

VISIE AUTO

TEST
Citroën Berlingo
**HET TEGENDRAADSE
ALTERNATIEF**

Mercedes **CLK-GTR**
Monstrueus V12 & 560 pk



Wat is de schoonste **van** het **land?**

PEUGEOT 406 Coupé

LANCIA Kappa Coupé



TEKST RON HERLAAR FOTOGRAFIE JOS TEN BRINK

Meester

Pininfarina's Peugeot 406 Coupé



Bij een kritische blik op de nieuwe Peugeot 406 Coupé dringt de vraag zich op of er bij Pininfarina niet per ongeluk een carbonpapiertje onder het ontwerp van de Ferrari 550 Maranello heeft gelegen. Het jasje van de Fransoos vertoont onmiskenbaar gelijkenis met dat van de vorig jaar geïntroduceerde Italiaan. Pluk de leeuw van het front en plaats een steigerend paard voor de luchtinlaat met het kenmerkende zwarte rooster en er staat een Ferrari. Plagiaat of niet, de Peugeot 406 Coupé is meesterlijk mooi en vanaf halverwege dit jaar bij ons te koop voor aanmerkelijk minder dan het product uit Modena.

rijk Mooi

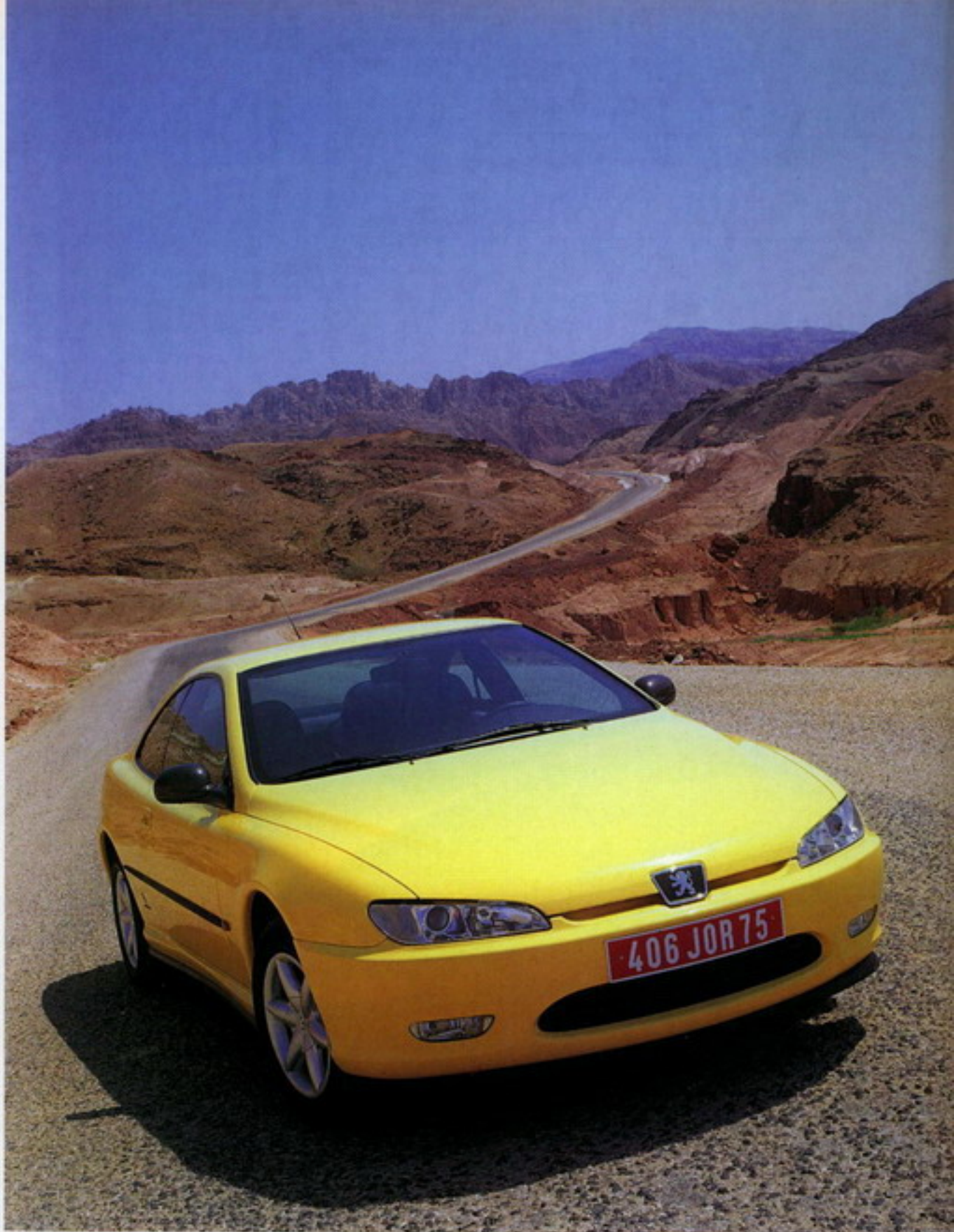


De over de Golf van Aqaba galmende gebeden, die ons voor dag en dauw hebben gewekt, zijn al enkele uren verstomd wanneer we in de door fotograaf Jos ten Brink met de nodige moeite geconfisqueerde gele Peugeot 406 Coupé koers zetten richting Dode Zee. 274 Kilometer enkele reis dwars door een verzen-gend hete zandbak met als einddoel het zilte wereldwonder dat we enkel kennen van rustig op hun rug rondobberende en de krant lezende badgasten.

Na een tiental kilometers geeft het verstrekte routeboek geen aanwijzingen meer tot aan dagtellerstand 274. Slechts twee wegen leiden van Aqaba naar de Dode Zee, waarvan Peugeot de best begaanbare heeft uitgekozen. Een breed lint van meestentijds glad asfalt dat nagenoeg volledig met een baksteen op het gaspedaal kan worden bereden. Uitsluitend enkele onoverzichtelijke bochten en overstekende kamelen, geiten, bedoeïenen en zich bij voorkeur op onze weghelft ophoudende vrachtwagens uit tegenovergestelde richting zullen nopen af en toe tot gas te minderen, zo waarschuwt ons het routeboek.

