

Peugeot 206 CC

Liebe auf den ersten Blick

Die Geschichte eines einzigartigen Automobils begann 1998 auf dem Genfer Automobilsalon. Damals, noch gut ein halbes Jahr vor der Markteinführung des neuen 206 in Deutschland, präsentierte Peugeot mit dem 20♥ die Studie eines faszinierenden Cabriolets mit festem Stahldach. Die Begeisterung, die dieser Verwandlungskünstler, der mal Coupé, mal Cabriolet sein kann, damals ausgelöst hat, ließ den Traum jetzt zur Wirklichkeit werden. Die Öffentlichkeit und die Medien zeigten sich von diesem Concept Car so begeistert, dass Peugeot die Serienfertigung dieses Autos beschloß.

Die Vorstellung der Serienversion des Peugeot 206 CC setzt eine lange und eindrucksvolle Geschichte fort. Auf den Spuren außergewöhnlicher Cabriolets und Coupés, wie beispielsweise in den Modellreihen 203, 403, 404 und 504, reicht diese Tradition bis in die Gegenwart. Mit dem 301 *Eclipse* setzte Peugeot bereits 1935 die Idee des Pariser Zahnarztes Georges Paulin um, ein Metall-Klappdach im Kofferraum zu versenken. Diese Erfindung wurde von 1936 bis 1938 beim 402 *Eclipse* in Serie produziert.

[zurück](#)

Innovation in der Kleinwagen-Klasse

Für die Entwicklung und Umsetzung der Idee beim 206 CC waren rund zwei Jahre Zeit nötig. Das Resultat kann sowohl in technischer wie auch in wirtschaftlicher Sicht als Glanzleistung angesehen werden. Als eine technische Glanzleistung deshalb, weil die Umsetzung der Technologie eines elektrohydraulisch einklappbaren festen Daches innerhalb der Kleinwagenklasse eine echte Innovation darstellt - zumal zwei Sitzplätze im Fond und ein vollwertiger Kofferraum erhalten bleiben.

Bemerkenswert ist auch die industrielle Realisation dieses automobilen Traums. Der 206 CC wird als Nischenfahrzeug in den Fertigungsprozess der 206 Limousine integriert und läuft im französischen Peugeot-Werk Mulhouse vom Band. Diese Produktion erlaubt eine kostenoptimierte Herstellung, die dem neuen 206 CC zu einem außerordentlich guten Preis-Leistungs-Verhältnis verhilft. Wenn die Produktion ihren vorgesehenen Rhythmus erreicht hat, werden pro Tag 400 Fahrzeuge des neuen Modells gebaut.

Wie kaum ein anderes Auto vereint der 206 CC zwei Fahrzeuge in einem - nämlich Coupé und Cabriolet. Ein entscheidendes Kriterium für die Kaufentscheidung bilden die Emotionen, die dieses Auto auslöst. Der 206 CC versteht sich als Fahrzeug mit mehreren Facetten für unterschiedliche Lebensstile. Er kann ebenso ein ideales Auto für Single-Haushalte sein wie ein faszinierender Zweitwagen für Ausflüge voller Emotionen und Fahrvergnügen.

Die technischen und stilistischen Lösungen sprechen sowohl die Liebhaber sportlich orientierter 2+2-sitziger Coupés als auch die Puristen an, für die Cabriofahren einem Lebensstil gleichkommt. Der 206 CC wird sich als ein völlig neues, attraktives Angebot durchsetzen, das zwei Spaßautos in einem Fahrzeug vereint. Das besondere Vergnügen besteht darin, dafür nur einmal und nicht mehr als für eine Großserien-Limousine zahlen zu müssen.

[zurück](#)

Riesiger Zuspruch durch die Kunden

Der europäische Markt für Coupés und Cabrios lag 1999 in allen Marktsegmenten zusammen bei knapp 550.000 Einheiten und war damit innerhalb von sechs Jahren um 66 Prozent gewachsen. Der 206 CC schafft ein neues und einzigartiges Angebot in der Klasse der Kleinwagen.

