



Peugeot 206 CC

Plezierige zaken

Rij-impressie | Als een autofabrikant het "lef" heeft een cabriolet met dieselmotor te introduceren, zijn de meningen sterk verdeeld. De ene partij is van mening dat beide niet bij elkaar passen en noemt het een industrieel voertuig. De ander vindt dat een dieselmotor een cabriolet juist aantrekkelijker maakt omdat de auto zich hierdoor bij uitstek leent voor lange reizen. De Peugeot 206 CC is daarbij dankzij een metalen cabriodak het hele jaar bruikbaar. Is de 206 CC met dieselmotor nu ook een alternatief voor de zakelijke kilometervreter?

De eerder geteste 206 CC op benzine had wel wat van een beeldschone en vooral speelse Française. De auto koketteert met de ronde vormen en daagt de bestuurder continu uit. Maar een dieselmotor hoort even veel bij zo'n frivole dame als een dikke sigaar in de mondhoek. Ineens gaat alle aantrekkingskracht verloren. Althans, dat is de gedachte bij het starten want de auto klinkt als een traditionele nagelende diesel.

"Het speelse karakter is door de
introductie van de dieselmotor op geen
enkele manier aangetast"



Dieselmotor

Eenmaal onderweg blijkt dat niets van de speelsheid is ingeleverd. Terwijl de gebruikte 1.6 liter HDiF dieselmotor dezelfde is als in de Peugeot 307, heeft deze in de 206 CC een compleet ander karakter. De 206 is immers lichter en lager, waardoor de motor minder werk hoeft te verzetten. Met deze dieselmotor is de 206 CC minstens zo leuk als de benzine uitvoering.



Dat is mede te danken aan de goed gekozen versnellingsbakverhoudingen. Zowel op de provinciale weg als op de snelweg ligt het toerental meestal tussen de 1.500 en 2.000 rpm en juist dan is de motor het sterkst. Zelfs zonder te schakelen presteert de dieselmotor prima. Sterker nog: deze 1.6 liter diesel is in de sprint van 0 naar 100 km/u een tiende seconde sneller dan de 1.6 liter benzinemotor! Daarbij nam de diesel tijdens de test genoeg met een uiterst bescheiden 4,6 liter brandstof per 100 km. Een roetfilter is standaard, dus ook de uitstoot van schadelijke gassen is gering.

Bochtenridder

Niet alleen de prestaties zijn gebleven; de 206 CC is ook met dieselmotor in het vooronder een echte bochtenridder. Dankzij enkele aanpassingen aan het onderstel, heeft het gewicht van de dieselmotor de wegligging op geen enkele manier beïnvloed. Met

open dak tordeert de auto iets meer dan gemiddeld, maar storend is dit niet. De 206 CC voelt licht en dartel, maar kleeft tegelijkertijd perfect aan het asfalt. Remmen voor een bocht is puur optioneel en het karakter is zo uitdagend dat iedere bocht sneller wordt genomen dan de vorige.

Alleen een pure tweepersoons achterwielaangedreven roadster biedt nog meer rijplezier. Voor een voorwielaangedreven auto is de 206 CC ook met dieselmotor één van de grootste pretnummers in z'n klasse. Het met leder beklede stuurwiel ligt prettig in de hand, de besturing is niet te licht en niet te zwaar. Met de koele aluminium versnellingspook zijn alle verzetten vlot en trefzeker in te leggen. Zelfs de geperforeerde sportpedalen geven precies de juiste feedback waardoor de bestuurder de auto volledig onder controle heeft.



Open dak

Daarbij is het comfort met geopend dak hoog. De beide inzittenden (het minuscule achterbankje is alleen bruikbaar voor bagage) zitten goed uit de wind en daarom kan de pret lang duren. Bij lage snelheid op binnenwegen is iets hoorbaar dat dit een dieselende cabriolet is. Zodra de snelheid boven de 50 km/u komt, wordt het motorgeluid overstemd door de rijwind en het overige verkeer.



Gesloten dak

Als de weersomstandigheden een einde maken aan de pret, speelt de 206 CC de grootste troef uit: het elektrisch bedienbare metalen dak. Dat sluit zich in een kleine 20 seconden, waarna de bestuurder met de hand twee beugels dient te vergrendelen.

Het kleine coupé-interieur beslaat dan snel en daarom is het jammer dat airconditioning niet standaard is. Met gesloten dak blijkt ook dat de hoofdruimte, ondanks de in hoogte verstelbare stoelen, gering is. De enige oplossing is de stoel ver naar voren en de rugleuning juist achterover te zetten. Dat zit prima, maar is niet bevorderlijk voor de veiligheid omdat de hoofdsteun te ver van het achterhoofd is verwijderd.

Met gesloten dak biedt de 206 CC hetzelfde comfort als een coupé met vast dak. Daarom is de auto het hele jaar door bruikbaar. Juist dan is duidelijk waarom Peugeot de stap waagde de 206 CC van een dieselmotor te voorzien. Nu is de 206 CC niet alleen een "leuk speeltje", maar ook een verantwoorde zakenauto; maar dan wel één met een hoog pretgehalte.

Conclusie

Een cabriolet en dieselmotor vormen niet altijd de

meest logische combinatie, maar Peugeot koppelt beide met succes. De 1.6 liter dieselmotor is levendig en snel, waarmee de "206 CC HDiF" net zo leuk is als de benzinegestookte variant (zie ook de test van de 2-liter benzine-versie).

Daarbij is en blijft de 206 CC een absoluut pretnummer als het gaat om wendbaarheid en rijplezier. Het speelse karakter is door de introductie van de dieselmotor op geen enkele manier aangetast. De bruikbaarheid als iedere-dag-auto is door de dieselmotor alleen maar vergroot. ■



Specificaties

Peugeot 206 CC

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

384 x 165 x 137 cm
244 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.185 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

50 l
175/410 l

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1560 cc
4/4
110 pk @ 4000 rpm
260 Nm @ 2000 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

10.5 sec.
190 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

4.9 l / 100 km
6.1 l / 100 km
4.2 l / 100 km
129 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 27.385,-
€ 22.385,-