

Peugeot 206 RC - In Leistung und Ausstattung die Krönung seiner Baureihe

Autor: **Peugeot**

Sportliche Kraftentfaltung aus zwei Litern Hubraum

Sportfahrwerk auf 17-Zoll-Rädern

Komplette Sicherheitsausstattung mit serienmäßigem ESP

Mit dem neuen Peugeot 206 RC krönt die französische Marke die große technische Erfahrung aus ihrer langjährigen Teilnahme an der Rallye-Weltmeisterschaft und setzt diese in die Konstruktion straßentauglicher Automobile um. Nicht zufällig zieren die Buchstaben RC zum ersten Mal ein 206-Modell, denn die Plattform dieser Baureihe liegt auch dem 206 WRC zu Grunde, einem Auto, mit dem Peugeot bisher drei Mal in Folge die Rallye-Weltmeisterschaft gewann.

Die Konstruktionsvorgaben für den neuen Peugeot 206 RC umfassten im Wesentlichen folgende Punkte:

überlegene Fahrleistungen

aktive Sicherheit durch modernste Fahrwerkstechnik

Komfort und Luxus für anspruchsvolle Fahrer

Preiswürdigkeit

Triebwerk als Herzstück und Pulsbeschleuniger

Ausgangspunkt der Planungen war eine Hochleistungsmaschine, die unter die kompakte Haube des 206 passte. Mit dem 2,0-Liter-Aggregat, das bereits in den Baureihen 206, 307, 406 und 807 zum Einsatz kommt, war ein solcher Motorblock schnell gefunden. In seiner Auslegung auf 100 kW (136 PS) arbeitet dieses intern EW 10 genannte Triebwerk auch im 206 Sport, im 206 CC und im 206 SW.

Von diesem bewährten Benzinmotor ist der neue Typ EW10 J4S mit zwei oben liegenden Nockenwellen und Vierventiltechnik im neuen Peugeot 206 RC abgeleitet. Seine gesteigerte Leistung verdankt er sorgfältiger Feinarbeit an Zylinderkopf, Einlass, Auslass und Steuerung, womit er zum stärksten Vertreter dieser Motorengeneration geworden ist. Um dieses Ziel zu erreichen, nahm Peugeot die Dienste der Spezialfirma Mécachrome in Anspruch, die südöstlich von Orléans ansässig ist und sich mit der Entwicklung von Rennmotoren einen Namen gemacht hat.

Aus exakt 1 997 cm³ Hubraum – Bohrung 85 mm, Hub 88 mm – entwickelt das Aggregat starke 130 kW (177 PS) bei 7 000 Umdrehungen pro Minute und mobilisiert ein Drehmoment von 202 Newtonmeter bei 4 750/min. Bereits bei 2 000/min liegen 160 Nm und damit knapp 80 Prozent des maximal verfügbaren Drehmoments an. Das Triebwerk kann bis

7300/min ausgedreht werden.

Mit seinen Fahrleistungen setzt der nur 1100 Kilogramm schwere Peugeot 206 RC Maßstäbe in seiner Klasse: In 7,4 Sekunden beschleunigt er aus dem Stand auf 100 km/h, als Höchstgeschwindigkeit erreicht er 220 km/h. Der Normverbrauch liegt bei 8,6 Liter Super, über Land wurden 6,7 Liter gemessen. Im übrigen erfüllt er die steuerbegünstigte Abgasnorm D 4.

Motortechnik vom Feinsten

Die stufenlose Verstellung der Einlass-Nockenwelle (VVT – Variable Valve Timing) ermöglicht eine Spreizung der Steuerzeiten von 0° bis 40° und ermöglicht so lastabhängig eine bessere Zylinderfüllung und Leistungsentfaltung. Als Material für den Querstrom-Zylinderkopf mit Vierventiltechnik und dachförmigen Brennräumen wählten die Konstrukteure stabilisiertes Aluminium. Motorlast, Drehmoment und Öltemperatur bestimmen die Spreizung der VVT-Einlassnockenwelle, die von der Motorelektronik gesteuert wird.

Vier stiftförmige Einzelzündspulen versorgen die mittig in den Brennräumen angeordneten Einelektroden-Zündkerzen, die erst nach 120 000 Kilometern ausgetauscht werden müssen.

