



207 CC 1.6e bvm5 - 120 cv

Coupé Cabriolet

Prix du modèle testé : **19.600** euros
Autonomie : **50** litres = **750** km
Couple maxi : **160** Nm à **4.250** tr/min
Puissance maxi à : **6.000** tr/min
Poids : **1.427** kg
Puissance/Poids : **61,67** kW/t



Les coupés cabriolets représentent une de ces déclinaisons qui trouvent acheteurs chez les gens soucieux de se démarquer et de manifester leurs libertés de pensée et d'action. Certains constructeurs automobiles l'ont bien compris puisque le choix devient de plus en plus ouvert, alimenté par des produits de qualité. Certains de ceux-ci visent le très haut de gamme... D'autres se contentent d'une clientèle moins huppée, toutefois aussi exigeante en matière de plaisir de conduite, de sécurité, de fiabilité...

Sœur cadette de la 206 CC particulièrement appréciée, dont il s'est déjà vendu plus de trois cent cinquante mille unités, la 207 CC vient rajeunir la donne en respectant un cahier des charges rigoureux de qualité et de robustesse. Exit le partenaire industriel vendéen Heuliez pour la réalisation du toit rétractable de la 207 : Peugeot démontre sa propre expertise dans le domaine en proposant une solution qui fonctionne même en mouvement, certes en quelque vingt-six secondes et à une allure inférieure à dix kilomètres à l'heure. Les manipulations —manuelles— de (dé)verrouillage font partie de l'histoire ancienne. Elles ont fait place à l'automatisme intégral.

La protection des passagers en cas de retournement



du véhicule est assurée par deux anses chromées discrètes et pourtant efficaces. Quand le boîtier électronique détecte une variation d'angle et une vitesse de rotation déterminée, il commande l'explosion pyrotechnique qui va libérer les arceaux sur une hauteur de vingt centimètres. La procédure aura duré à peine deux dixièmes de seconde...

Derrière une proue agressive et un regard félin dû aux optiques remontant très haut sur les ailes, la 207 CC adopte une position de conduite étonnamment basse. En plus de contribuer à des sensations relatives à la route exacerbées, cette assise réduit les risques de se cogner au pare-brise au moment des accès dans la voiture. Les places arrière, comme souvent dans les cabriolets, sont anecdotiques et curieusement réclamées par les acheteurs qui peuvent ainsi les utiliser lors de courts trajets à plusieurs. Pourtant, dans la majorité des cas, seuls de menus objets trouvent place à l'arrière.

Les matériaux mis en œuvre dans le véhicule et la fabrication du toit sont de bonne facture. Lorsque la capote est rangée dans la malle, elle laisse encore de la place en suffisance pour organiser un week-end en amoureux. Au premier rayon de soleil, un ralentissement et quelques secondes métamorphosent la 207 CC en un tapis volant ouvert aux

sensations de l'air et parfums de la nature... L'approche de la route accueille un regard tranquille. Le moteur d'ailleurs y contribue, lui aussi !

Le moteur de seize cents centimètres cubes fonctionnant à l'essence provient d'une collaboration avec un motoriste teuton connu. La recherche de performances faisant partie d'un passé révolu, on appréciera la conduite indolente ou nonchalante qu'il distille. À défaut de maintenir constamment le régime au-dessus des quatre mille tours, la voiture privilégie les approches détendues du réseau routier. On regrettera peut-être le choix d'une boîte à cinq vitesses. Un sixième rapport aurait sans doute permis de réduire les consommations et renforcé les reprises urbaines.

Le châssis de la 207 a été profondément rigidifié pour encaisser les contraintes supérieures dues à l'absence de toit. Il en résulte un comportement réconfortant et dynamique. De lui dépend le plaisir de conduire un cabriolet. Lors des escapades énergiques sur des tracés joueurs par leurs virages, la 207 CC manifeste une tenue de route sereine et rassurante. Le remous d'air sont contenus par la barrière des fenêtres. Après la fermeture du toit, conséquence de l'apparition de quelques gouttes d'eau, la 207 CC s'apprécie pour son silence.