In Deutschland haben bereits über 20.000 potenzielle Kunden massives Interesse am neuen 206 CC bekundet. Bereits vor der Markteinführung hat Peugeot mit einem regelmäßigen Internet-Newsletter

eine enge Kundenbindung gepflegt. Für das Jahr 2001 ist in Deutschland ein Absatz von rund 12.000 Fahrzeugen geplant.

[zurück](#)

Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte

Der 206 CC schreibt die Erfolgsgeschichte des 206 fort. Der beliebte Kleinwagen hat seit seiner Premiere im Jahr 1998 eine bemerkenswerte Karriere erlebt. Nach weniger als 18 Monaten erreichte der 206 seine erste Produktions-Million. Auf dem deutschen Markt hat der 206 in den ersten beiden Jahren seiner Karriere schon über 90.000 Kunden gefunden.

Der 206 zeigt sich als besonders vielseitiges Modell. Als wirtschaftlicher und dabei komplett ausgestatteter Kleinwagen, als besonders dynamischer und sparsamer HDi-Diesel oder als sportlicher S16 legt er die unterschiedlichsten Charaktere an den Tag. Der 206 CC verkörpert nun eine weitere begeisternde Variante des Erfolgsmodells.

[zurück](#)

Mal Coupé, mal Cabriolet

Ein ausgeklügelter Dachmechanismus

Das feste Dach des 206 CC lässt sich durch eine innovative, elektrohydraulisch gesteuerte und geräuscharme Kinematik einklappen. Nach dem Entriegeln genügt ein einfacher Tastendruck, um das geschlossene Coupé in ein offenes Cabriolet zu verwandeln. Die vier Seitenscheiben fahren automatisch nach unten, während sich die Kofferraumklappe nach hinten öffnet, um das zusammengeklappte Dach aufzunehmen und sich dann wieder zu schließen. Der mit doppelter Kinematik ausgestattete Kofferraumdeckel lässt sich natürlich auch konventionell öffnen, um Gepäck im Kofferraum zu verstauen. In der Coupé-Konfiguration fasst der Kofferraum ein Gesamtvolumen von 410 Liter, bei geöffnetem Dach verbleiben noch 175 Liter Fassungsvermögen (nach VDA-Methode: 320 / 150 Liter).

Das Dach besteht aus zwei gegeneinander beweglichen Blechen, die fest mit zwei Gelenkarmen verbunden sind. Die Gelenkarme werden über zwei Hydraulikzylinder betätigt, wobei die Kinematik genau mit der Kofferraumhaube abgestimmt ist.

Das erste der beiden Bauteile bildet das eigentliche Dach, das zweite umfasst die heizbare Heckscheibe und ihren Rahmen einschließlich der hinteren Dachsäulen. Am vorderen Dachblech sitzen zwei Kniehebel für die Verriegelung in der Coupé-Konfiguration. Das komplette Dach mit allen Dichtungen und Hydraulikzylindern wiegt 33 Kilogramm.

Die Dichtigkeit der beweglichen und feststehenden Elemente wird über umlaufende Dichtungen erreicht, die in ihrem Querschnitt und dem gewählten Material an die Besonderheiten der jeweiligen Kontaktbereiche angepasst sind. Die Innenverkleidung der Bleche und die eingeklebte Heckscheibe, in die Heizwiderstände eingelassen sind, sind in ihrer Funktion mit der 206 Limousine vergleichbar.

Oberhalb der Trennwand zwischen Fahrgastraum und Kofferraum befindet sich eine Verkleidung aus Kunststoff, die diesen Bereich optisch gefällig gestaltet, zugleich aber beim Einklappen des Dachs vorübergehend eine Öffnung freigibt. Über einen Hydraulikzylinder wird die Verkleidung nämlich abgesenkt, solange der Öffnungs- bzw. Schließvorgang des Dachs noch nicht abgeschlossen ist, und danach wieder in ihre Ausgangsposition gebracht.

[zurück](#)

Die Elektrohydraulik

Die Elektrohydraulik steuert und synchronisiert die Öffnungs- und Schließsequenzen des Dachs, der Verkleidung und der oberen Klappe des Kofferraums. Es werden insgesamt fünf Betätigungszyylinder eingesetzt - zwei für das Dach, einer für die Verkleidung oberhalb der Trennwand zum Kofferraum und zwei für die Kofferraumklappe. Der Öldruck (max. 130 bar) wird von einer Hydraulikeinheit erzeugt, ein elektronisches Steuergerät überwacht ihre Funktion und die Druckabgabe. Das System ist auf der mittleren Traverse der Trennwand zwischen Fahrgast- und Kofferraum vibrationsentkoppelt befestigt und geräuschgedämmt.

