



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo



Dennis van 't Kruis
10 april 2007

© Rijtesten.nl

Intro

In 1935 ontwikkelde de Franse kaakchirurg George Paulin de eerste auto waarbij het dak kon worden weg geklapt in de kofferruimte. De auto in kwestie, de Peugeot 401 Eclipse, is dus de stamvader van het coupé-cabrio systeem. Maar omdat de techniek in die tijd nog niet ver genoeg ontwikkeld was, werd deze auto geen succes. Ford had in de jaren zestig een vergelijkbaar model die met dezelfde problemen kampte: het systeem was simpelweg te zwaar. Mercedes kwam in 1992 met de eerste cabrio die was opgebouwd in metaal en glas, waarbij het dak zich opvouwde in de kofferruimte. In 1996 kwam SLK op de markt, waarmee ook de term coupé-cabrio geboren werd.

Peugeot pareerde in 1998 met het concept van de 206 CC die toen nog 2-0-hartje werd



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

genoemd, waarbij het *“hartje”*™ ook daadwerkelijk hartvormig was. Dat veranderde bij de introductie in het voorjaar van 2001 in 206 CC. Een auto die voornamelijk succes heeft gekend. Inmiddels bouwen of ontwikkelen de meeste autofabrikanten varianten op dit thema. En dat is een goede zaak, want zo wordt het weer leuk op de weg.



© Rijtesten.nl

Het exterieur

In 1997 begon de Peugeot 306 met een bescheiden glimlach te vertonen. Bij de introductie van de 206, een jaar later, bleek de opvolger van de 205 ook deze vriendelijkheid te vertonen. Blijkbaar heel erg blij van het succes dat het merk met deze modellen had, werd de smile steeds groter. De meest recente modellen van het Franse merk tonen een bulderlach die bijna maniakaal te noemen zijn. En zoals ik in eerdere



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

testen al aangaf, het is bijna verplicht om een Peugeot in een donkere kleur te nemen, om de gigantische zwarte grille, wat minder te laten op vallen. Die neus is gelijk aan die van de normale 207, de verschillen beginnen pas vanaf het passagierscompartiment. De bolling van het dak en het design van de achterzijde doen enigszins denken aan het oude model. De basisvorm van de achterlichten is scherper geworden. Het oogt vooral veel dikker en is daardoor een beetje de sierlijkheid verloren. Maar daardoor kan deze auto wel veel directer de concurrentie slag aan met de Opel Tigra. De maten van de 207 CC zijn flink gegroeid ten opzichte van de 206 CC. Was de oude nog acht centimeter korter dan de Tigra, Nu is de Fransman elf centimeter langer ten opzichte van de Duitser. In de breedte is er acht centimeter bijgekomen.

Van de dakconstructie is eigenlijk maar weinig te zien. De 207 CC laat zich niet onder de rokken kijken en de meeste componenten zijn verstopt. Belangrijker is dat de constructie heel robuust aanvoelt en erg mooi is afgewerkt met mooie materialen. Openen en sluiten gebeurt in een vlotte 25 seconden, en het systeemlaat het toe dat dit rijdend kan gebeuren tot een snelheid van 10 km/h . Vreemd genoeg sluiten de ramen niet meer automatisch als het dak klaar is met bewegen. Daarvoor moet je een tweede knop indrukken, die net onder de bedieningsknop van het dak is gesitueerd.



© Rijtesten.nl

Het interieur

De leren bekleding kost een beetje extra, â,- 1.300, - meer om precies te zijn, maar het is wel een investering die de moeite waard is om te overwegen, al is het alleen al vanwege een hogere inruilwaarde. Het zwarte leer in het leefgedeelte oogt overwegend zakelijk, het witte stiksel geeft het geheel een stukje cachet. De overige materialen ogen en voelen hoogwaardig en vooral duurzaam. Het ziet er gewoon mooi uit, maar loopt niet over van de frivoliteit. De testauto is voorzien van het normale leerpakket, waarbij de stoelen en de lederen delen in de deur in dezelfde kleur wordt uitgevoerd. Naast het gemonteerde zwart (Mistral), is er ook een bruin (Alezan) en een zwart/rode (Rouge) variant. Vooral deze laatste kleurcombinatie geeft een sportieve uitstraling. Er is ook de optie om het dashboard in deze voorgenoemde kleuren te verkrijgen. Dit



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

maakt deel uit van het integraal leerpakket en kost â,- 2.300, -. Het is echter de vraag of dit het interieur er mooier op maakt.

