



Peugeot 206 CC

Het wachten waard

Autotest | Cabriolets hebben twee problemen: een stoffen kap is niet altijd even praktisch en als ze een beetje leuk beginnen te worden zijn ze onbetaalbaar. Peugeot wil aan beide problemen een einde maken met de 206 CC. "CC" staat voor Coupé Cabriolet en dat betekent dat deze auto het comfort van een gewone 206 combineert met het plezier van open rijden. Is dit de ideale cabriolet?

Tijdens de Autosalon van Genève in 1998 toonde Peugeot een studiemodel van de 206 CC, toen nog 20-hartje. Dit prototype was een cabriolet met opvouwbaar metalen dak naar voorbeeld van de Mercedes SLK. Niet veel later werd de deur van de Nederlandse Peugeot-dealers platgelopen. En iedere keer moesten die arme Peugeot-verkopers uitleggen dat het hier slechts om een studiemodel ging.

De overdonderende belangstelling voor dit concept leidde er toe dat Peugeot na enig aarzelen tot productie van de 206 CC overging. En dus liep het opnieuw storm bij de Peugeot-dealers. Weliswaar werd een aantal auto's ongezien verkocht, maar de meeste klanten moesten opnieuw onverrichterzake naar huis terugkeren omdat het nog wel even zou duren voordat de CC ook daadwerkelijk kon worden geleverd. Eerst zou dat de zomer 2000 worden, toen het derde kwartaal van 2000, toen de jaarwisseling en nu -voorjaar 2001- staat de CC eindelijk bij de dealers.



Het wachten wordt rijkelijk beloond. In het echt oogt de auto even speels en slank gelijnd als het studiemodel van weleer. De vlakke achterkant is even wennen in vergelijking met de 206-hatchback, maar het misstaat de auto allermint. Wie rustig de tijd neemt om het lijnenspel van de 206 CC in zich op te nemen, blijft genieten van de vloeiende vormen en de vele leuke details; lijnen vullen elkaar aan, lopen over

van de ene vorm in de andere en zorgen ervoor dat de auto een frisse en levenslustige uitstraling krijgt. De wachtende testauto in de kleur "Gris Iceland" is een serieuze en oogstrelend charmante cabriolet.

Claustrofobie

De test begint met gesloten dak. Dan valt op dat de 206 CC een minder claustrofobisch gevoel geeft dan veel andere tweepersoons cabriolets. Dat is te danken aan de afstand van het dashboard tot de voorruit en de twee "kinderzitjes" achter de voorstoelen. Zelfs een kleine volwassene moet zich in de wonderlijkste bochten wringen om hier plaats te kunnen nemen. Peugeot maakt daarom op voorhand duidelijk dat deze stoeltjes alleen voor kleine kinderen zijn bedoeld, en zelfs dan nog alleen voor korte ritjes.



De voorstoelen geven veel zijdelingse steun en zijn, evenals het stuurwiel, in hoogte verstelbaar. Dat moet wel, want het dak is laag en de voorruit loopt veel minder stijl omhoog dan die van een gewone 206. Door de stoel naar voren te zetten en de rugleuning meer achterover te laten hellen, kunnen ook langere bestuurders (tot ongeveer 1 meter 95) een goede zitpositie vinden.

Panelen op het dashboard en de deuren zijn bekleed met stof in de kleur van de lak. Dat maakt het interieur levendig en kleurig. Het dashboard is eenvoudig en lijkt op dat van iedere andere 206. Alleen de witte wijzerplaten maken duidelijk dat het hier niet om een

standaard 206 gaat.

De knop die de 206 tot 206 CC maakt, is tussen de voorstoelen te vinden. Nadat met de hand twee beugels zijn ontgrendeld, doet een ingenieus systeem van stangen en hydraulische pompen de rest. Eerst scharniert het kofferdeksel aan de kant van de bumper open, waarna het dak en de achterraut (echt glas, met verwarming) behendig worden opgevouwen in de bagageruimte.



In de bagageruimte is een soort rolgordijn te vinden dat de ruimte in tweeën deelt. De ruimte boven het gordijn is gereserveerd voor het dak, alles er onder is voor bagage (175 liter). Als het rolgordijn wordt weggehaald weet de elektronica dat de gehele kofferruimte in gebruik is (410 liter), en kan het dak niet worden geopend. Het openen of sluiten van het dak duurt ongeveer 15 seconden, waarna de kloeke coupé tot kokette topless Française is getransformeerd.