Die komplette Hydraulikeinheit einschließlich der Geräuschdämmung und der beiden Betätigungszyylinder für die Kofferraumklappe bringt 6,2 Kilogramm auf die Waage. Das Dach mit seiner Verkleidung und der Heckscheibe sowie den Öffnungsmechanismen wiegt montagefertig rund 45 Kilogramm.

[zurück](#)

Die Handhabung

Das wandlungsfähige Dach ist in diesem Fahrzeugsegment eine große Premiere. Es lässt sich über einen einzigen Wippschalter in nur 20 Sekunden plus acht Sekunden für das Versenken oder Hochfahren der Seitenscheiben vollständig öffnen oder schließen.

In der Coupé-Definition kann das Dach nach dem Entriegeln der beiden vorderen Sicherungshebel erst nach dem Ertönen eines akustischen Signals geöffnet werden. Dafür müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein: erstens die Aktivierung eines Abdeckrollos im Kofferraum, durch das die Packhöhe für die Gepäckstücke begrenzt und damit der für das zusammengefaltete Dach nötige Raum sicherstellt wird. Und zweitens darf das Auto höchstens 10 km/h schnell gefahren werden, sonst verweigert das System jede Reaktion. Sollte ein Fehler auftreten, so ertönt ein Warnsignal.

Sind die Voraussetzungen erfüllt, genügt es, den Bedienschalter so lange gedrückt zu halten, bis ein weiteres akustisches Signal das Ende des Vorgangs meldet. Der Bedienschalter liegt auf der Mittelkonsole direkt hinter der Handbremse. Wenn das Dach geöffnet werden soll, fahren zuerst die vier Seitenscheiben herunter. Nach dem Öffnen des Dachs können sie gegebenenfalls wieder hochgefahren werden.

[zurück](#)

Die Karosseriestruktur

Mit seinen Abmessungen greift der 206 CC die Maße des 206 auf (Länge 3,835 Meter, Breite 1,673 Meter, Radstand 2,442 Meter). Mit einer Höhe von 1,373 Metern ist der 206 CC allerdings um 6,1 Zentimeter niedriger als sein älterer Bruder. So entstand eine echte Coupé-Silhouette mit einer fließenden, rassigen und zugleich kompakten Linienführung.

Die Karosseriestruktur dieser neuen 206-Version übernimmt damit wesentliche Bestandteile von der Limousine. So z. B. den Vorderwagen und den Motorträger, die mechanischen Aggregate und ihre Aufhängungen sowie das vordere Bodenblech und die Bodengruppenbasis.

Zur Erfüllung des Lastenhefts für ein 2+2-sitziges Coupé und zur Umsetzung der designerischen wie funktionellen Vorgaben wurden der Mittelteil und das Heck des Fahrzeugs jedoch adaptiert bzw. völlig neu aufgebaut.

Um dem 206 CC eine Steifigkeit zu verleihen, die in der Coupé-Konfiguration auf dem Niveau der Limousine liegt und in der Cabriolet-Konfiguration so hoch wie möglich ist, wurden Konzeption und Konstruktion der Strukturbauteile sowohl in ihrer Form wie auch in ihrer Anordnung und in der Materialauswahl mit besonderer Sorgfalt untersucht und in Langzeiterprobungen getestet. Angestrebt wurde dabei, die optimalen Eigenschaften im Bereich Fahrdynamik und Komfort zu erhalten.

Die komplette Struktur bringt mit ihren Versteifungen, aber ohne das einklappbare Dach und die Kofferraumhaube 317 Kilogramm und damit 50 Kilogramm mehr auf die Waage als eine dreitürige 206 Limousine. Das einklappbare Dach mit allen Metallteilen wiegt 33 Kilogramm, die Kofferraumhaube mit ihrem doppelten Öffnungsmechanismus 37 Kilogramm. Die Gesamtstruktur zeichnet sich durch eine hohe Torsions- und Biegesteifigkeit aus.

