



Peugeot 307 CC

Tweedeling

Autotest | Met de 307 ontketende Peugeot een revolutie in autoland. De auto combineerde de ruimte van een MPV met de vormgeving en handelbaarheid van een gewone personenauto. Een paar jaar eerder was Peugeot ook al baanbrekend met de 206 CC. Die auto bracht een cabriolet met elektrisch bedienbaar metalen dak voor het eerst binnen bereik van een groot publiek. Nu gaat Peugeot een stap verder en combineert deze twee concepten in de 307 CC: een opvallend ruime coupé-cabriolet.

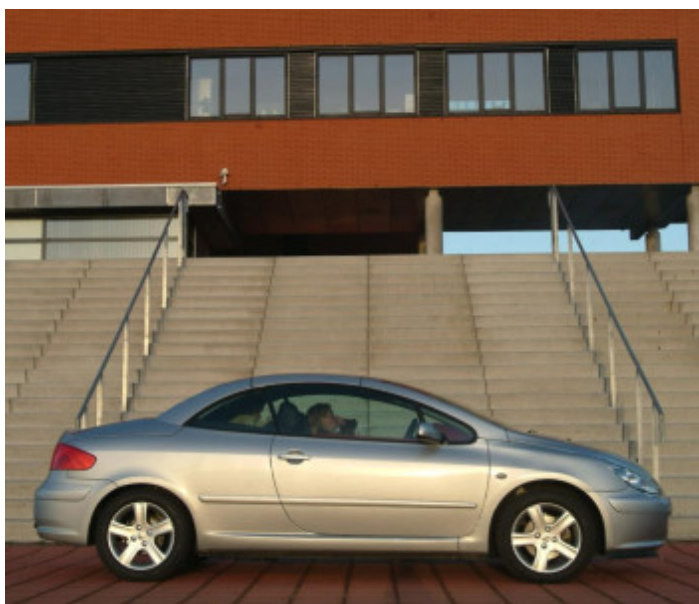
De test vangt aan in de stromende regen en dus mag de 307 CC zich eerst als coupé bewijzen. Het is een wonderlijk gevoel om in deze riante coupé te stappen. De gemiddelde coupé is klein, laag en knus en geeft daardoor een geborgen gevoel. De 307 CC geeft bijna een even ruim gevoel als iedere andere 307. Ook in deze 307 zitten bestuurder en bijrijder een fractie hoger dan in de gemiddelde personenauto en dat is vreemd voor een coupé. De ruimte voorin is riant en de enorme hoofdruimte is zelfs een unicum voor een coupé.



Een groot verschil met de 206 CC is dat de 307 CC ruimte aan vier personen biedt. De ruimte op de achterbank is absoluut niet vergelijkbaar met die van de andere verschijningsvormen van de 307. Alleen met de voorstoelen een tandje extra naar voren zit een niet al te grote volwassene redelijk achterin.

Daarbij biedt de kofferruimte voldoende plaats voor de bagage van vier personen.

Peugeot levert een bijzondere prestatie door een vierpersoons cabriolet te voorzien van een metalen dak. Voor het overgrote deel van de fabrikanten is dit technisch nog niet haalbaar en zij vallen terug op een stoffen kap. Met gesloten dak (het woord "kap" doet deze dakconstructie onrecht aan), is de 307 CC zeker zo comfortabel als andere auto's in deze prijsklasse.



Alleen bij kou op zeer slecht wegdek is een enkele keer te horen hoe de dakdelen onderling "werken". De complete uitrusting en het "full leather"-pakket van de testauto geven een exclusieve uitstraling.

De motor is uitzonderlijk stil en ook dat draagt bij aan het gevoel iets bijzonders te rijden. Maar het is juist de motor die afbreuk doet aan het "coupé"-gevoel. Om een vierpersoons cabriolet stijf te houden, zijn veel verstevigingsbalken nodig. Ook de enorme dakconstructie brengt veel extra gewicht in de schaal. In de reactie van het gaspedaal is duidelijk merkbaar dat de 307 CC een zware auto is.