ONDANKS het relatief vroege uur begint de lucht boven de weg aan de einder reeds te trillen, waardoor het asfalt volledig lijkt op te lossen in een kwikzilveren substantie. Om te voorkomen dat we te laat worden opgemerkt door een door polderblindheid of vermoeidheid geteisterde tegenligger ontsteken we de verlichting van de Peugeot. Prompt worden we bij de eerstvolgende militaire controlepost tot stoppen gedwongen, waarna een barse soldaat ons in gebarentaal verordonneert de halogeenpitten te doven. Even later zijn een geschikte fotolokatie en de vrees voor het verzamelen van te veel insectenvlees op het Peugeot-front aanleiding om halt te houden.

Al fotograferend groeit de bewondering voor de creatie van Pininfarina. Ook al riekt de 406 Coupé vaag naar plagiaat, het is en blijft een wonderschone auto. In vergelijking met de Maranello is de Peugeot beter geproportioneerd, ranker en wordt deze niet ontsierd door een bollende luchtinlaat op de motor-kap. Het niet minder dan 24 kilogram zware deksel sluit nagenoeg tot op de bumper en vertoont een fraaie V-vorm die naadloos overvloeit in de voorruitstijlen. In combinatie met de subtiel bollende spatborden geeft dat de Coupé een stoer vooraanzicht zonder aan gratie in te boeten. Typerend voor de Turijnse vormgever is de olopemde taillelijn om de dynamiek van de auto te benadrukken. Ter hoogte van de diepe, maar niet zo hoge, 390 liter inhoud biedende kofferbak neigt deze een fractie naar beneden om vervolgens over te gaan in een minuscule spoiler. Bijzonder fraai is ook de onderaan wat



Op verzoek van Pininfarina zijn de huizen van de buitenspiegels in mat-grijs uitgevoerd, waardoor ze minder in het oog springen en de fraaie coupé-lijn niet verstoren.

verdiept liggende achterraut, waardoor de coupé-vorm van de Peugeot nog eens wordt benadrukt. Jammer van die centraal daarboven geplaatste spriet, welke de auto ongewenst een zeker Calibra-gehalte geeft.

AL MEER DAN veertig jaar werkt Peugeot samen met Pininfarina bij het vormgeven van producten. Het is dan ook niet zo verwonderlijk dat de designer ondanks associaties met ander werk van zijn hand erin is geslaagd de 406 Coupé tot een waardige welp van het merk met de leeuw te maken. Een familielid waarvan echter geen plaatdeel identiek is aan dat van één van zijn numerieke zusters.

