

207 RC...

Passion intense

PEUGEOT, QUI DISPOSE D'UNE VÉRITABLE LÉGITIMITÉ « HISTORIQUE » AUTANT QUE « SPORTIVE » SUR LE TERRITOIRE DES PETITES VOITURES PUISSANTES, PRINCIPALEMENT DANS LA SÉRIE DES « 20. », SE DEVAIT DE PROPOSER UNE VERSION RC AU SEIN DE LA GAMME 207.

Cette nouvelle sportive s'inscrit naturellement comme l'incarnation contemporaine du véhicule compact à très fort tempérament.

La 207 RC, qui sera commercialisée au début du printemps, perpétue le mythe des petites sportives

– 205 GTi dans les années 80 et 206 RC plus récemment – qui ont comblé de plaisir les amateurs de sensations automobiles, et fait rêver les conducteurs des versions moins turbulentes.

Cette nouvelle sportive s'inscrit naturellement comme l'incarnation contemporaine du véhicule compact à très fort tempérament. Sa technologie élaborée, façonnée par le savoir-faire de Peugeot, a donné naissance à une voiture qui reste polyvalente et facile à vivre au quotidien. Elle concentre ainsi tous les arguments pour séduire les « puristes du chronomètre » comme les « amateurs de hauts de gamme sportifs », afin qu'ils puissent savourer leur plaisir... intensément.

> L'alchimie de la 207 RC synthétise :

- **Le style racé et expressif de la 207 trois portes « sport », pimenté d'attributs distinctifs avec une ostentation dosée.**

Utiles à son efficacité ou personnalisations esthétiques, ces caractéristiques confèrent à la 207 une allure sportive clairement identifiable par les passionnés.

- **La personnalité déterminée et volontaire de la 207, animée d'un « cœur d'athlète », fruit de la coopération avec BMW.**

Il s'agit d'un moteur turbo à injection directe, développant 128 kW (≈ 175 ch) et 240 Nm de

couple à 1 600 tr/mn. Avidé de sollicitations, il dispense des performances de haut niveau, comme en témoignent les valeurs suivantes :

Vitesse maximale :	220 km/h
1 000 m départ arrêté :	27,8 s
0-100 km/h :	7,1 s
Reprises 80-120 km/h :	7 s
(en 5 ^e)	

La coloration sonore de son échappement, très valorisante, participe à l'expression sportive du tempérament de la 207.

• ***Les qualités routières de la gamme, musclées d'équipements de haute technicité.***

Choisi et mis au point avec le savoir-faire de Peugeot pour une efficacité maximale, l'ensemble des liaisons au sol procure une aisance de conduite assortie d'un niveau de sécurité active jamais atteint dans cette catégorie, avec notamment un ESP muni d'une fonction SSP, qui permettra à chaque conducteur de savourer intensément « son » plaisir de conduite.

• ***L'habitacle ergonomique et lumineux de la 207, aménagé et décoré pour quatre « âmes » sportives.***

Le caractère résolument sportif de la 207 RC est conçu pour être vécu passionnément au quotidien. Pourtant, installé dans son siège-baquet devant

un volant à repose-pouces et un combiné à damiers, le conducteur pourra légitimement rêver de « harnais », juste en bouclant sa ceinture de sécurité... sur circuit exclusivement !

• ***Les équipements de confort, véritables instruments du plaisir à bord pour toutes les distances, les ambiances, les circonstances...***

Une climatisation automatique, une gamme d'autoradios et de télématiques, des aides à la conduite pertinentes comme le limiteur de vitesse, etc.

La 207 RC est prête à séduire tous les passionnés, elle cristallise tous les ingrédients du plaisir automobile !

Mars 2007



207 RC



Le style extérieur

La 207 RC partage avec la berline 207 Sport sa longueur de 4,037 m et le profil dynamique de sa silhouette trois portes.

Elle présente ainsi une face avant expressivement modelée munie d'une grille d'entrée d'air d'aspect métallique, de projecteurs antibrouillard circulaires cerclés de chrome et d'immenses projecteurs encadrant un lion « volontaire ».

Clins d'œil à la 206 WRC, les passages de roues taillés « sport » soulignent les voies larges de la 207 RC et promettent aérodynamisme et sportivité.

