Il nostro sito internet è: www.rivistamotor.com

Motor

Il mensile dell'auto e del motore

63° ANNO N° 12 DICEMBRE 2003 — Sped. in abb. Post. 45% art.2 comma 20/b l.662/96 filiale di Roma - Euro 3,00

Peugeot 307 CC

UN MIX DI SUCCESSO

Il concetto Coupè/Cabriolet inventato dalla Casa francese diventato addirittura un marchio registrato ed oggi aumen la sua gamma di offerta con il debutto della nuova 307 CC

La Peugeot 307 CC: coupè e cabriolet allo stesso tempo

di Franco Carmignani

SAINT MAXIMINE - Dati alla mano, il segmento delle vetture un po' coupè e un po' cabriolet è decisamente in ascesa, questo perché la nuova filosofia di concepire l'auto ha suscitato l'interesse di molti automobilisti vogliosi di qualcosa di diverso. Chi non si "fidava" del tetto in tela è stato pienamente accontentato; così come chi non gradiva l'apertura manuale con la relativa sistemazione della capote nell'apposito vano. Ovviamente si è pensato anche a soddisfare tutti gli appassionati della classe cabriolet, che in questo modo hanno rinunciato (senza rimpianti) al dovere spesso imposto di acquistare un hard-top per la propria vettura.

UNA FILOSOFIA COLLAUDATA

Questa nuova tipologia è stata sperimentata per la prima volta dalla Casa francese su una delle sue vetture di maggior successo, la 206, ed ecco che oggi si ripresenta al grande pubblico con una versione "CC" dell'attuale core model. Il debutto della 307 Coupè/Cabriolet avviene anche quasi in contemporanea con il lancio ufficiale da parte di una rivale storica di Peugeot, di un modello del tutto similare che rappresenta la minaccia maggiore per l'affermazione del nuovo leone di Francia. Infatti sia la Mégane sia la 307 CC arriveranno sul mercato italiano quasi lo stesso periodo, ossia all'inizio del prossimo anno e... sicuramente ne vedremo delle belle. Per quanto concerne lo stile di questa elegante e raffinata coupè-cabriolet, il frontale personale, sottolineato dai grandi gruppi ottici, si raccorda armoniosamente con l'ampio parabrezza fortemente inclinato, delimitato dai montanti anteriori. L'arcata dinamica a grande curvatura si apre verso i pannelli laterali posteriori affusolati, che definiscono un lunotto avvolgente dalla bombatura pronunciata.

La coda è caratterizzata dagli elementi lur a diodi, inseriti nella faraleria che sconfi nel laterale. I sedili anteriori, di taglio sp e dalle numerose regolazioni, possono gliere comodamente anche passeggeri di de statura, grazie alle guide di regolazion consentono uno scorrimento fino a 230 1 quello riservato al tetto ripiegato.

La linea pulita ed elegante della Peugeot 307 CC in versione aperta

Con il tetto chiuso la nuova Peugeot 307 CC assume l'aspetto di un moderno coupè

lm³ (coupé). Come sulla 307 berli- di scorta, di misura normale, è si- n alloggiamento ricavato nel pavi- vano. In configurazione cabriolet, avvolgibile divide lo spazio per i

SICUREZZA

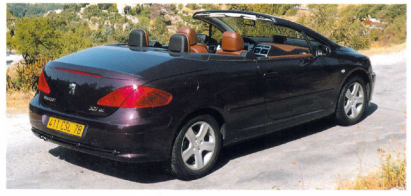
nti principali della trasformazione iolet (che avviene in 25 secondi, a eriore a 10 km/h), rigido, il lungo lu- bato in vetro e le mobili, rientrano laio grazie ad una innovativa e com- e automatica: per infatti, l'unica ope- nuale richiesta è la continua sull'appo- te. Per la cronaca, tato sviluppato dal- CTS, che è uno dei rincipali di Merce-