Het enige dat de Coupé gemeen heeft met de andere 406-varianten is een groot deel van de bodemplaat en de rondom onafhankelijke wielophanging. In vergelijking met de sedan is de tweedeurs zes centimeter langer en lager. De wielbasis is met 2,70 meter wel hetzelfde als bij de andere modellen, waardoor

de Coupé nagenoeg evenveel binnenruimte biedt. En dat maakt van de auto van Pininfarina een volwaardige vierzitter. Op voorwaarde dat de chauffeur en rijder niet al te lang zijn. Alleen de hoofdruimte voor in de diep gekuipde achterzetels gezeten volwassen passagiers is door de aflopende daklijn aan de krappe kant. Dankzij de liefst 1,30 meter lange portieren in combinatie met de ver naar voren schuivende en vervolgens al dan niet elektrisch weer in de oorspronkelijke stand terugkerende voorzetels vergt de instap naar achteren geen bijzondere souplesse.

Evenals de buitenzijde is ook het inwendige van de 406 Coupé zonder meer stijlvol. Geen nephout in een poging het interieur meer cachet te geven, maar overheersend sober donkergrijs met chromen accenten in de vorm van de versnellingspook, subtiel randjes rond de instrumenten en de handtekening van Pininfarina. Het instrumentarium is evenals de rest van het dashboard en de mid-

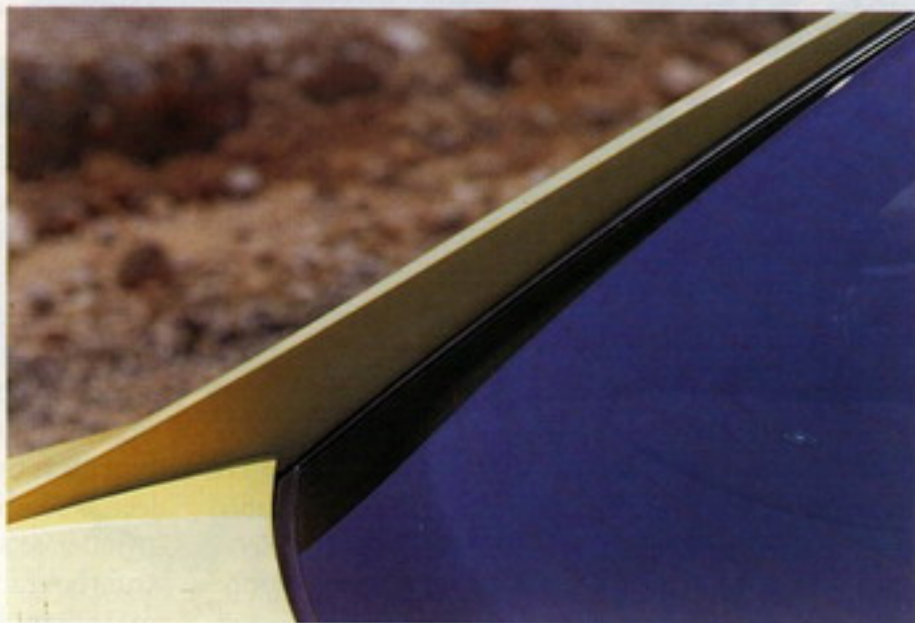
denconsole op enkele details na identiek aan dat van de vierdeurs 406. Boven het dashboardkastje bevindt zich bij de versie uitgerust met de V6-motor standaard een airbag, waarvan in alle gevallen het in hoogte en lengterichting verstelbare stuur is voorzien.

Links naast de stuurkolom is het toetsenbord voor het ingeven van de startcode ondergebracht. Goed beschouwd is dat overbodig geworden door de aanwezigheid van een transponder in de sleutel. Zodra het contact aanstaat, is één druk op de knop voldoende om de startblokkering op te heffen. Met dezelfde knop is ook de centrale vergrendeling te (de-)activeren van de kofferbak en beide portieren. Wanneer de deur wordt geopend, zakt de uiteraard elektrisch te bedienen, stijlloze ruit enkele millimeters, om na sluiting weer tegen het raamrubber te worden gedrukt, evenals dat bij de BMW 850 het geval is.

IN EERSTE INSTANTIE verdenken we deze constructie van het veroorzaken van een vrijwel alle andere rijgeluiden overstemmend windgeruis. Maar na een uitgebreide akoestische controle wordt uiteindelijk de voorruit als boosdoener ontmaskerd. De gebrekkige afdichting van het glaswerk is zichtbaar ontglipt aan de aandacht van de kwaliteitscontroleurs die Peugeot al vele maanden heeft gestationeerd bij Pininfarina, waar de 406 Coupé in een dagelijkse oplage van 32 stuks wordt geproduceerd. Door het gebulder van de rijwind is het geluid van de tot het uiterste getergde viercilinder onder de motorkap van de gele Coupé nauwelijks in het interieur waar te nemen. Aangezien alle van metallic-tinten afwijkende kleuren in de ogen van veel fabrikanten niet zijn te rijmen met topmodellen, zoals bij menige introductie blijkt, zijn we in eerste instantie 'veroordeeld' tot de twee liter zestienklepper. Hetzelfde, maximaal 97,4 kW/135 pk leverende aggregaat, waarmee we een dag eerder hebben kennisgemaakt in de aanmerkelijk lichtere 306 XSi en dat ook dienst doet in de 406 sedan. Ook de vijfversnellingsbak die eraan is geplakt, is identiek met uitzondering van het hoogste verzet, dat een kortere overbrenging heeft.