Als chauffeur heb je zicht op hetzelfde dashboard als in de bedakte 207. Het loopt nog steeds niet over van vrolijkheid, maar behoort tot het beproefde concept dat Peugeot al een tijdje voert. Elk knopje zit op de plek waar je hem verwacht. Van de witte wijzer platen met de typisch 10-30-50 verdeling tot het gebruik van de zilvergrijze accentdelen maken het plaatje tot een egaal en esthetisch verantwoord geheel. De zitpositie is gewoon goed te noemen. Steun is er genoeg in alle richtingen en de lengte van de zitting is voldoende. Je zult alleen heel even de tijd moeten nemen om de juiste zitpositie te vinden. Neem daar heel even de tijd, een advies dat ook voor elke andere auto geldt, want buiten dat het zitcomfort ten goede komt, kun je de auto ook beter onder je controle houden en dat is dan weer positief voor de verkeersveiligheid. De hoofdruimte is in gesloten toestand wel wat aan de magere kant, het is dan zaak om de zaak een flink eind naar beneden te draaien, maar ook dan blijft de hoofdruimte beperkt.

De kofferruimte is fors, als het dak gesloten is. Met 449l. hoef je niet veel op de stoep te laten staan. Open je het dak dan blijft er 187l. over. De doorgang is dan wel erg smal en je moet bij het beladen opletten dat je het rolgordijntje niet van zijn haakje afstoot. Want in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Astra TwinTop, is er geen knopje aanwezig, waarmee het opgevouwen dak iets omhoog gebracht kan worden. Het gevolg is dus dat je flink ver moet strekken om het weer te pakken te krijgen. Als deze namelijk niet is uitgerold en vastzit op zijn haakjes, dan kan het dak niet bewegen.

En dan de achterbank, of liever gezegd wat moet doorgaan voor de achterbank. Met deze testrijder (lengte 1,80m.) achter het stuur moet de bestuurdersstoel al dermate naar achteren geschoven worden, dat er van beenruimte geen sprake is. De reden van de toevoeging van deze achterbank is mijn inziens dan ook onbegrijpelijk. Alleen als de bestuurder bescheiden van lengte is, kan de stoel ver genoeg naar voren om ruimte te creëren. En dan nog zit je op een zeer korte zitting, waar het naar alle waarschijnlijkheid niet lang duurt voor het oncomfortabel wordt. En dan vergeten we



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

maar heel even, de hoeveelheid hoofdruimte er beschikbaar is. Maak dan een auto waarbij je of voldoende ruimte hebt op de achterbank of een echt 2-zitter. Een 2+2 is een concept waarbij je eigenlijk het beste van beide werelden wilt hebben, maar daar in niet echt slaagt.



Het rijden

De nieuwe coupé-cabrio is niet alleen groter geworden, maar ook zwaarder. Ten opzicht van de 206 CC weegt dit model 241 kg meer. De 1.6 liter met turbo heeft, in tegenstelling tot zijn ongeblazen broer, geen moeite met het hogere gewicht. Zonder al te veel te twijfelen sleurt hij de 1393 kg in 8,6 seconden naar de drie cijfers. De 150 pk bij 5.800 tpm wordt daarbij geholpen door het koppel van 240 Nm dat al vrijkomt bij



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

1.400 tpm. Dat betekent letterlijk dat er bijna altijd trekkracht voor handen is. De acceleratie kan dan ook gerust indrukwekkend genoemd worden. Het verschil met de turboloze 1.6 is vrij groot. Deze motor heeft 120 pk bij 6.000 tpm tot zijn beschikking en moet zich een beetje behelpen met 160 Nm bij 4.250 tpm. Daarmee komt hij tot een 0-100 tijd van 10,6 seconden, wat op zich niet eens een hele slechte tijd is. Maar de cijfers tonen wel dat deze motor flink op toeren gehouden moet worden om er acceptabele prestaties te komen. De geteste turbo versie kan daarentegen heel lui bereden worden. Bij nagenoeg elk toerental in elke versnelling is er voldoende power voorhanden om het landschap sneller te laten bewegen. Ondertussen maak je gebruik van een prettig schakelende versnellingsbak. Het moment dat het gewicht weer mee komt kijken, is wanneer je op snelheid een minirotonde neemt. Dan voel je de aandrang van de neus, om naar de buitenzijde van de bocht te gaan. Bij de remtest vielen weinig bijzonderheden op, hooguit dat de remmen iets meer zouden mogen bijten. De vertraging was gewoon goed te noemen.