La 207 RC se distingue cependant par des attributs sportifs favorables à son efficacité :

- un becquet de haut de lunette, optimisant l'appui aérodynamique à haute vitesse avec un gain de 25 kg à 200 km/h,
- des pneumatiques Bridgestone Potenza de taille 205/45R17W montés sur des roues inédites « Pitlane », de 17 pouces à neuf bâtons,
- une double sortie d'échappement chromée de forme trapézoïdale.

Ces codes de reconnaissance subtilement forts s'accompagnent de traités esthétiques exclusifs qui signent sa personnalité :

- des projecteurs elliptiques à éclairage latéral statique dont le masque sombre « black chrome » confère un regard acéré empli de détermination,
- une lunette arrière et des vitres de custodes surteintées,
- des coquilles de rétroviseurs extérieurs d'aspect chrome satiné,
- une peinture véritablement « intégrale », puisqu'elle concerne aussi le bandeau de pare-chocs arrière intégrant les capteurs d'aide au stationnement alors que toutes les autres 207 disposent d'un bandeau noir grainé,
- des montants de portes avec adhésifs « noir brillant ».

Conçue avec un souci du détail qui crée la différence, la 207 RC souligne sa personnalité sportive tout en valorisant l'esthétique dynamique de la gamme berline tout entière.



Le style intérieur

Incontestablement ancré dans l'univers sportif, l'habitacle permet à quatre occupants de partager les sensations sportives automobiles que dispense la 207 RC.

Sculpturales coquilles ergonomiques dédiées à une compétition imaginaire, les sièges-baquets avant présentent un maintien latéral très prononcé du bas du corps jusqu'aux épaules. Leurs appuie-tête intégrés simulent « un passe-harnais » qui accentue la tonalité sportive.

À l'arrière, les deux passagers disposent d'assises modelées offrant un excellent maintien latéral et munies d'un appuie-tête virgule rétractable, pour ne pas entraver la rétrovision si les places sont inoccupées.

Autour de ce « mobilier » très typé, l'environnement intérieur dynamique propre aux 207 hausse le ton.

Le combiné, issu de l'univers de la moto avec ses

cadrans ronds cerclés de chrome, se distingue par des fonds noirs à damiers, une typographie en éventail et des aiguilles rouges. Il comporte cinq cadrans ou indicateurs, dont la température d'huile.

Le volant est réglable sur 40 mm en hauteur comme en profondeur et ménage des repose-pouce. Il dispose d'un gainage bi-cuir lisse/perforé enrichi d'une bague en décor Indy au toucher « soft ».

Le repose-pied actif dispose d'un traité aluminium à picots antidérapants, à l'instar des trois coiffes du pédalier.

Le décor Indy et son toucher « soft » anime de façon exclusive la RC. Ce décor est présent sur les quatre enjoliveurs d'aérateurs de la planche de bord ainsi que sur les enjoliveurs verticaux de la façade technique.



Moteur 1.6 *ℓ* THP 175 ch

Coopération

Le 1.6 *ℓ* THP16v 128 kW (≈ 175 ch) est un nouveau membre de la famille de moteurs essence, issue de la coopération entre PSA Peugeot Citroën et BMW Group.

L'objectif de cette association est de développer des moteurs essence dotés de technologies innovantes offrant des prestations de haut niveau – avec des consommations contenues –, tout en répondant aux contraintes de coûts imposées

pour les segments des gammes basses et moyennes inférieures, auxquels ils sont destinés. Pour répondre à cette problématique, chaque partenaire a apporté le meilleur de sa compétence et de son savoir-faire, que ce soit dans le domaine de la conception des moteurs ou de la mise en œuvre des procédés de fabrication.

La production est réalisée au sein de l'usine PSA Peugeot Citroën de Douvrin, en France.



Caractéristiques

Ce moteur « EP6 DTS » est une déclinaison sportive du moteur « EP6 DT », le 1.6 / THP de 110 kW ($\approx$ 150 ch), dynamique et polyvalent, apparu à l'automne 2006 sous le capot de la 207. Sa mécanique et son contenu technologique sont très proches, mais il adopte une cartographie moteur entièrement recalibrée pour un typage plus sportif ainsi que des modifications au niveau du carter du turbo et de son matériau, pour permettre d'atteindre des puissances plus élevées.

Dès la conception, le cahier des charges du moteur visait à allier de nombreuses contraintes :

- assurer une puissance de premier ordre, directement comparable à celle des meilleurs moteurs 2 litres,
- obtenir une grande souplesse d'utilisation, notamment par une importante disponibilité du couple dès les plus bas régimes,
- contenir les consommations et les émissions,
- maîtriser la compacité et le poids, afin de faciliter son implantation dans les petits véhicules.

