

Peugeot 206 SW Arbeidsvreugde

Met de 206 SW belooft Peugeot een "totaal nieuw autoconcept" neer te zetten. De fabrikant combineert een auto met de omvang van een gewone hatchback met de ruimte van een stationcar. Daarbij biedt de nieuwkomer het karakter en de prestaties van een sportauto, terwijl de functionaliteit van een "break" behouden blijft. Tot zo ver de brochure. Is dit inderdaad een nieuw concept?

Kantoorartikelen zijn handig. Een fax kan gemakkelijk op kantoor worden verstuurd, de snelle Internet-verbinding op de zaak is handig om een spelletje te downloaden, de kopieermachine doet buiten kantooruren dienst als drukpers voor het clubblad en op kosten van een bedrijf bellen naar het buitenland vormt nauwelijks een barrière. Desondanks zijn de meeste bedrijfsmiddelen weinig begeerlijk als privé-bezit en moeten daarom vooral bedrijfsmiddelen blijven.

Daar wilde Peugeot waarschijnlijk verandering in brengen met de ontwikkeling van de "SW". Met de SW probeert Peugeot alle functionaliteit van een stationcar te combineren met het plezier van een vrijetijds auto. Volgens een woordvoerder van Peugeot is de SW een "Break plus", wat Peugeot-taal is voor stationcar met extra's.

Extra mooi

Dat "extra" begint bij extra-mooi. Als dit een bedrijfsmiddel is, dan onderscheidt het zich in ieder geval door een speelse en harmonieuze vormgeving. De neus is vrijwel ongewijzigd overgenomen van de gewone 206. De lijnen lopen echter naar achteren door in die van een onmiskenbare stationcar. Geslaagde smaakmakers zijn de spiegels, voorste portiergrendels en kentekenplaathouder in de lakkleur. Het zijn kleine dingen, maar ze maken deze zakenauto ineens een stuk aantrekkelijker.



De achterkant wordt gekenmerkt door hoog geplaatste achterlichten in boemerang-vorm. Een deel van de lampen is om de hoek van de auto heengevouwen, wat een dynamische uitstraling geeft. Tussen de grote achterlichten is een getinte achterraut te vinden. De donkere kleur heeft geen functie (of het moet zijn dat het zicht in de binnenspiegel dag en nacht het idee geeft alsof de anti-verblindingsstand is gekozen), maar staat de auto bijzonder goed.

Om het lijnenspel niet te verstoren zijn de achterportieren "verstopt" door de handgrepen in het zwart uit te voeren in de zwarte raamstijl. Door de hoge en verticale plaatsing zijn ze bovendien heel prettig in het gebruik.

De bagageruimte heeft standaard een inhoud van 411 liter, dat is 166 liter meer dan die van een gewone 206. Voor een auto die een "compleet nieuw concept" belooft, is de vernieuwingsdrang binnenin ver te zoeken. De bagageruimte is geheel bekleed, de vloer is geheel vlak en kent geen tildrempel. Daarbij is de bagageruimte riant voorzien van spanbanden, oogjes en een (verplaatsbaar) bagagenet.



De achterklep is geheel of gedeeltelijk te openen. Door in plaats van de middelste ontgrendeling op de rechter knop te drukken, opent alleen de achterraut. Dat is in de praktijk praktisch om kleine dingen even achterin te leggen. Echt revolutionaire vindingen als een dubbele bodem, een ingenieus opvouwende achterbank, zittingen op rails, verborgen vakken of ingenieuze ruimtebesparende middelen kent de 206 SW echter niet.

De ruimte op de achterbank is gemiddeld. Wie achterin goed wil zitten moet zelfs rekenen op de inschikkelijkheid van de voorpassagiers, want de beenruimte is gering. De hoofdruimte is zowel voor- als achterin prima. De voorstoelen zijn opvallend hoog geplaatst, maar bieden nog steeds ruim voldoende hoofdruimte. De stoelen zijn goed verstelbaar en zijn voor een Franse auto opvallend stevig.



Zelfs het hier gereden basismodel is voorzien van een aardige stof die leuk kleurt bij de rest van het interieur. Het uitrustingsniveau is grotendeels gelijk aan dat van andere uitvoeringen van de 206. De "X-line" basisuitvoering is eenvoudig zonder ooit echt iets te missen.