[zurück](#)

Die Struktur im Detail

Diese bemerkenswerten Ergebnisse sind vor allem auf eine großzügig verstärkte Bodengruppe zurückzuführen, die auf einer bereits sehr steifen Basis aufbauen konnte. Unter den zusätzlichen Verstärkungsmaßnahmen seien vor allem zwei rohrförmige Streben vorn genannt, die die beiden hinteren Enden des Motorträgers mit den Außenkanten des vorderen Bodenblechs direkt im Vordersitzbereich verbinden. Außerdem erhalten die seitlichen Längsträger einen dickeren Kern, und die Verbindungsstücke zwischen den Längsholmen im Vorderwagen und den A-Säulenholmen wurden unter dem vorderen Bodenblech verstärkt.

Die A-Säulenholme erhalten eine Versteifung und ein innen liegendes Rohr, das bis zur oberen Traverse des Windschutzscheibenrahmens reicht. In diese auf ihrer gesamten Breite als Kastenprofil ausgelegte Traverse sind die beiden Verriegelungskeile für das Dach integriert. Die Windschutzscheibensäulen besitzen darüber hinaus ein verstärktes Innenblech, und die Traverse im Armaturentafelbereich ist über verstärkte Lagerungen mit den A-Säulenholmen verbunden. Eine als Kastenprofil ausgestaltete Traverse verbindet die Längsträger und hinteren Dachsäulenholme im Bereich des abgesetzten Bodenblechs.

Eine gerippte Trennwand verbindet die überarbeiteten Seitenrahmen und trennt den Fahrgastraum vom Kofferraum. Diese Trennwand wird durch drei Traversen mit großzügigem Querschnitt verstärkt. Die obere Traverse nimmt die Gelenke für die Kofferraumhaube auf, die mittlere die Elektrohydraulik für die beweglichen Komponenten. Die dritte Traverse ist mit dem Bodenblech verbunden.

[zurück](#)

Das Baukastenprinzip

Die beiden vom dreitürigen 206 übernommenen Einstiegstüren sind rahmenlos und mit einer zusätzlichen längs verlaufenden Seitenaufprallversteifung, zwei Innenblechversteifungen und zwei Scharnierverstärkungen versehen.

Die vorderen Außenhautteile sind identisch mit denen der 206 Limousine und weisen entweder einen kleineren (1,6-Liter-Motor) oder einen großen Lufteinlass (2,0-Liter-Motor) auf. Die verbreiterten Kotflügel wurden vom 206 S16 übernommen, die Motorhaube ist bei allen 206-Modellen identisch.

Das Design der Windschutzscheibe und deren Neigung wurden überarbeitet. Die Seitenscheiben, die hinten nicht in einer Führung laufen, lassen sich vollständig in den Türen versenken; das gilt auch für die hinteren Seitenscheiben, die in der Fondseitenwand verschwinden.

Die kurze, verstärkte Radioantenne ist auf einem um 30 Grad geneigten feststehenden Fuß mittig in der oberen Traverse des Windschutzscheibenrahmens angeordnet. So können nicht nur die Windgeräusche begrenzt, sondern auch Interferenzen mit der Dachkinematik vermieden werden.

[zurück](#)

Die Technik des 206 CC

Zwei Motorvarianten für sportliches Fahrvergnügen

Den Einstieg bietet der neue 1,6-Liter-Motor mit 16 Ventilen. Bei einem Hubraum von 1587 Kubikzentimeter (Bohrung x Hub 78,5x82 Millimeter) leistet er 80 kW (109 PS) bei 5750/min. Sein maximales Drehmoment von 147 Nm erreicht das Triebwerk bei 4000/min. Schon bei 2000/min stehen 85 Prozent des maximalen Drehmoments zur Verfügung, 95 Prozent - das sind 140 Nm - liegen über einen weiten Drehzahlbereich von 3000 bis 5500/min an. Das Sechzehnventil-Triebwerk verfügt über zwei oben liegende Nockenwellen, der Zylinderkopf ist nach dem Querstromprinzip aufgebaut.