Le but est donc de favoriser au maximum l'agrément et le plaisir de conduite, tout en optimisant le coût d'utilisation.

Le choix technique du 4 cylindres 1.6 / s'est imposé car les petits moteurs turbocompressés, dotés d'une puissance spécifique élevée, offrent un avantage significatif en termes de consommation par rapport à des moteurs atmosphériques conventionnels de plus forte cylindrée. Cette stratégie de « downsizing » est comparable à celle qui s'opère dans le domaine des diesel HDi de la Marque.

Ce moteur 1.6 / THP est un 4 cylindres de 1 598 cm³ doté d'une puissance maximale de 128 kW ($\approx$ 175 ch) à 6 000 tr/mn. Il est coiffé d'une culasse à seize soupapes avec deux arbres à cames en tête.

Un soin tout particulier est apporté au développement du couple et au temps de réponse. Ainsi, il permet déjà de délivrer un couple de 153 Nm dès 1 000 tr/mn. Son couple maximal de 240 Nm est atteint à seulement 1 600 tr/mn et cette valeur reste inchangée jusqu'à 4 500 tr/mn. Il est par ailleurs encore de 204 Nm à 6 000 tr/mn. Mais ce couple maximal peut être encore augmenté grâce à la fonction overboost, qui accroît momentanément la pression de suralimentation du moteur. Il peut ainsi atteindre 260 Nm lors d'une forte sollicitation de l'accélérateur. Cet overboost s'active sur l'un des trois rapports supérieurs en pleine charge, dès les bas régimes jusqu'à 5 200 tr/mn.

Plusieurs innovations technologiques ont permis la réussite de ce challenge technique, notamment :

- l'injection directe,
- un turbocompresseur Twin-Scroll,
- une culasse à distribution par deux arbres à cames en tête avec calage variable en continu pour l'admission,
- une pompe à huile pilotée,
- un carter moteur innovant.

L'injection directe pour un niveau élevé de performance

L'injection directe permet d'associer une puissance spécifique élevée avec de basses consommations. Elle permet aussi un excellent résultat en matière d'émissions.

Une pompe haute pression à deux pistons, entraînée mécaniquement et montée en bout de l'arbre à cames d'admission, alimente les injecteurs par l'intermédiaire d'une rampe de distribution en Inox. Les injecteurs à haute pression pulvérisent le carburant directement et latéralement dans la chambre de combustion, à une pression maximale de 120 bars.



207 RC

Le mélange étant alors réparti de façon homogène dans la chambre, cela lui permet d'améliorer la combustion et donc d'augmenter le rendement global de ce moteur. De plus, l'injection directe contribue à diminuer la quantité de carburant incomplètement brûlé par la limitation de la proportion de carburant au contact des parois. Il est à noter que ce moteur à essence suralimenté atteint le taux de compression relativement élevé de 10,5 : 1.

Le turbocompresseur Twin-Scroll, une première dans cette catégorie, pour une réactivité maximale

Comme avec le 1.6 THP de 110 kW ($\approx$ 150 ch), l'utilisation d'un turbocompresseur Twin-Scroll constitue une première à ce niveau de cylindrée et, qui plus est, à ce niveau de gamme.

Comme l'indique l'appellation « Twin-Scroll », il s'agit en premier lieu de regrouper dans le collecteur d'échappement et le turbocompresseur les conduits de gaz des cylindres par paires (« twin »). Ces conduits réunissent ainsi les gaz des cylindres 1 et 4 ainsi que ceux des 2 et 3. Ces deux colonnes de gaz pulsantes débouchent ensuite dans des volutes (« scroll ») et ces flux se combinent de façon optimale directement au niveau de la turbine pour lui assurer une poussée maximale.

Cette configuration, qui sépare les gaz d'échappements jusqu'à l'entrée de la turbine, permet d'exploiter au mieux leur dynamique.

Ceci engendre une remarquable réactivité du moteur, puisque sa mise en pression débute dès 1 000 tr/mn pour atteindre le couple maximal dès 1 600 tr/mn. Le temps de réponse, souvent critiqué sur les moteurs turbocompressés essence, est ainsi drastiquement minimisé. Ce temps de réponse a par ailleurs été particulièrement travaillé au niveau de la cartographie moteur pour privilégier son instantanéité.