La 307 CC ha un telaio irrigidito che non solo di far lavorare al meglio i nti al suolo ma anche di offrire anco- protezione ai passeggeri, come evi- le quattro staffe ottenute nei test Eu- li interventi d'irrigidimento (cui con- anche la grande parete verticale po- n cui sono inseriti archetti ad estrazio- cnica che fuoriescono automatica- caso di ribaltamento) riguardano i lamiera, posizionati in modo tale da re gli occupanti e di distribuire gli caso d'urto. I rivestimenti interni per- una massima personalizzazione, co- quello che preferiamo è quello in pel- le" bicolore, che ben si sposa con la azione a sfondo bianco e illuminazio- stra, con gli inserti in radica e con il lisplay centrale munito di tutti i co- piena portata di mano. Al pari delle al- tre varianti della 307, la CC prevede l'opzione del sistema audio associato a RT3 che comprende, oltre all'autoradio con lettore di CD, un navigatore GPS, il telefono con Kit viva voce; il sistema è corredato da uno schermo da 7" a colori, 16/9° con visualizzazione della cartografia e dal caricatore a 5 CD.

GUIDA DIVERTENTE

Al momento del lancio, la 307 CC sarà disponi-

L'aspetto elegante e funzionale dell'abitacolo della nuova Peugeot 307 CC



La Peugeot 307 CC è un'auto ideale per godere della natura e dei panorami più attraenti

bile con tre motorizzazioni benzina: il 1.587 cc da 80 kW (110 CV) a 5.800 giri/min e due con la stessa cilindrata (1.997 cc), che sviluppano una potenza di 100 kW (136 CV) a 6.000 giri/min e 130 kW (180 CV) a 7.000 giri/min. Il primo è un quattro cilindri, con monoblocco in ghisa a camicie integrate, testata in lega leggera e doppio albero a camme in testa che aziona sedici valvole. L'aspirazione è stata definita per offrire una buona coppia ai bassi regimi: ha una valvola a farfalla d'ingresso dell'aria motorizzata e pilotata elettronicamente dalla centralina di gestione del motore. La gestione del motore è affidata ad una centralina Bosch M 7.4 che comanda un impianto d'iniezione multipoint sequenziale in fase (utilizza iniettori a getti multipli Bosch EV6 fissati su un condotto in materiale composito, senza ritorno, in cui la pressione della benzina è di 3,5 bar). L'accensione si compone di un blocco di due doppie bobine, montate verticalmente sulle candele (la sostituzione di quest'ultime è prevista dopo ogni 60 000 km) e gestite direttamente dal calcolatore. Il 136 CV è composto da un blocco motore compatto in lega leggera e presenta delle camicie in ghisa inserite in fusione. L'albero a gomiti in ghisa GS è fissato mediante un carter monoblocco in alluminio, rinforzato con inserti anch'essi in ghisa. Tutto il blocco e il carter sono chiusi nella parte inferiore da un coperchio in lega leggera che contribuisce alla rigidità dell'insieme e riduce sensibilmente le vibrazioni. La distribuzione avviene mediante una cinghia dentata collegata direttamente al pignone di ciascun albero a camme. La testata integra una rampa di iniezione EGR destinata a ridurre i consumi. L'elettronica di gestione comprende un'iniezione sequenziale Magneti Marelli 48 P e un sistema di accensione SAGEM BBC 2.2 a doppia bobina di tipo statico. L'impianto di scarico è formato da un collettore di tipo "quattro in uno" a inerzia termica ridotta, per ridurre i tempi di aumento di temperatura della marmitta catalitica. A tal fine il collettore è racchiuso in due conchiglie saldate che formano uno strato d'aria intorno ad esso. Infine, nel top di gamma da 180 CV l'albero a camme dell'aspirazione è dotato di un nuovo sistema di distribuzione a fasatura variabile continuata "VVT" (variable valve timing) la cui variazione angolare è compresa tra 0° e 40° rispetto alla fasatura dell'albero a gomiti. Questa viene effettuata grado per grado, consentendo in tal modo un riempimento ottimale delle camere di combustione con qualsiasi regime del motore. Tale caratteristica rende il motore più versatile e più potente. La testata a quattro valvole per cilindro è di tipo " cross flow " in alluminio stabilizzato. Presenta dei condotti d'aspirazione a forcella, la cui definizione è stata ottimizzata per migliorarne la permeabilità. Integra anche una camera di combustione a tetto, una camera del liquido di raffreddamento ottimizzata. Con le motorizzazioni da 100 e 130 kW la 307 CC è abbinata ad un cambio meccanico a cinque marce di tipo BE4 i cui rapporti di trasmissione sono stati scelti in funzione delle prestazioni e delle caratteristiche specifiche di ciascun motore. I cambi sono provvisti di un disco della frizione di 230 mm di diametro a comando idraulico. Sulla versione 100 kW è disponibile anche un cambio automatico di tipo AL4 autoadattivo a quattro rapporti con comando "Tiptronic System Porsche ".