Mit diesem Motor stellt der 206 CC ein exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis dar. Dieses Modell erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h und verbraucht im Durchschnitt nur 7,0 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Die zweite Motorvariante für den 206 CC bietet noch sportlichere Fahrleistungen. Der aus dem 206 S16 bekannte 2,0-Liter mit 16 Ventilen leistet 100 kW (136 PS) und macht das Coupé Cabriolet bei Bedarf 204 km/h schnell. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h absolviert der stärkste 206 CC in nur 9,3 Sekunden. Im Gesamtverbrauch übt sich auch dieses Modell mit durchschnittlich 8,0 Liter auf 100 Kilometer in Zurückhaltung.

Mit einem Hubraum von 1997 Kubikzentimetern (Bohrung x Hub 85x88 Millimeter) entwickelt dieses Triebwerk ein maximales Drehmoment von 190 Nm bei 4000/min. Bereits bei 1800/min liegen 170 Nm an. Durch diese Drehmomentcharakteristik verfügt der Motor bereits bei niedrigen Drehzahlen über eine hohe Durchzugskraft, ohne den Fahrer zu häufigem Schalten zu zwingen. Der kompakte Motorblock des 2,0-Liters ist aus Leichtmetall gefertigt und besitzt eingegossene Laufbuchsen aus Grauguss.

Seinem hohen Leistungspotenzial entsprechend ist der neue 206 CC mit den Achsen und Bremsen des 206 S16 ausgestattet. Dazu kommen an die Abstimmung des Fahrzeugs angepasste Stabilisatoren. Vier Scheibenbremsen, ABS und elektronischer Bremskraftverteiler (EBV) sind ebenfalls selbstverständlich.

[zurück](#)

Die Kraftübertragung

Der 206 CC wird mit den in den Limousinen mit gleicher Motorisierung eingesetzten Fünfgang-Schaltgetrieben ausgestattet. Durch die Reifengröße ändert sich die Endübersetzung gegenüber den Limousinen geringfügig. Die Übersetzungen sind auf die jeweilige Motorcharakteristik abgestimmt, um einen hohen Wirkungsgrad und viel Fahrvergnügen sicherzustellen. Die seilzugbetätigte Kupplung ist spielfrei eingestellt.

Der 206 CC mit 1,6-Liter-Motor ist auch mit einer Viergang-Automatik (AL4) mit aktiver Steuerung verfügbar. Diese passt sich mit Hilfe der elektronischen Steuerung dem Fahrstil des Fahrers und dem Profil der gefahrenen Strecke an. In der Automatikversion verspricht der 206 CC besonders komfortables und entspanntes Fahrvergnügen.

[zurück](#)

Die Aufhängung

Wie alle 206-Modelle ist auch der 206 CC mit einer McPherson-Vorderachse mit Querlenkern und einer Hinterachse mit gezogenen Lenkern ausgestattet. Diese Aufhängung wurde jedoch gegenüber der des 206 S16 - von der er die meisten Komponenten übernimmt - anders abgestimmt, um dem komfortorientierten Fahrverhalten Rechnung zu tragen, ohne die Fahrdynamik zu beeinträchtigen.

An der Vorderachse sind die Dreieckslenker aus Schmiedestahl über zwei fest mit dem Motorträger verbundene Gelenke angelenkt. Im Sinne einer guten Radführung ist der vordere Anlenkpunkt des Querlenkers als Kugelgelenk ausgeführt, das eine sehr hohe Festigkeit gewährleistet.

Der entkoppelte Kurvenstabilisator entspricht dem des 206 *S16* und hat einen Durchmesser von 20 Millimetern. Er ist über eine ebenfalls mit zwei Kugelgelenken angelenkte Strebe direkt mit dem Tragelement verbunden. Das Tragelement nimmt eine Feder mit einem höheren Federungskomfort als beim 206 *S16* auf. Die hydraulischen Stoßdämpfer mit Gasdruckunterstützung verfügen über speziell auf die beiden Motoren mit 1,6 bzw. 2,0 Liter Hubraum abgestimmte Dämpfungskennlinien.

An der Hinterachse kommen modellspezifische Drehstäbe zum Einsatz. Der Querstabilisator ist gegenüber dem 206 *S16* etwas schlanker gestaltet. Diese Auslegung verleiht dem Auto ein stabiles und sanftes Fahrverhalten, welches das Peugeot-typische Temperament in keinsten Weise in Frage stellt.