Le flux des gaz d'échappement accélère la turbine jusqu'au régime de 220 000 tr/mn. Elle entraîne simultanément le compresseur qui comprime l'air frais. Une soupape de décharge (Wastegate) agit au-delà d'une pression maximale de compression limitée à 0,8 bar.

Toutefois, lors du déclenchement de l'overboost, l'ouverture de cette Wastegate est retardée afin d'atteindre une pression de 1 bar de façon momentanée et augmenter ainsi le couple maximal à 260 Nm.

En raison de l'augmentation de puissance par rapport au moteur 1.6 THP de 110 kW ($\approx$ 150 ch), le carter de la turbine du turbocompresseur KKK est en acier plutôt qu'en fonte.

La culasse à deux arbres à cames en tête avec calage variable, organe majeur de l'ensemble

La culasse de ce « quatre cylindres » est équipée de deux arbres à cames en tête usinés, ainsi que de poussoirs hydrauliques pour le rattrapage automatique du jeu des soupapes. Grâce au grand angle de ces soupapes, il a été possible de réduire nettement le frottement en adoptant des linguets à rouleau pour tous les éléments de la transmission mécanique. En effet, l'une des priorités du projet était la diminution des pertes par frottement, afin de réduire les consommations.

Le poids de la distribution a aussi été optimisé pour faciliter la montée en régime du moteur. Dans cette logique, les queues de soupapes ont un diamètre de seulement 5 mm.

Le calage variable en continu de l'arbre à cames d'admission (appelé aussi VVT, *Variable Valve Timing*) assure une puissance et un couple optimisés, associés à des valeurs de consommation et de dépollution très favorables.



La pompe à huile à débit piloté, pour réduire la consommation

La pompe à pignons dentés, entraînée par une chaîne, fournit le volume exact d'huile nécessaire pour toutes les conditions de fonctionnement. Grâce à ce pilotage optimisé évitant la consommation d'énergie inutile, cette pompe à débit régulé consomme jusqu'à 160 Watts de moins en énergie qu'une pompe conventionnelle, tout en abaissant la consommation de carburant de 1 % environ dans le cycle mixte européen. A 6 000 tr/mn, le gain est de 1,25 kW.

De plus, comme les moteurs suralimentés sont soumis à de fortes sollicitations thermiques, un échangeur de chaleur huile/eau intégré dans le filtre à huile et assisté par un thermostat piloté maintient la température de l'huile moteur à un niveau sûr, même à pleine charge. En outre, en chauffant plus rapidement l'huile moteur, l'échangeur raccourcit la durée de la phase de mise en température, tout en réduisant la consommation, et donc les émissions.

Un carter moteur aux propriétés exceptionnelles

La construction du carter moteur en aluminium en deux parties, carter cylindre et carter chapeau, garantit :

- une rigidité extrême grâce à des nervures de « rigidification »,

- une excellente acoustique, de l'ordre de celle d'un carter en fonte plus épais et donc beaucoup plus lourd.

Le carter comporte des chemises en fonte insérées à la coulée. Le carter chapeau est vissé sur le carter cylindre en enserrant le vilebrequin. En raison des contraintes physiques importantes dues au couple généré par la présence du turbocompresseur, des inserts en acier fritté sont coulés dans le carter chapeau au niveau des paliers de vilebrequin. Par ailleurs, en ce qui concerne ce vilebrequin, la réduction des frottements a été particulièrement travaillée.

Enfin, le carter moteur est conçu de façon à favoriser les mouvements d'air résultant des mouvements de l'embellage afin d'en minimiser les pertes par pompage à haut régime.

Un entretien facile

Selon les conditions d'utilisation et le style de conduite, la périodicité des vidanges d'huile sera de 30 000 km ou 2 ans. Les bougies et le filtre à air doivent être changés tous les 60 000 km. L'entraînement des arbres à cames par chaîne n'est pas seulement précis et fiable, il reste aussi exempt d'entretien pendant toute la durée de vie du moteur, de même qu'aucune opération d'entretien n'est nécessaire sur les soupapes en raison de leur rattrapage hydraulique automatique.



Boîte de vitesses

Cette version adopte la boîte de vitesses mécanique de type « BE4/5T » à cinq rapports. La boîte BE est déjà accouplée à de nombreux moteurs au sein du groupe PSA Peugeot Citroën, tant en essence qu'en diesel.