Der Vier-in-eins-Auspuffkrümmer ist aus rostfreiem Edelstahl hergestellt. Im Wesentlichen drei Teile umfasst der Abgasstrang: einen Metallkatalysator mit zwei Liter Volumen und einer Edelmetallmenge von 120 Gramm, weiter einen sieben Liter großen Zwischenschalldämpfer, daran anschließend quer unter dem Gepäckraum den 25-Liter-Hauptschalldämpfer. Die Abgasleitung mündet in ein verchromtes Doppelendrohr, mit dem das sportliche Temperament des 206 RC nach außen unterstrichen wird.

Kraftübertragung durch hochpräzise Schaltung

Der Vierzylinder im Peugeot 206 RC kommt in Verbindung mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe vom gleichen Typ zum Einsatz, das schon im 206 Sport der Kraftübertragung dient. Um enge Kehren zügiger durchfahren zu können, ist der erste Gang länger übersetzt und ermöglicht zum Beispiel bei 7 000/min eine Geschwindigkeit von 66 km/h. Die Kupplung wird per Seilzug betätigt, das Ausrücklager ist spielfrei eingestellt.

Der 206 RC fährt serienmäßig auf Leichtmetallfelgen der Größe 7J17 ET 28 und Reifen der Dimension 205/40 R17 W mit einem Abrollumfang von 1,816 Meter.

Aufwändige Verbindung von sportlicher Härte und Komfort

Speziell an die Leistungsfähigkeit und die sportliche Auslegung dieses Modells wurde das Fahrwerk des Peugeot 206 RC angepasst, wobei dem Insassenkomfort genauso viel Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Die vordere Radaufhängung mit McPherson-Federbeinachse an Dreiecksquerlenkern besitzt einen entkoppelten Kurvenstabilisator und hydraulische Stoßdämpfer mit 3 bar Gasdruckunterstützung.

Im Sinne eines besten Wirkungsgrades in allen Fahrsituationen tragen die Pirelli-Reifen der Serie P7000 in Verbindung mit einer gegenüber dem 206 Sport veränderten Achsgeometrie und härteren Federn nicht nur zum Fahrkomfort, sondern auch zu bester Traktion und

Richtungsstabilität bei.

Die Hinterachse mit gezogenen Lenkern ist fest mit einem Querträger verbunden und besitzt zwei Drehstäbe, einen Stabilisator und zwei hydraulische Stoßdämpfer. Um die Hinterachsführung zu verbessern und den Einschlag der Räder durch Einwirkung von Querkraften zu minimieren, der vor allem auf die höhere Fahrdynamik und die durch den niedrigeren Querschnitt der härteren Reifen zurückzuführen ist, wurde die Hinterachse mit zwei Zugstreben ausgestattet. Sie verbinden die Aufhängungslenker mit einem fest am Querträger fixierten Gabelgelenk.

Zum Ausgleich der strafferen Federabstimmung und zur Erhöhung der Traktion und Straßenhaftung des Fahrzeugs bei sportlicher Fahrt wurden die Stabilisatoren gegenüber denen des 206 Sport verstärkt.

Mehr Sicherheit durch Elektronik

Der 206 RC wird serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) von Continental TEVES (Typ MK60) ausgerüstet. Durch Eingriff in das Motormanagement und die Bremsen kann das Antischleudersystem ESP im Grenzbereich zur Fahrsicherheit in extremen Situationen – wie zum Beispiel bei heftigen Lenkbewegung während eines Ausweichmanövers – oder zur Verbesserung der Traktion und der Fortbewegung auf Fahrbahnbelägen mit unterschiedlichen Haftwerten beitragen.

Die drehzahlabhängige Servolenkung arbeitet mit hoher Präzision und guter Rückmeldung an den Fahrer. Beim Rangieren gibt sie maximale Unterstützung, die bei Erhöhung der Drehzahl sinkt und sich ab 3 800/min auf den vorgegebenen Minimalwert einpendelt.

Vier Scheibenbremsen sorgen für sichere Verzögerung auch aus hohen Geschwindigkeiten: vorn kommen belüftete Scheiben und hinten Vollscheiben zum Einsatz.