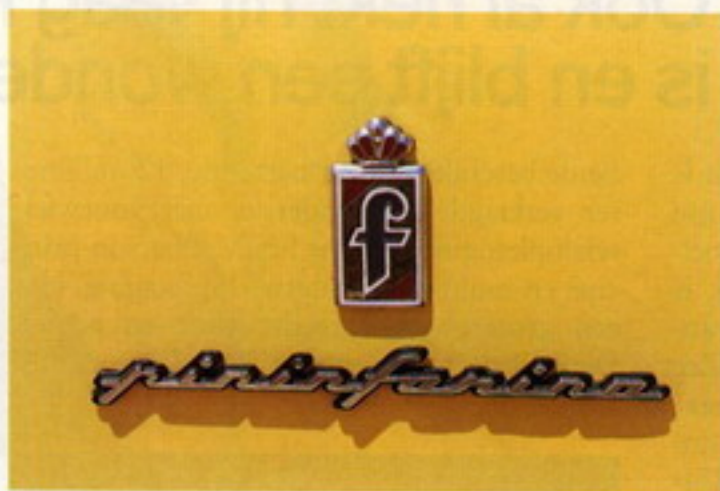
Geen nephout in een poging het interieur meer cachet te geven

ENIGSZINS TOT ONZE verrassing wekt de viercilinder niet de indruk moeite te hebben met de voortstuwing van de 1315 kilo-



Om de kofferbak te openen moet je de leeuw op een gevoelig plekje toucheren.

Het interieur is net zo stijlvol als de buitenzijde. Geen wanklanken.



Boven: de handtekening van de meester ontbreekt uiteraard niet.

Of je te maken hebt met een V6 of een viercilinder is aan de achterzijde van de 406 Coupé niet op te maken.





gram wegende Coupé. Ook bij toerentallen ver onder het aantal waarop de krachtbron met zijn typische zestienklepper karakter zijn optimum aan trekkracht levert (180 Nm bij 4200 min⁻¹), is de acceleratie allerminst teleurstellend. Volgens de fabrikant versnelt de viercilinder 406 Coupé vanuit stilstand naar honderd kilometer per uur in 10,5 seconden. Als topsnelheid geeft Peugeot 205 km/h op, wat gezien de 210 die de naald met enige moeite aantipt, alleen na enig aandringen is te realiseren. De 235 km/h die het Franse merk ons in het vooruitzicht stelt als topsnelheid voor de versie met de drie-liter V6, is veel eenvoudiger te bereiken. Dat blijkt wanneer we na het pootjebaden in de Dode Zee met de meest potente versie terugrijden naar Aqaba, waarbij de wijzer van de snelheidsindicator regelmatig naar de 250 wandelt. Uitergest met deze samen met Renault en PSA-partner Citroën ontwikkelde en eveneens in de overige 406's gemonteerd 24-klepper rafelt de Coupé conform opgave van de fabriek de standaardspurt af in 7,9 seconden. Moeite om zijn vermogen van maximaal 140 kW/194 pk efficiënt via de voorwielen op het wegdek te zetten heeft de V6 nauwelijks. Binnen de kortste keren vinden de 215/55-banden om de fraaie zestien inch velgen (de viercilinder beschikt over vijftien inch) zonder tussenkomst van een tractiecontrole-systeem weer grip nadat de motor hoog in de toeren is gejaagd om de koppeling vervolgens bruusk los te laten.

PEUGEOT GENIET een uitstekende reputatie op het terrein van ondersteltechniek, welke met de Coupé wederom wordt bevestigd. Wellicht mag Volvo eens een kijkje nemen in de keuken van het Franse merk. Dan kunnen de Zweden meteen zien hoe je een tweedeurs bouwt met een stijve carrosserie zonder de praktische gebruiksmogelijkheden te beperken. Want in tegenstelling tot de C70 beschikt de 406 Coupé behalve over een skiluk ook over een in twee ongelijke delen neerklapbare achterbankleuning met desondanks een zeer rigide resultaat. In het streven naar een zo groot mogelijke carrosseriestijfheid heeft Peugeot bij de V6-versie zelfs een stalen brug geslagen tussen de beide voorste

veerpoten. Niet alleen vanwege de grotere souplesse en rijkere uitrusting (standaard airco, elektrisch te verstellen voorstoelen), maar ook daarom is de meest potente Coupé te prefereren boven de versie met vierpitter.