Sur ce nouveau moteur essence à vocation sportive, cette boîte de vitesses bénéficie d'un étagement spécifique, avec des rapports de boîte plus courts, exploitant pleinement la grande souplesse du moteur. Seule la première

est rallongée afin d'obtenir des passages « plus dynamiques » dans les virages à vitesse réduite, telle une épingle, en permettant au véhicule d'évoluer à 66 km/h grâce à un régime maximal repoussé à 6 800 tr/mn pour les deux premières vitesses.

Notons également que l'embrayage a été renforcé pour supporter le couple temporaire de 260 Nm lors de la mise en fonction de l'overboost.



Performances

Le tempérament sportif de la 207 RC, issu de la technologie du moteur et de l'excellence du châssis, se traduit directement dans les chiffres. Ainsi, conducteur seul, il ne faut que 27,8 s pour parcourir le 1 000 m départ arrêté tandis que le 0 à 100 km/h est abattu en seulement 7,1 s, ce qui place la 207 RC sensiblement devant sa devancière, la 206 RC. Les reprises sont éloquentes : 7 s sur le dernier rapport pour passer

de 80 à 120 km/h (contre 10,6 s avec la 206 RC). La vitesse maximale, atteinte sur le 5^e rapport, est de 220 km/h.

Enfin, les technologies utilisées pour ce moteur et leur impact sur la disponibilité du couple à bas régimes préservent la consommation de carburant (7,2 l en cycle mixte contre 8,6 l pour la 206 RC) et permettent des émissions de CO₂ contenues (171 g/km contre 204 g/km en 206).



Adaptations

La rigueur du comportement routier de la 207, déjà largement appréciée par sa clientèle, prend ici toute son expression. La RC est basée sur un châssis garantissant à toutes les 207 un typage dynamique et sans concession avec la sécurité. Avec ce moteur résolument sportif et grâce à

quelques adaptations spécifiques, la 207 RC adopte un comportement d'une redoutable efficacité et d'une exceptionnelle stabilité tout en restant, finalement, d'une grande facilité de conduite.

Liaisons au sol

Comme sur toutes les 207, les liaisons au sol se composent d'un train avant de type pseudo-McPherson. Pour la RC, l'articulation avant du triangle est désormais confiée à une rotule en lieu et place de l'articulation élastique. L'articulation arrière reste quant à elle élastique, tout en étant rigidifiée. L'ensemble garantit ainsi une parfaite tenue du plan des roues avant sous efforts pour une précision maximale.

La raideur de la traverse déformable du train

arrière est, augmentée de près de 30 % par rapport à la 207 dotée du 1.6 THP 110 kW (≈ 150 ch).

Les amortisseurs hydrauliques à clapets pressurisés à 5 bars, structurellement identiques au reste de la gamme, obéissent à des lois spécifiquement étudiées pour la 207 équipée de ce moteur. De même, la raideur des ressorts avant et arrière est augmentée afin d'offrir au châssis la plus grande efficacité possible en termes de tenue de route.

Direction

La direction assistée électrique de type « brushless », reconnue dès son lancement pour sa polyvalence, et qui offre maniabilité à basse vitesse et précision à plus vive allure, est recalibrée sur cette version

pour prendre en compte les performances moteur et offrir un maximum de remontée d'information pour une précision optimale lors de la conduite.



Freins

Le freinage est assuré à l'avant par des disques ventilés spécifiques de 302 mm de diamètre et de 26 mm d'épaisseur. Ces disques reçoivent des étriers de frein d'un diamètre augmenté à 57 mm. Des disques pleins de 249 x 9 mm sont utilisés à l'arrière.

Un système ESP (*Electronic Stability Program*) Teves Mk60 équipe cette version en série. Il intègre un ABS, un répartiteur électronique de

freinage (REF), une aide au freinage d'urgence (AFU), un antipatinage (ASR) et un contrôle de stabilité (CDS), qui détecte toute amorce de sous-virage ou de survirage. Enfin, il permet l'intégration d'un tout nouveau système, le SSP (voir chapitre sécurité).

Les fonctions AFU, ASR, CDS peuvent être
intégralement déconnectées, afin de permettre
à une clientèle exigeante et expérimentée
d'exploiter pleinement les capacités de la 207 RC.

Pneumatiques

La 207 RC reçoit exclusivement de nouvelles jantes aluminium de 17 pouces « Pitlane » à 9 rayons, aperçues lors du Mondial de Paris

2006 sur le concept-car 207 . Elles sont chaussées de pneumatiques Bridgestone Potenza RE050A 205/45 R17 W.