Das schon erwähnte elektronische Stabilitätsprogramm Continental TEVES (MK60), das bisher höheren Fahrzeugklassen vorbehalten war, übt folgende vier Funktionen aus:

Antiblockiersystem (ABS MK 60), das beim Bremsen nicht nur für die Verzögerung und Stabilität des Fahrzeugs sorgt, sondern es auch bei schwierigen Haftungsbeiwerten manövrierfähig hält. elektronische Bremskraftverteilung (ESBS – Enhanced Stability Brake System), die den Bremsdruck für jedes Rad unter Berücksichtigung der jeweiligen Haftung festlegt und so noch mehr Fahrstabilität ermöglicht.

Antriebsschlupfregelung (ASR), die durch die Analyse des Schlupfs an den Antriebsrädern und die nötige Korrektur durch Rücknahme des Motordrehmoments sowie eventuell notwendiges Abbremsen des durchdrehenden Rades für bestmögliche Traktion beim Anfahren und auf glattem Straßenbelag sorgt.

dynamische Stabilitätskontrolle (CDS - Contrôle dynamique de Stabilité), die einen vom Fahrer gegebenen Richtungsbefehl (Lenkwinkel und Fahrzeuggeschwindigkeit) ebenso wie die Tendenz des Fahrzeugs zum Unter- oder Übersteuern (Drehgeschwindigkeit der Räder und um die Fahrzeughochachse, Querbewegung) analysiert und bei Bedarf über einen gezielten Bremseneingriff an einzelnen Rädern die Spurabweichung korrigiert.

Der Peugeot 206 RC mit ESP profitiert von zusätzlichen Funktionen des elektronischen Systems: So löst der Notbremsassistent im Bedarfsfall die volle Verzögerungskraft aus und schaltet die Warnblinkanlage automatisch ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

Über eine ESP-Taste kann der Fahrer die Funktionen von ASR und CDS gezielt ausschalten. Beide werden durch erneuten Druck auf die ESP-Taste oder bei jedem Neustart des Motors automatisch wieder aktiviert.

Dezente Merkmale anspruchsvoller Sportlichkeit

Die dynamische Form des Peugeot 206 kommt beim 206 RC noch stärker zum Ausdruck. Trotz seines dezenten Auftritts ist er auf den ersten Blick als sportliche Variante der Baureihe zu identifizieren. Neben den großen 17-Zoll-Rädern, den breiten Niederquerschnittsreifen im Format 205/40 R17W und den damit verbundenen verbreiterten Kotflügeln unterstreichen folgende Erkennungsmerkmale seinen dynamischen Stil:

ein Dachspoiler Dieses formschöne Teil aus einem Guss am oberen Ende der Heckklappe besteht aus einer Glasfaserhülle mit einem Kern aus Polyesterharz. Die Spezialisten haben sich für ein leichtes Teil entschieden, das aber in seiner Festigkeit nicht hinter Stahl zurücksteht. Der im Windkanal abgestimmte Dachspoiler verbessert die Straßenlage des Fahrzeugs bei hoher Geschwindigkeit, indem er den Abtrieb an der Hinterachse um 25 Kilogramm steigert.

verchromtes doppeltes Auspuffendrohr Um das äußere Zeichen einer starken Motorisierung montieren zu können, war eine Neugestaltung der Heckschürze in diesem Bereich erforderlich. elektrisch einklappbare Außenspiegel Ihre Stützen glänzen in seidigem Schwarz, während die Gehäuse in einem neuen Karbonstil gehalten sind.

schwarz eingefärbte B-Säulen Damit werden die Seitenfenster optisch miteinander verbunden, so dass ihre Gesamtfläche größer und gestreckter erscheint.

die Kennbuchstaben RC in Chrom mit roten Kanten Mit ihnen setzt sich das Auto deutlich innerhalb der 206-Baureihe ab und hebt die sportliche Note dieses Typs hervor.

Extraklasse im Innenraum

Im Innern des Peugeot 206 RC herrscht eine geschickt dosierte Mischung aus Sportlichkeit und Oberklasse-Ambiente. Vier Schalensitze mit bestem Seitenhalt geben einen deutlichen Hinweis auf das Temperament des Wagens. Eine ideale Sitzposition ist die Grundlage, um das Fahrzeug unter allen Bedingungen zu beherrschen. Dementsprechend wurde das Augenmerk vor allem auf Sitzkissen, Oberschenkelauflege und Seitenhalt gelegt.

