



Peugeot 207 CC Treetje hoger

Ooit was de Peugeot 206 CC goed voor een ware revolutie. Peugeot introduceerde met de 206 CC de eerste coupé cabriolet die binnen het budget van de gewone sterveling paste. Inmiddels heeft menig autofabrikant het kunstje afgekeken en zelfs verbeterd met nog ingenieuzere constructies. Nu is het opnieuw de beurt aan Peugeot; weet de nieuwe 207 CC opnieuw de trend te zetten?

De Peugeot 206 CC was destijds een van de eerste cabriolets die het traditionele stoffen dak verving door een metalen kladdak. Daarmee werd een groot probleem opgelost. Door het geringe comfort is een auto met stoffen kap niet het hele jaar door bruikbaar.

Ook de 207 CC beschikt over een wegklapbaar metalen dak, waardoor deze Coupé Cabriolet iedere dag van het jaar hetzelfde comfort biedt als de gewone 207. Alleen bij sterke wind is een enkele keer iets extra windruis hoorbaar boven de zijruiten, verder is de ervaring gelijk aan die van de gewone 207.



Gewichtig

Juist dat laatste is een groot compliment, want onderhuids is het verschil tussen een gewone Peugeot 207 en deze 207 CC groot. Een gewone auto dankt een groot deel van de stevigheid aan de dakconstructie. Door het ontbreken van een vast dak, moet een cabriolet de kracht vinden in verstevigingsbalken in en vooral onder de portieren. Peugeot heeft dat in dit geval zo grondig aangepakt, dat de auto een dubbele dorpel heeft. Het effect is er naar, want de 207 CC voelt op slecht wegdek bij snel genomen bochten minstens zo stevig als de gewone 207.



De verstevigingsbalken en de dakconstructie maken de 207 CC ruim 135 kg zwaarder dan een soortgelijke 207. In de dagelijkse praktijk is nauwelijks iets merkbaar van deze zwaarlijvigheid. Alleen bij een noodstop moet merkbaar veel massa tot stilstand worden gebracht. Daarnaast voelt de auto groter dan hij eigenlijk is door de lage zit, de vlak liggende voorruit en het feit dat de motorkap niet zichtbaar is vanuit de bestuurdersstoel. De wegligging is er niet minder om. De 207 CC heeft een vertrouwenwekkend weggedrag en daagt zelfs uit tot sportief sturen.

Turbo High Pressure

Dat is ook te danken aan de 1.6 liter THP (Turbo High Pressure) motor waarmee de testauto is uitgerust. Die heeft met 150 pk meer dan genoeg vermogen in huis om deze stevige coupé cabriolet kwiek van de plek te krijgen. Vooral boven de 3.000 toeren per minuut is goed merkbaar dat de turbo assisteert en dan is de 207 CC zeer uitdagend. Het overige verkeer lijkt steevast te treuzelen en de 207 CC coureur wil niets liever dan het volle motorvermogen aanspreken. De voorwielen kunnen de paardenkrachten goed verwerken, wielspin of trekken in het stuur door een te groot vermogen is de 207 CC vreemd.



Op de snelweg ontbreekt gevoelsmatig een zesde versnelling. Peugeot heeft er bewust voor gekozen om de motor ook bij hoge snelheid flink in de toeren te houden. Op die manier blijft de turbo alert en reageert de 207 altijd alert op het gas. Maar tegelijkertijd is de "207 CC 1.6 THP" vermoeiend op de lange afstand.



Open

Het echte rijplezier begint natuurlijk wanneer met een druk op de knop het dak wordt geopend. De procedure van openen en sluiten verloopt geheel automatisch; ook het handmatig lossen of vergrendelen van beugels is niet nodig. Binnen 25 seconden is de coupé getransformeerd tot cabriolet.

Geheel tegen de laatste trend in, bestaat het dak slechts uit één deel. Door het dak in meerdere kleine stukken te splitsen, is het mogelijk een grote overkapping toch op te vouwen in een kleine bagageruimte. Omdat Peugeot één groot dakdeel gebruikt, wordt de rest van de overkapping noodzakelijkerwijs gevormd door de enorme voorruit die tot bijna boven de de hoofden van de inzittenden doorloopt. Het gevolg is dat de 207 CC een minder groot gevoel van vrijheid geeft dan andere coupé cabriolets.

Ook ontbreekt een mogelijkheid om met opgevouwen dak

toch een extra ruime toegang te krijgen tot de kofferruimte. De concurrentie is Peugeot op deze punten voorbij gestreefd en de 207 CC haalt die race niet in

Comfort

Waar de 207 CC beduidend beter scoort dan gemiddeld is op het punt van comfort. Juist dankzij de ver doorgetrokken voorruit krijgt de wind nauwelijks vat op het interieur. Tot zo'n 100 km/u kan zelfs probleemloos worden gereden zonder windscherm en met geopende zijruiten. Bestuurders tot zo'n 1 meter 80 ervaren de 207 CC met geopend dak als windstil, maar ook wie langer is heeft geen petje nodig om het kapsel in vorm te houden.

De 207 CC is niet langer een trendsetter en de auto biedt geen slimme vindingen of nieuwe techniek.

Wie nu een Peugeot 206 CC rijdt en een 207 CC overweegt, zal de nieuwkomer als een grote stap vooruit ervaren. De auto heeft een volwassener uitstraling gekregen en is niet langer voorbehouden aan dameskappers. De bagageruimte en het interieur zijn beduidend ruimer (ook lange bestuurders passen nu in de 207 CC met gesloten dak). De prestaties zijn beter dan die van de 206 CC en tegelijkertijd is het comfort toegenomen. ■



Conclusie

Bij een auto met twee karakters horen ook twee conclusies. Wie op zoek is naar een cabriolet doet een prima koop aan de Peugeot 207 CC. De auto weet zich echter alleen te onderscheiden van de concurrentie op het gebied van uiterlijk.



Technische fiche

Peugeot 207 CC 1.6 16v 150 Pack

Afmetingen

Lengte	404 cm
Breedte	175 cm
Hoogte	n.b.
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1393 kg
Sleepvermogen	600 kg
Sleepvermogen geremd	1070 kg
Tankinhoud	50 l
Kofferinhoud	449/187 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 5800 tpm
Koppel	240 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,1 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	7,2 l / 100 km
Verbruik stad	9,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	171 gr. / km



Prijs

Prijs	21.950 €
Basisprijs	18.300 €