Sécurité

La fonction SSP

Côté sécurité, la 207 RC intègre une importante innovation, le système SSP (*Steering Stability Program*). Ce système permet, dans certaines conditions de freinage, un couplage entre la fonction ESP et la direction à assistance électrique du véhicule. Le but du dialogue entre ces deux organes est d'améliorer la stabilité et la distance d'arrêt du véhicule en ligne droite, lors d'un freinage sur des surfaces d'adhérence différentes entre les roues droite et les roues gauche (par exemple, sur un côté asphalté « haute adhérence » et sur un autre « basse

adhérence », comme de la glace, de la boue, du gazon humide...).

En temps normal, la fonction ESP va reconnaître l'asymétrie du revêtement et limiter le freinage sur la partie haute adhérence. Cette stratégie préserve la stabilité de la voiture, mais n'optimise pas la performance du freinage. Dans cette situation, le SSP va permettre de freiner dès le départ davantage sur la partie adhérente de la route et, anticipant l'instabilité du véhicule, va appliquer un couple dans la direction pour aider le conducteur à atteindre un angle optimal avec le volant.



Ce couple est envoyé moins de 100 ms après le début du freinage et l'angle recommandé peut atteindre 80 degrés.

Il ne s'agit pas d'un « contre-braquage automatique » puisque le conducteur peut choisir de ne pas suivre la consigne du volant – dans ce cas, le freinage revient à une stratégie classique privilégiant la stabilité.

Ce système engendre au final, un gain de la distance d'arrêt compris entre 4 et 10 % selon les conditions, tout en garantissant la stabilité du véhicule. Encore peu répandu, c'est la première fois qu'il est appliqué sur un véhicule de ce segment.

La sécurité commune à toutes les 207

Comme sur toutes les 207, la 207 RC intègre sur le bloc avant une double voie, qui répartit plus efficacement l'absorption d'énergie en cas de choc pour en faciliter la dissipation et, notamment, participer à la protection des piétons. Cette conception est directement issue de la 407.

Pour les chocs latéraux, la conception de l'armature de caisse et de la superstructure permet d'absorber l'énergie et de préserver une cellule de survie. Les renforts de frise et les barres tubulaires des portes participent à la rigidité. Les paddings de portes concourent également à l'absorption d'énergie.

La 207 RC, comme toutes les versions trois portes de la 207, est renforcée contre les chocs latéraux par un pion anti-échappement assurant une liaison permanente entre la porte et le pied central, garantie d'une résistance optimale de l'ensemble.

Deux airbags frontaux, deux airbags latéraux et deux airbags rideaux contribuent également à préserver au maximum les passagers avant et arrière.

Rappelons que les tests Euro Ncap ont décerné à la 207 cinq étoiles au test de protection des

adultes, quatre étoiles au test de protection des enfants et trois étoiles au test de protection des piétons.

Enfin, le système télématique RT3, disponible en option, permet (outre ses fonctions audio, téléphone et navigation) l'accès à un service d'assistance et au service Peugeot Urgence. Ce service d'appel d'urgence qui localise la voiture est proposé gratuitement, sans limite de durée et déployé à ce jour en France, Allemagne, Espagne, Italie, Belgique et au Luxembourg. Il permet une mise en relation du client avec un professionnel parlant sa langue d'origine. Rappelons que ce service peut être sollicité manuellement ou automatiquement (en cas de déclenchement d'éléments pyrotechniques tels les airbags par exemple), ce qui permet l'intervention rapide des secours adéquats.

Depuis son lancement en 2003, plus de 1 000 utilisateurs ont été secourus grâce à Peugeot Urgence.

Ce système d'appel d'urgence vient d'être certifié conforme aux exigences de la sécurité civile française puisque agréé par la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile (DDSC) dépendant du Ministère de l'Intérieur Français.



> Les équipements de confort

Avides de sensations, les occupants de la 207 RC plébisciteront néanmoins au quotidien les éléments de confort disponibles (en série ou en option), qui permettent de savourer encore plus intensément le caractère de cette voiture sportive.

Les vitres arrière à compas, le pare-brise athermique, la climatisation automatique bizona assurent une ambiance intérieure aérée et un confort thermique propices au bien-être à toutes les places.

L'autoradio RD4 mono-CD RDS, de série, permet d'agrémenter le voyage, ou d'accompagner le tempo !