Wie die Sitzkissen lehnen sich auch die Rückenlehnen eng an die Form von Rennsitzen an, das heißt, Rücken, Schultern und Kopf werden perfekt abgestützt. Seitenwülste und die integrierten, hoch reichenden Kopfstützen machen den angestrebten Nutzen äußerlich erkennbar. Aussparungen in den Sitzen, die wie Durchlässe für Hosenträgergurte ausgebildet sind, tragen zum sportlichen Flair des Innenraums bei.

Die Sitzbezüge aus drei verschiedenen Materialien – Leder, Alcantara und ein strapazierfähiges Textilgewebe – sind mit hellgrauen Ziernähten abgesetzt und am oberen Teil der Lehne mit der Typenbezeichnung RC gekennzeichnet. An der Rückseite der vorderen Sitzlehnen befindet sich ein Gepäcknetz. Beide Vordersitze sind höhenverstellbar und besitzen eine Einstieghilfe mit Memoryfunktion für die Fondplätze sowie einen Seitenairbag in der Lehne zum Schutz von Kopf und Oberkörper.

Die im Verhältnis 2:1 getrennt umklappbare Rücksitzbank bietet im Gegensatz zu den übrigen drei- und fünftürigen 206-Modellen zwei Einzel-Schalensitze mit ausgezeichnetem Seitenhalt.

Sie sind mit versenkbaren Kopfstützen ausgestattet, die freien Blick nach hinten gewährleisten, wenn sich niemand im Fond aufhält. Serienmäßig bietet der 206 RC eine Sitzheizung auf den vorderen Plätzen.

Das Cockpit: ästhetische Funktionalität und Klarheit

Vier Rundinstrumente mit silberner Einfassung und weißen Zeigern auf schwarzem Grund bilden ein Kombiinstrument, das von einer Hutze aus schwarzem, hellgrau vernähtem Leder vor unerwünschtem Lichteinfall geschützt wird. Die Tachometeranzeige reicht bis 250 km/h, die Skala des Drehzahlmessers bis 8000/min. Auf den beiden kleineren Geräten werden Benzinstand und Öltemperatur angegeben. Eine Anzeige für die Wassertemperatur ist im unteren Teil des Drehzahlmessers eingefügt.

Das lederbezogene Dreispeichenlenkrad mit Magnesiumkranz und speziell angepasster Ummantelung liegt ergonomisch gut zur Hand und weist griffgünstige Daumenmulden auf. Über eine Prallplatte mit verchromtem Peugeot-Löwen wird die Zweiton-Hupe betätigt; darunter liegt der 60 Liter große Fahrerairbag.

Ein Aluminiumknauf mit eingraviertem Schaltschema bildet den oberen Abschluss des Schalthebels, der gegenüber dem 206 Sport um 20 Millimeter verkürzt wurde. Seine Manschette aus weichem Leder nimmt mit ihren hellgrauen Nähten den Stil von Armaturentafel, Lenkrad und Sitzen auf. Solche Sportlichkeit findet auch in den Pedalen aus gelochtem Aluminium Ausdruck, in deren Löcher ein schwarzer Antirutschbelag eingesetzt ist.

Gemäß heutigen Kundenansprüchen, die starke Motorisierungen nicht mehr wie in früheren Zeiten mit spartanischer Ausstattung gleichsetzen, ist der Peugeot 206 RC ausgesprochen luxuriös eingerichtet. Die Liste serienmäßiger Komfortdetails umfasst unter anderem Klimaautomatik und Wärme dämmende Verglasung, Sitzheizung, Scheibenwischer mit Regensensor, automatisch ein- und ausschaltende Scheinwerfer, beheizbare, elektrisch verstell- und sogar einklappbare Außenspiegel sowie ein Stereoradio mit CD-Spieler.

Das neue Spitzenmodell der 206-Baureihe wird in fünf Farben ausgeliefert: Nevada Rot, Poseidon Blau, Schnee Weiß, Chronos Silber und Nacht Schwarz

Den Inhalt dieser Pressemappe finden Sie auch im Internet-Redaktionsservice unter www.peugeot.de/presse. Akkreditierung online.

Diese Pressemitteilung finden Sie auch online unter [**www.openPR.de/in/8843**](http://www.openPR.de/in/8843)

Falls Sie dieses Dokument am Rechner lesen, können Sie auch direkt diesen Link anklicken:
[Peugeot 206 RC - In Leistung und Ausstattung die Krönung seiner Baureihe](#)

Mehr [Pressemitteilungen](#) finden Sie bei openPR.de