motor de gasolina**, reduciendo significativamente los consumos (en especial en las fases de carga parcial), y, por consiguiente, las emisiones de CO2.

La tecnología Sound System

La «melodía del motor» 1.6 l THP 147 kW (200 CV) está particularmente trabajada para responder a una clientela también muy exigente en términos de acústica. La tecnología Sound System permite, de manera efectiva, proporcionar armonías distintas en función de la aceleración. Como si se tratara de un auténtico instrumento musical, una membrana que vibra según el tempo de la admisión, emite un sonido amplificado por un conducto acústico en las fases de aceleración, manteniendo, no obstante, un nivel sonoro bajo en los viajes largos.

Chasis: adaptaciones específicas

El conocimiento y la experiencia de la Marca

La **experiencia** de la Marca se pone de manifiesto para proporcionar un elevado **placer de conducción** y un comportamiento en carretera eficaz y dinámico manteniendo un notable confort para un uso cotidiano.

El 308 CC dispone del eficaz esquema de suspensiones de la plataforma 2: un eje delantero de tipo pseudo McPherson y un tren trasero de barra de torsión.

Sobre esta base, este 308 CC 1.6 l THP 147 kW adopta determinadas especificidades:



- un eje delantero que integra **pivotes** con rodamientos de mayor tamaño procedentes de la plataforma 3,
- llantas de aluminio 18 pulgadas de serie (modelo "Lincancabur") con neumáticos 225/40 R18.

El conjunto garantiza una perfecta estabilidad de las ruedas delanteras bajo **esfuerzo para una precisión y una eficacia óptimas** en beneficio del placer de conducción y de una seguridad al volante máxima en todo momento.

Eficacia de la frenada

Para asegurar una gran eficacia de frenada, tanto en términos de potencia como de resistencia, el conjunto se compone de discos ventilados de grandes dimensiones: **340 x 30 mm** los delanteros y 290 x 12 mm los traseros.

El ESP (desconectable) integra el **control de tracción inteligente**, un sistema anti-patinaje muy sofisticado que permite al vehículo ponerse en marcha y avanzar eficazmente en carreteras de baja adherencia (heladas, nevadas, en mal estado...). En estas condiciones adapta automáticamente su funcionamiento para permitir un mayor o menor grado de deslizamiento a las ruedas delanteras.