Eerdere ontmoetingen met coupé-cabriolets leverde in een aantal gevallen de opmerking op dat ze last hadden van torderen. Peugeot heeft het met zijn nieuwelings de mix goed voor elkaar. Tijdens de proefrit was juist dat fenomeen een belangrijke afwezige. Misschien dat zijn gewicht er een rol in speelt, maar de 207 CC voelt stevig in zijn rijgedrag. Op beide momenten voelt de Fransman strak en zorgt er zo voor dat de bestuurder een gevoel van vertrouwen in zijn auto krijgt. De koper die dus een auto met Frans comfort zoekt, moet misschien even verder zoeken, want door zijn stevigheid worden de oneffenheden van de weg aan de bestuurder doorgegeven.

Op de dag van de testrit hing er een waterig zonnetje aan de hemel. De koperen ploert zorgde voor het licht, maar vergat helaas de warmte mee te sturen. Eigenlijk was het iets te koud voor een rit in een cabriolet. Met de airco op twintig en op de benen gericht bleek het toch wel mogelijk te zijn. Op de voorstoelen blijven de wervelingen beperkt, het enige wat eigenlijk in de wind wappert, zijn de haren boven op je hoofd. Het winderigste punt is eigenlijk in het midden op de achterbank, net achter de voorstoelen. De voorpassagiers hebben er zeer weinig last van. De passagiers op de achterbank zullen wel een dikkere jas moeten aantrekken en ze mogen ook hun haren



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

weer fatsoeneren als ze eenmaal weer zijn uitgestapt.



© Rijtesten.nl

Slot

De 207 CC is verkrijgbaar vanaf â,- 23.300, -. Daarvoor krijg je een redelijke uitgeruste CC 1.6-16V VTi. Standaard zitten daar al flink wat zaken op die het autorijden lekker maken. Tegen meerprijs zijn opties als airconditioning (â,- 960,-) of climate control (â,- 1.360,-) leverbaar. De testauto heeft dat laatste reeds standaard, als onderdeel van het "sport"™ pakket. De 17 inch velgen (Hockenheim) behoren daar ook toe. Deze uitvoering mag de showroom verlaten vanaf â,- 27.350, -. De metallic lak (â,- 450,-), de lederen bekleding, de cruise control (â,- 220,-), de geïntegreerde bluetooth carkit (â,- 300,-) en de verwarmbare voorstoelen (â,- 300,-) brengen dit bedrag, samen met de



Peugeot 207 CC Sport 1.6-16v Turbo

kosten voor het rijklaar maken en de wettelijk verplichte kosten op â,- 30.432,25.

Mijn zegen hebben ze. En dan doel ik op het coupÃ©-cabrio concept. Ik heb al een aantal van dit soort auto's mogen besturen, en mijn conclusie blijft in grote lijnen hetzelfde. De cabrio's met stalen daken zijn perfect voor als je een sportief wagentje zoekt en waarmee je ook nog kunt flaneren. Als ik dat rijtje (ter herinnering: Mercedes SLK, Nissan Micra C+C en de Opel Astra TwinTop) naloop, dan komt de Peugeot gewoon keihard op de tweede plaats, net achter de Mercedes, die uiteraard van een compleet andere klasse is. De 207 CC is simpelweg een auto die goed in elkaar steekt met een redelijk concurrerende prijs en een leuk uiterlijk.

Plus

- + Goede mix van sportiviteit en comfort
- + Enthousiaste motor
- + Mooi weggewerkt dakmechanisme

Min

- Achterbank is praktisch onbruikbaar
- Dak zit in de weg tijdens bagage inladen
- Sommige opties zijn prijzig