Il bagagliaio della Peugeot 307 CC

La Peugeot 607 continua a proporre soluzioni tecniche avanzate nel settore delle ammiraglie

PEUGEOT 607 2.2 HDi 6Marce

IL PRIMATO DELL'AMMIRAGLIA

A tre anni dal lancio commerciale, la Peugeot 607 è ancora la prima vettura al mondo equipaggiata con il filtro attivo antiparticolato F.A.P. in abbinamento con la motorizzazione diesel ed oggi si propone al grande pubblico con un'inedita trasmissione manuale a sei rapporti.

La berlina di lusso del leone di Francia ha raggiunto recentemente un importante traguardo, quello delle cento mila unità vendute in appena tre anni di vita, e si appresta a diventare una delle berline del segmento H più diffuse nel vecchio continente. Il merito di tutto ciò va sicuramente al suo stile raffinato ed elegante che l'ha sempre contraddistinta, ma anche all'affidabilità e all'ottimo livello tecnologico di cui dispone. Un esempio palese della sua elevata architettura all'avanguardia sono le sospensioni con nove leggi di smorzamento e ancora di più, l'adozione del prezioso filtro antiparticolato F.A.P. abbinato al propulsore diesel. Si tratta di un motore a quattro valvole per cilindro, di 2.179 cc di cilindrata, è caratterizzato da un turbocompressore a geometria variabile e da due contrealberi che limitano le vibrazioni generate dalle parti mobili. Dispone, di un filtro attivo antiparticolato che gli conferisce un vantaggio ecologico decisivo perché trattiene il particolato, per poi bruciarlo in base ad un processo esclusivo. Va sottolineato che gli interventi di manutenzione del F.A.P. ora vengono effettuati dopo 120.000 km. Il motore sviluppa una potenza massima di 98 kW a 4.000 g/min ed una coppia massima di 314 Nm a 2.000 g/min. E' progettato per offrire già da 1.200 g/min. 250 Nm, che rappresenta circa l'80 % della coppia massima disponibile fino a 3.800 g/min. Una coppia elevata consente anche di guidare più a lungo ai bassi regimi, riducendo il consumo di carburante. I DW12 TED4 possiede una centralina elettronica che integra la funzione EOBD *(European On Board Diagnostic)* e che permette, mediante una spia presente sul cruscotto, di avvisare il guidatore quando la vettura supera regolarmente i valori di legge delle emissioni. I 2.2 HDi è equipaggiato con il nuovo cambio meccanico ML6C a sei marce. Un importante lavoro di compattamento ha permesso di conservare lo stesso ingombro del cambio a cinque marce originale, mantenendo invariato il raggio di sterzata. Il cambio ML6C beneficia degli ultimi miglioramenti che aumentano il piacere di guida, la precisione di selezione, l'inserimento dolce e rapido delle marce. Le sincronizzazioni sono, infatti, triple sulle prime due marce e doppie sulla terza. Anche la retromarcia è completamente sincronizzata. La griglia del comando del cambio è di tipo "a candelabro", con la linea della retromarcia contigua a quella della prima. Per evitare il passaggio indesiderato alla retromarcia, la leva di selezione è provvista di un anello di bloccaggio. La frizione è a comando idraulico, per un funzionamento dolce e sforzi costanti nel tempo **(F.C.)**.

Il... ponte di comando dell'ammiraglia Peugeot 607