De testauto is voorzien van een 2-liter viercilinder, goed voor 138 pk. Deze is gekoppeld aan een conventionele 4-traps automaat die zich naar wens ook sequentieel laat schakelen. Het nogal zoekerige gedrag van de automaat, is reden om vooral in de stad zelf te schakelen. Om tot vlotte prestaties te komen, moet de naald van de toerenteller regelmatig tot in het rood worden opgejaagd. Ook dan is merkbaar dat de auto zich niet prettig voelt bij dergelijk gedrag. Peugeot spreekt daarom zelf niet van een sportwagen, maar legt terecht de nadruk op het comfort.



Aan het rempedaal is te voelen dat ook de remmen voor een "zware" taak staan. De 307 vertraagt eerst

aarzelend, maar bij enig aandringen laat deze grote coupé zich als een blok tot stilstand brengen. Besturing en onderstel zijn prima. De bestuurder heeft absoluut niet het gevoel een grote of zware auto te rijden en de CC leent zich zelfs voor vlot bochtenwerk. Met de actieve veiligheid zit het dus wel goed.

Cabriolet

Met de Coupé Cabriolet ("CC") biedt Peugeot een tweeledige auto aan. Met een druk op de knop ontvouwt zich een schouwspel dat, ook na vele testauto's met een dergelijke constructie, nog steeds niet gaat vervelen. De zijruiten gaan naar beneden, het kofferdeksel opent zich en met een lenige beweging verdwijnt het gehele dak met glazen achterruit in de kofferruimte. Dit proces verloopt 100% automatisch, er hoeven geen beugels of klemmen los te worden gemaakt.

Omdat het dak in de kofferruimte verdwijnt, eist dit logischerwijs een deel van de ruimte op. Een soort "rolgordijn" deelt de bagageruimte in tweeën. Met veel bagage kan het "gordijn" worden geopend en is de gehele ruimte beschikbaar. Alleen met gesloten gordijn "weet" het mechaniek zeker dat er ruimte is voor het dak.

Als cabriolet weet de 307 CC goed te overtuigen. De voorste inzittenden zitten bijna onder de voorruit (pas wel op bij instappen) en dat maakt de 307 als cabriolet zeldzaam comfortabel. Mede dankzij het prima klimaatcontrolesysteem en de stoelverwarming, vormde een nachtelijke rit met open dak van Harlingen naar Den Haag door het winterse februari-weer geen enkel probleem!

Pas bij 100 km/u is sprake van nadrukkelijke rijwind, vanaf 130 km/u overheerst de rijwind en zorgen de achterruiten en -gordels voor enige bijgeluiden. Dit laatste is echter nauwelijks een probleem, want ook als cabriolet nodigt de auto niet uit tot hoge snelheden. Wie daar naar op zoek is, is nog steeds beter af met de 206 CC. De ontspannen levensgenieter zal echter de voorkeur geven aan deze 307.



Conclusie

Met de 307 CC stond Peugeot voor een tweetal uitdagingen. De eerste was om van een grote en relatief hoge auto toch een elegante cabriolet te maken. Daarbij moest het metalen dak van deze vierzitter met een druk op de knop in de bagageruimte kunnen verdwijnen. Zeker gezien deze extra voorwaarden heeft Peugeot een knappe prestatie neergezet. Op het gebied van uitstraling en uitrusting kan de 307 CC zich meten met beduidend duurere vierpersoons cabriolets, die zich bovendien moeten "behelpen" met een stoffen kap.

Daarnaast moest de auto een tweeledig karakter hebben: de 307 CC moet coupé en cabriolet zijn. Als coupé is de 307 CC comfortabel en luxueus, maar slaagt er niet in het rijplezier te geven dat bij een coupé hoort. Als cabriolet scoort de 307 juist een dikke voldoende. De 307 cabriolet blinkt uit in comfort om ontspannen en in alle vrijheid te genieten van de omgeving. ■



Specificaties

Peugeot 307 CC 2.0 16v automaat

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	435 x 176 x 142 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.473 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	232/417 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	143 pk @ 6000 tpm
Koppel	200 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,3 sec.
Topsnelheid	206 km/u
Verbruik gemiddeld	8,4 l / 100 km
Verbruik stad	12,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 34.320,-
Prijs instapmodel	€ 30.750,-