Sont proposées, en option, une version bi-tuner compatible MP3 ou un système RT3 conjuguant une radio RDS, un guidage embarqué GPS, un téléphone GSM avec écran couleur 7" 16/9°.

Une installation hi-fi JBL associée à l'autoradio bi-tuner ou au système RT3 peut combler, en option, les plus mélomanes.

Un kit téléphone mains libres Bluetooth est également proposé en option avec les autoradios RD4. Ce système permet de jumeler, par ondes radio, un téléphone portable éponyme à l'équipement radio de la voiture.

Depuis sa place particulièrement convoitée, le conducteur de la 207 RC profitera des aides précieuses mises à sa disposition, en série ou en option, pour son confort et sa sécurité de conduite :

- un système d'aide au stationnement arrière,
- un limiteur de vitesse couplé au régulateur de vitesse,
- un détecteur de sous-gonflage direct,
- des projecteurs ellipsoïdes associés à un éclairage directionnel statique,
- un allumage automatique des projecteurs,
- un essuie-vitre automatique à capteur de pluie,
- des rétroviseurs extérieurs de grande dimension, à rabattement télécommandé,
- un rétroviseur intérieur électrochrome.



> Les teintes et l'habillage

Les teintes de carrosserie

Ciblée « sport automobile », la gamme des laques de carrosserie est composée de six nuances.

Les opaques vernies :

- Blanc Banquise
- Rouge Aden

Les métallisées vernies :

- Noir Obsidien
- Bleu Recife
- Gris Aluminium
- Gris Shark

Certaines de ces teintes seront choisies pour mettre en évidence l'exclusivité haut de gamme de la 207 RC, comme la nouvelle teinte Gris Shark qui semble composer un camaïeu avec les jantes, les vitres de lunette arrière et de custodes assombries, la nouvelle brillance des enjoliveurs de montants de portes et même le chrome satiné très technologique des coquilles de rétroviseurs. D'autres afficheront d'évidence le tempérament de la voiture et, pour d'éventuelles compétitions sur circuit ou route fermée, permettront de mettre en valeur les stickers des sponsors ou le numéro de course.

L'habillage intérieur

Privilégiant les matériaux de l'univers sportif, les sièges avant sont habillés d'alcantara sombre en partie centrale des assises et des dossiers ainsi que sur la tête. Les bourrelets latéraux en contact avec le corps sont garnis d'une maille 3D « trami ». Le reste du siège est recouvert d'une matière particulièrement facile d'entretien. Cet ensemble est rehaussé de surpiqûres gris clair,

rappelées sur les panneaux de portes à médaillon alcantara, sur les surtapis ainsi que sur le soufflet de levier de vitesse.

Le garnissage de la banquette arrière rappelle cette composition d'habillage.

Mars 2007



207 RC



207 RC

1.6 *l* THP 16v 128 kW (≈175 ch)

Boîte de vitesses mécanique

MOTEUR		EP6 DTS - Euro 4
	Cylindrée (cm³)	1598
	Puissance max. (kW) / régime (tr/mn)	128 / 6000
	Couple max. (Nm) / régime (tr/mn)	240 (260*) / 1600
TRANSMISSION		
	Type de boîte de vitesses	BE4 / 5T
	Pont	19 / 75
	Vitesse (km/h) pour 1000 tr/mn en 1 ^{ère}	9,77
	en 2 ^e	15,30
	en 3 ^e	20,90
	en 4 ^e	27,10
	en 5 ^e	33,19
PNEUMATIQUES		
	Dimensions	205 / 45 R 17 W
	Circonférence de roulement (m)	1,879
PUISSANCE ADMINISTRATIVE		10
VITESSE MAXIMALE (km/h)		220
PERFORMANCES - Conducteur seul / «1/2 charge»		
	0 à 400 m (s)	15,2 / 15,6
	0 à 1000 m (s)	27,8 / 28,5
	0 à 100 km/h (s)	7,1 / 7,6
	80 à 120 km/h sur le dernier rapport (s)	7,0 / 7,5
	80 à 120 km/h sur l'avant dernier rapport (s)	5,5 / 6,0
CONSOMMATIONS (l/100 km - g/km)		
	ECE	9,9
	EUDC	5,7
	MIXTE / CO ₂	7,2 / 171
MASSE A VIDE (kg) - avec le plein		1250

(*) Overboost, enrichissement ponctuel en air et en carburant