[zurück](#)

Die Räder

In der 1,6-Liter-Version läuft das Coupé-Cabriolet auf Stahlrädern (6 J 15) mit Reifen der Größe 185/55R 15 V und einer "Océan" genannten Zierkappe aus Kunststoff. Optional sind zwei Versionen von Leichtmetallrädern lieferbar: Felgen der Größe 6 J 15 vom Typ "Scirocco" mit den Reifen der Grundausstattung (Serie beim 206 *CC* 1,6 *Platinum*) oder Felgen der Größe 6,5 J 16 vom Typ "Ouragan" mit Reifen der Dimension 205/45 ZR 16 W.

In der Zweiliter-Version kommen die Leichtmetallfelgen vom Typ "Ouragan" (6,5 J 16) ebenfalls mit Reifen der Dimension 205/45 ZR 16 W serienmäßig zum Einsatz.

[zurück](#)

Die Bremsen

Die Bremsanlage ist bei beiden Motorvarianten identisch. Sie umfasst vier Scheibenbremsen, die an der Vorderachse belüftet sind (Scheibendurchmesser 266 mm). Hinten kommen Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 247 Millimeter zum Einsatz. Die Serienausstattung des Fahrzeugs beinhaltet auch ein Antiblockiersystem (ITT TEVES) mit vier Sensoren vom Typ MK 20 und eine elektronische Bremskraftverteilung, über die der Bremsdruck zwischen Vorder- und Hinterachse sowie hinten zwischen rechter und linker Fahrzeugseite je nach Lastzustand aufgeteilt wird.

[zurück](#)

Die Ausstattung des 206 CC

Komfort und Sportlichkeit

Seine besondere Attraktivität erlangt der 206 *CC* nicht nur durch sein außergewöhnliches Design und das innovative Cabrio-Dach, sondern auch durch die gelungene Innenraumgestaltung und die umfangreiche Serienausstattung. Die Harmonie zwischen Exterieur und Interieur ist für ein solches Cabriolet von großer Bedeutung. Farblich optimal abgestimmte Bezugstoffe und eine sportliche Sitzposition auf den beiden vorderen Sitzen verleihen den vielen Gesichtern dieses faszinierenden Autos eine überzeugende Ausprägung.

Fahrer- und Beifahrerplatz sind in ihrem Aufbau identisch mit denen der 206 Limousine. So bietet das Cockpit mit der Armaturentafel und den Türverkleidungen dieselbe hohe Funktionalität, für die die anderen 206-Modelle bereits bekannt sind. Das gilt auch für die Ergonomie und die Bedienungsfreundlichkeit - so liegt z. B. die elektrische Betätigung für das Dach griffgünstig direkt neben der Handbremse.

Auch in der Fertigungs- und Verarbeitungsqualität steht der 206 *CC* seinen Brüdern in nichts nach. Dies kommt z. B. durch die Haptik der Dachverkleidung zum Ausdruck, oder durch die perfekte

Einpassung der seitlichen Entriegelungen für das Dach. Die Konzeption und Gestaltung dieser Elemente sind äußerst dezent und lassen nicht auf ein einklappbares Dach schließen.

[zurück](#)

Sportsitze mit ausgezeichnetem Seitenhalt serienmäßig

In der eigenständigen Linie des 206 CC liegt auch die tiefere Sitzposition begründet, die den sportlichen Charakter unterstreicht und mit der Nutzung des Fahrzeugs als Coupé harmoniert. Fahrer- und Beifahrersitz sind als Sportsitze ausgelegt und bieten ausgezeichneten Seitenhalt. Die Rückenlehnen weisen auf der Rückseite eine tiefe Aussparung auf, um Platz für eventuelle Fondpassagiere zu schaffen. In den Vordersitzen kommen spezielle Schaumelemente zum Einsatz, durch die man im 206 CC 25 Millimeter tiefer sitzt als in der 206 Limousine. Die Sitze sind mit verstellbaren Kopfstützen ausgestattet. Wie bereits in der 206 Limousine greifen diese Kopfstützen der Ende 2001 in Kraft tretenden EU-Richtlinie EEG 96/37 vor, die die Kopfstützenhöhe regelt.