Extra sportief

Ook de motoren deelt de SW met de gewone 206. Dat betekent een aanbod dat begint bij een 1,1-liter benzinemotor (60 pk) tot een 138 pk sterke 2,0-liter GTi. Wie het zakelijke gevoel liever in ere houdt, kiest voor een 2,0 of 1,4-liter diesel. Deze laatste is de eerste motor die in samenwerking met PSA Citroën Peugeot en Ford is ontwikkeld. De krachtbron bestaat uit een compact geheel zodat deze gemakkelijk in diverse auto's kan worden gebruikt.

De 1,4-liter HDi is een kleine motor en dat is te merken. Na een koude start nagelt de diesel er lustig op los en zijn de prestaties op z'n zachtst gezegd bescheiden. Zodra de motor warm is, nemen het geluid af en de prestaties toe. Dan is het geluidsniveau heel acceptabel voor een auto in deze prijsklasse en wordt de motor voldoende vlot en soepel. Een tussensprint of een vlotte inhaalmanoeuvre blijven echter een hele opgave.

Gelukkig staat tegenover bescheiden prestaties een bescheiden verbruik. Peugeot belooft een gemiddeld verbruik van 1 op 22,7 maar omdat de auto hard moet werken om met het verkeer mee te komen kwam het testverbruik niet verder dan 1 op 20,1.

Een grappig "foutje" is dat de dagteller niet is berekend op zo'n zuinige motor en de eerste tankbeurt (met nog een kwart tank resterend) plaats vond met welgeteld 10 km op de dagteller. Met andere woorden: de actieradius bedraagt meer dan 1000 km, maar de dagteller springt na 999 km weer op 0.

Na het tanken gebeurde nog iets bijzonders. Op "Shell Ultra Laag Zwavel" lijkt de kleine diesel ineens een stuk beter te presteren dan op de brandstof die in de auto zat bij ontvangst. Met diesel van Shell veranderde het gedrag van "net voldoende" naar verrassend kwiek voor een kleine diesel.

Peugeot belooft behalve de functionaliteit van een Break ook het karakter van een sportauto. Het is niet zo vreemd dat een basismotor de prestaties van een sportauto niet benadert, maar het onderstel is wel degelijk sportief te noemen. Nu is het niet zo dat de 206 SW zonder remmen door de scherpste bocht is te zetten, maar de auto communiceert bovengemiddeld goed met de bestuurder. Het comfort dat in deze klasse mag worden verwacht blijft, maar de wegligging is prima en de chauffeur weet onder alle omstandigheden precies wat de auto

wel en niet kan. Dat draagt bij aan de veiligheid en biedt ook echt extra rijplezier.

Conclusie

Heeft Peugeot met de 206 SW een "totaal nieuw autoconcept" neergezet? De beloften worden grotendeels nagekomen. De 206 SW is inderdaad een handelbare compacte auto (21 cm langer dan een gewone 206) die veel ruimte en functionaliteit biedt. De hier gereden lichtste dieselmotor zet bepaald geen zinnenprikkelende prestaties neer, maar het aangename en communicatieve onderstel maakt veel goed.

De claim van een "totaal nieuw autoconcept" is echter te ambitieus. Bovendien is Peugeot niet de eerste die de ruimte van een stationcar combineert met de handelbaarheid van een vrijetijdsauto. Peugeot geeft echter wel een prima invulling aan het concept door de 206 als basis te gebruiken. Die auto biedt vertrouwde motoren, beproefde techniek en tenslotte de garantie dat ook de vormgeving zou slagen. Gelukkig dat zo'n aantrekkelijk bedrijfsmiddel zowel geleased als gekocht kan worden! ■



Technische fiche

Peugeot 206 SW 1.4 HDi Trendy

Afmetingen

Lengte	403 cm
Breedte	165 cm
Hoogte	146 cm
Wielbasis	244 cm
Gewicht	1035 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Kofferinhoud	313/1136 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1398 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	69 pk @ 5500 tpm
Koppel	160 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,4 sec.
Topsnelheid	163 km/u
Verbruik gemiddeld	4,4 l / 100 km
Verbruik stad	5,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km



Prijs

Prijs	15.250 €
Basisprijs	12.050 €