Barbie-auto

De Peugeot 206 CC krijgt regelmatig namen als "speelgoedauto" of "Barbie-auto" toebedeeld. Inderdaad oogt de auto in de diverse snoepjeskleurtjes waar Peugeot zich van bedient eerder schattig dan ontzagwekkend.

Al tijdens de eerste minuten van de testrit wordt echter duidelijk dat de 206 CC bepaald geen doetje is. Het onderstel is stevig geveerd en geeft meer het gevoel van een sportwagen dan van een familieauto. Het fijn in de hand liggende stuurwiel dirigeert de grote 16" wielen met banden met lage wangen messcherp door de eerste bocht. Een set bijtgrage remmen draagt nog eens extra bij aan het gevoel met een potente auto onderweg te zijn.

Voor de aandrijving van de 206 CC koos Peugeot dezelfde 1997 cc metende 4-cilinder krachtbron die ook in de 206 GTi is te vinden. Daarmee reageert de 206 CC op z'n zachtst gezegd gretig op het gaspedaal. De CC vraagt er haast om een feestje te bouwen en iedere kilometer zo snel mogelijk af te leggen. Wie eenmaal op die avances in gaat is verslaafd. De sprinttijd van 0 naar 100 km/u is met 8,9 seconden niet bijzonder indrukwekkend, de tussensprints van 70 tot 130 km/u zijn dat zeker wel.

Vooraf in de derde versnelling is de 206 ronduit giftig en worden de inzittenden bijna in de stoelen gedrukt. Als het overige verkeer alleen nog de achterpartij van de CC kan aanschouwen is definitief bewezen dat dit geen Barbie-auto is.

Bij meer gangbare snelheden zitten bestuurder en passagier goed uit de wind en blijven ook de rijgeluiden op een keurig niveau. Pas bij snelheden boven de 100 km/u is het wenselijk de zijruiten te sluiten omdat de rijwind een goed gesprek dan in de weg staat.

Een probleem dat Peugeot niet heeft kunnen oplossen is de stijfheid van de koets. Normaal gesproken komt een deel van de stevigheid van een auto uit het dak en moeten voor een cabriolet maatregelen worden getroffen om de stijfheid te behouden. In de 206 CC is iedere oneffenheid in het wegdek te voelen en resulteert dat in het torderen van de koets. Dit is niet storend of gevaarlijk maar is hier zo nadrukkelijk aanwezig dat de CC een minder solide gevoel geeft dan een gewone 206. Bovendien klapperen de zijruiten bij lage snelheid tegen de raamrubbers.

Met gesloten dak is het torderen afgelopen en geeft de 206 CC een onvervalst coupé-gevoel. De uitermate gewillige motor en nauwkeurige besturing leveren dan het rijplezier dat bij zo'n auto hoort. Het geluidsniveau ligt wat hoger dan bij de gemiddelde 206, maar dat geeft alleen maar meer het gevoel een tweezits sportcoupé te rijden.



Conclusie

PR-afdelingen van autofabrikanten bedienen zich graag van termen als "het zetten van een nieuwe standaard" of "baanbrekende resultaten". Niet zelden gaat het dan om een futiliteit als een verchromde tankdop of extra bekerhouder op de achterbank. De Peugeot 206 CC is echt een grote stap vooruit. Waar cabriolets op basis van standaardauto's vaak een compromis zijn, is de 206 CC de som van beide. Met gesloten dak is de 206 CC een leuke coupé, met open dak is de 206 CC een heerlijke cabriolet. Het enige nadeel is de levertijd: een jaar.

Daarom is maar één conclusie mogelijk: Peugeot speelt vals! Dit jonge Franse model daagt uit met haar speelse lijnen en verleidelijke rondingen. Indien gewenst gaat ze topless en ze heeft altijd zin om een feestje te bouwen. Maar wie haar hart definitief wil veroveren moet een jaar wachten. Dat moet dan maar, want de Peugeot 206 CC is het wachten waard ■



Specificaties

Peugeot 206 CC 2.0 16v Griffie

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	384 x 165 x 137 cm
Wielbasis	244 cm
Gewicht	1.127 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	175/410 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	138 pk @ 6000 tpm
Koppel	190 Nm @ 4100 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,9 sec.
Topsnelheid	204 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	11,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 27.555,-
Prijs instapmodel	€ 22.385,-