Ook al riekt hij vaag naar plagiaat, het is en blijft een wonderschone auto

Beide beschikken over hetzelfde, 12 millimeter verlaagde 406-onderstel met voorwielwielophanging volgens het McPherson-principe en multi-link achterwielophanging, met een grotere spoorbreedte voor en achter. Dankzij de veerpootbrug is de koersstabilite



TECHNIEK 406 COUPÉ 2.0 16V

(Tussen haakjes de waarden die gelden voor de 3.0 versie)

Motor dwarsgeplaatste viercilinder (V6) met twee bovenliggende nokkenassen en vierkleppen per cilinder. Inhoud 1998 cm³ (2946 cm³) Max. vermogen 135 pk bij 5500 min⁻¹ (194 pk bij 5500 min⁻¹). Max. koppel 180 Nm bij 4200 min (267 Nm bij 4000 min⁻¹). **Transmissie** handgeschakelde vijfversnellingsbak of elektronisch gestuurde viertraps automaat. **Prestaties** topsnelheid 205 km/h (235 km/h). 0-100 km/h: 10,5 sec. (7,9 sec.) **Maten en gewichten** lengte 461,5 cm, breedte 178 cm, hoogte 135,2 cm (135,4 cm) wielbasis 270 cm, kenteken gewicht 1315 kg (1433 kg), inhoud kofferbak 390 liter.

Prijzen ± f 65.000,- (f 90.000,-).

teit van de V6 voelbaar beter en laat deze zich net even wat trefzekerder door bochten loodsen. Worden deze met een te hoge snelheid geattaqueerd, dan reageert de Peugeot verregaand neutraal om uiteindelijk over de voorwielen weg te glijden. Wordt als reactie daarop plots gas gelost of geremd, dan begint de bevallige achterkant van de Coupé wat onrustig te worden.

Overigens is de V6-variant ook vanwege zijn remsysteem te verkiezen boven de minder gemotoriseerde versie. De eveneens van ABS voorziene installatie van de viercilinder is weliswaar prima tegen zijn taak opgewassen, maar de Brembo-stoppers van de zespijter bijten gretiger in de vóór inwendig geventileerde schijven.

Minder te spreken zijn we over de variabele stuurbekrachtiging van de Coupé V6. De mate van bekrachtiging wordt daarbij (in

lichte mate) bepaald door het motortoerental. Dit systeem opereert naar onze mening te licht. Als het om assistentie bij het sturen gaat, geniet de snelheidsafhankelijk bekrachtigde inrichting van de 2.0 de voorkeur.

Nog meer bedieningsgemak en comfort wilde Peugeot. Daarom voorzag het merk de krachtigste der Coupés van variabele stuurbekrachtiging. En daarom hebben beide Coupé-versies in lengte en hoogte te variëren stuurkolom en dito te verstellen stoel. Daarom is de bestuurdersplaats perfect aan de individuele wensen aan te passen en daarom absorbeert het onderstel oneffenheden prima. Dit dus vooral op comfort afgestemde onderstel heeft wel tot gevolg dat de carrosserie wat overhelt in bochten en dat de auto licht rolt om de lengte-as.

ALLE HET AUTORIJDEN veraangename en veiliger makende zaken zijn standaard aanwezig. Ten aanzien van de passieve veiligheid is het uit *side protection paddings* in de portieren, gordelspanners vóór en in elk geval een bestuurdersairbag bestaande pakket op termijn uit te breiden met side-airbags. Vermoedelijk zijn deze leverbaar ten tijde van de marktintroductie van de Peugeot 406 Coupé in ons land in juni van dit jaar. Reeds een maand eerder wordt de potentiële cliëntèle in de gelegenheid gesteld kennis te maken met de fraaie creatie van Pininfarina. Ruimschoots daarvoor denkt de Nederlandse importeur de definitieve prijzen van de 406 Coupé bekend te kunnen maken. Voorlopig houdt Peugeot Nederland het op iets minder dan 65.000 gulden voor de Coupé met twee liter viercilinder en net onder de 90.000 gulden voor de variant met de V6. De schoonheid van een Ferrari voor slechts een fractie van de prijs. ●