Der Fahrersitz ist höhenverstellbar, der Beifahrersitz ist mit zwei Isofix-Befestigungen für einen Kindersitz ausgerüstet. Mit nur einem Bediengriff können die Sitze unter Abspeicherung der jeweiligen Einstellung nach vorne geschoben und die Rückenlehne vorgeklappt werden. Der Ein- und Ausstieg der Fondpassagiere wird durch den Bediengriff an der Sitzinnenseite erleichtert.

Die Fondgestaltung ist 206 CC-spezifisch. Zwei Fondpassagiere können in den schalensitzartig ausgestalteten Rücksitzen mit Metallgestell Platz nehmen. Auf der Fläche zwischen den beiden "Sitzmulden" ist Platz z. B. für ein kleines Gepäckstück. Die an der Trennwand zum Kofferraum abgestützten Rückenlehnen sind durch eine stilisierte Mittelsäule voneinander getrennt, in die oben ein Deckelfach mit einer Getränkehalterung integriert ist. Hinter beiden Rückenlehnen erhebt sich je ein ausgeschäumter Überrollbügel mit reiner Designfunktion.

Die Seitenverkleidungen sind so gestaltet, dass die Ellbogenfreiheit erhöht und eine Armauflage geschaffen wird. In die Verkleidung ist je ein Lautsprecher eingesetzt, der durch seine günstige Lage eine ausgezeichnete Klangwiedergabe sichert. Auch in den Türverkleidungen sitzen Lautsprecher, während in die Rückspiegelsockel Hochtöner integriert sind.

[zurück](#)

Komplette Serienausstattung für Sicherheit und Fahrvergnügen

Grundsätzlich ist der 206 CC mit folgenden Merkmalen ausgestattet:

- ABS mit EBV (Elektronische Bremskraftverteilung)
- Vier Airbags (Beifahrerairbag abschaltbar)
- Elektrische Betätigung des einklappbaren Dachs
- Scheinwerfer mit klarer Streuscheibe
- Nebelscheinwerfer
- Elektrisch betätigte und beheizbare Außenspiegel
- Elektrische Fensterheber vorn und hinten
- Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung
- Autoradio mit CD-Player
- Sportsitze
- Verchromtes Auspuffendrohr

Bestimmte Elemente und Verzierungen aus Aluminium, die beim 206 CC mit 2,0-Liter-Motorisierung und in Verbindung mit dem Top-Ausstattungsniveau *Platinum* bei beiden Motorisierungen zum Serienumfang gehören, verleihen dem 206 CC noch mehr Dynamik (Einstiegsleisten, Pedalerie, Schalthebelknäuf, Kombiinstrument mit grauen Skalenblättern).

Das Ausstattungsniveau *Platinum* bietet zusätzlich serienmäßig Lederausstattung, Klimaautomatik, wärmeabweisende Windschutzscheibe, beheizbare Vordersitze, Leichtmetallfelgen und eine Scheinwerferreinigungsanlage.

[zurück](#)

Farben und Stoffe für ein individuelles Styling

Die Farbpalette für den 206 CC umfasst acht Farben, die die Dynamik und den modernen Stil des 206 CC bestens zur Geltung bringen. Die Farben heißen: Granada Rot, Schwarz, Nymphen Grün, Quarz Silber, Luzifer Rot, Poseidon Blau, Eisberg Silber und Zeus Orange.

Um die Ausformung der Sportsitze zu unterstreichen, wurde für die Mittelbahnen der Sitzflächen und der Rückenlehnen ein Gewebe mit dem Dessin "Andorre" ausgewählt, während die Seitenwangen und die Rückseiten der Sitze mit einem einfarbig schwarzen Stoff bezogen sind. Dieser Stoff wird in vier Farbtönen angeboten, von denen einer sehr dezent ist (Anthrazit), die drei anderen (Blau, Flammenorange und Anisgrün) dagegen eher modisch gestaltet sind.

In klassischer Sportwagentradition wurden auch zwei elegante Lederausstattungen in das Angebot aufgenommen, um eine noch individuellere Gestaltung des 206 CC zu ermöglichen: Das anthrazitfarbene Leder bringt eine gewisse Noblesse und lässt sich mit allen Karosseriefarben kombinieren. Es hebt außerdem die Metallverzierungen der verschiedenen Bedienelemente hervor und verleiht dem Interieur damit einen Hauch von High-Tech.

Die zweifarbig anthrazit/rote Lederausstattung ist ausgesprochen sportlich und wirkt am besten in Kombination mit einer Karosserie in Quarz Silber, Eisberg Silber oder Schwarz. Sie wird ergänzt durch rote Steppnähte und ein ebenfalls anthrazit/rot ummanteltes Sportlenkrad.

Der voll verkleidete Kofferraum ist geradflächig und in Breite und Tiefe großzügig dimensioniert. Das Reserverad wurde durch ein Pannenset mit zwei Reifenfüllpatronen ersetzt, die rechts im Kofferraum untergebracht sind.

[zurück](#)

Genügend Platz für Gepäck

In der Coupé-Konfiguration liegt das Gesamt-Kofferraumvolumen bei 410 Liter, was durchaus als beachtlich zu betrachten ist. Wenn das Dach geöffnet und in seiner Ablage verstaut ist, reduziert sich die nutzbare Höhe des Kofferraums auf 250 Millimeter, es bleibt jedoch mit 175 Liter ein großzügiges Gesamtvolumen zur Verfügung, in dem z. B. neben einem flach gelegten mittelgroßen Koffer noch verschiedene andere Gegenstände Platz finden (nach VDA-Methode: 320 / 150 Liter).

Ein waagerecht angebrachtes elastisches Trennrollo mit einem elektrischen Sicherheitskontakt begrenzt den Gepäckraum, wenn das Dach geöffnet werden soll. Dies ist nur möglich, wenn das Trennrollo gespannt ist.

Die voluminöse Kofferraumhaube lässt sich dank Griff aus Verbundkunststoff und Druckzylindern so leicht schließen wie sie sich öffnet. Sämtliche Mechanismen sind abgedeckt und wie der Kofferraumboden und seine Seitenwände mit Teppich verkleidet.

Türen und Kofferraum werden zwar über die HF-Fernbedienung verriegelt, beim Entriegeln bleibt jedoch der Kofferraum ausgespart, um seinen Inhalt besonders in der Cabriolet-Konfiguration besser zu schützen.

[zurück](#)

Das Sonderzubehör

Wenn der 206 CC als offener Zweisitzer gefahren wird, kann hinten ein Windschott installiert werden. Es besteht aus zwei Rahmen aus Aluminiumprofilen, in die ein feinmaschiges Polyesternetz eingesetzt ist. Die Einheit passt sich harmonisch in das Fahrzeug-Design ein. Alle 206 CC besitzen die vier Befestigungspunkte, die für die Montage dieses Sonderzubehörs nötig sind. In 90 Grad-Stellung werden auch jene Luftwirbel, die durch die ausgeklügelte Luftführung noch nicht neutralisiert wurden, durch das Windschott absorbiert, während die waagerechte Komponente die Funktion einer Gepäckabdeckung übernimmt.

Dieses 206 CC-spezifische Windschott behindert die Dachkinematik in keinster Weise und kann daher auch in der Coupé-Konfiguration im Fahrgastraum bleiben. Wenn jedoch auch auf den Fondplätzen Passagiere mitfahren sollen, kann das Windschott in beiden Fahrzeugkonfigurationen flach im Kofferraum verstaut werden.

Der eigens für den 206 CC gestylte Gepäckträger harmoniert mit der dynamischen Linie des Fahrzeugs. Er besteht aus rostfreien Edelstahlrohren und vier Aluminiumfüßen und wird mit acht diebstahlgeschützten Schrauben auf der in Wagenfarbe lackierten Relling auf der Kofferraumhaube befestigt. Das Profil des senkrechten Gepäckträgerteils ist so ausgelegt, das auch längere Gegenstände beim Transport nicht an die Karosserie stoßen können.

Der Heckgepäckträger ist für maximal 20 Kilogramm Gepäck konzipiert. Wird er nicht benötigt, so muss er nicht abmontiert werden, denn er stört weder die Dachkinematik noch den Zugang zum Kofferraum.

November 2000