

Schoonheid in he



BMW 328 Ci contra Peugeot 406

et kwadraat



DUBBELTEST

Ingetogen, bijna klassieke schoonheden, geconcipeerd voor de liefhebber die weet te genieten van fraaie lijnen en uitbundige prestaties. De 406 Coupé met nieuwe V6 neemt het op tegen BMW's 328 Ci.

TEKST DICK BRAAKHEKKE FOTOGRAFIE HENK VAN DEN HURK

Liefhebbersauto's zijn het. Vanwege hun uiterlijk, vanwege hun rij-eigenschappen. Auto's ook die vanwege hun prijs slechts door de happy few zullen worden gekocht. De BMW 328 Ci is er vanaf 96.400 gulden, de hier geteste Executive-uitvoering is bijna elf mille duurder. De Fransman met V6 is er vanaf 84 groene flappen. De testauto heet V6 Pack, heeft een rijkere standaarduitrusting en een daarbij behorend prijskaartje van 94.700 gulden. Behoorlijke bedragen. Ze worden dus niet om hun gebruiksgemak gekocht. Maar wel om hun uiterlijk bijvoorbeeld. De Ci is beeldschoon. Harmonieus, chique en ingetogen. Geen opzichtige kijk-mij-eens auto. Bijna klassiek zelfs. Misschien zien we daarom opvallend veel grijzende slapen boven de flanken uitkomen bij de BMW. Over het uiterlijk van de Peugeot kunnen we nog lovender zijn. Zelden heeft een autofabrikant die zich generalist noemt, zo'n statement op de markt gebracht, zelden is er zo geïnvesteerd in de vormgeving. Na drie jaar rijpen is de 406 Coupé nog steeds mooi, voornaam en exclusief. Een auto waarmee het in alle geledingen goed voorkomen is. Het moge duidelijk zijn: het



Rechts: De BMW-motor klinkt als een Beierse klok en presteert prima onder alle toerentallen. De vernieuwde V6 van de 406 heeft een enorme trekkracht waarmee hij de BMW meer dan bekwaam partij geeft.

De BMW (onder) informeert je exact over de staat van de ondergrond. Of deze stroef of glad is, of er water op het wegdek staat en hoeveel. En dat allemaal via de handen en de billen. Bij de Peugeot (links) moeten de zintuigen meer aan het werk en is het zaak handen en bilpartij veel meer te laten samenwerken met ogen en oren.



duo oogst bewondering alom. Dat betekent niet dat er niets op de vormgeving valt aan te merken. Zo mag je BMW verwijten te weinig onderscheid tussen de coupé en de sedan te hebben gemaakt. Het merk heeft teveel de veilige weg bewandeld; de Ci stamt iets te nadrukkelijk af van de sedan. Toch blijken de verschillen groter dan de eerste oogopslag doet vermoeden. De tweede coupé-generatie op basis van de 3 heeft andere koplampen, nieren, bumpers, spiegels en achterlichten. Daarnaast zijn ook de portieren, het dak en de schermen anders. Toch is de Ci iets teveel de ene helft van een eenige tweeling. Veel meer dan de 406 Coupé, die duidelijk afwijkt van zijn gelijknamige, praktischere familielid. Niet vreemd: bij de 406 Coupé heet de schepper Pininfarina, bij de sedan is het tekenwerk door Peugeot zelf gedaan. Zonder afbreuk aan het ontwerp te doen, dat zie je. De sedan mist in zijn vormgeving de begena-

digde hand van een meester. Want dat de 406 Coupé door een meesterhand tot stand is gekomen, behoeft geen verdere uitleg. Hij is herkenbaar Peugeot, dat wel, maar met een vorm die zelfs een Ferrari zou passen.

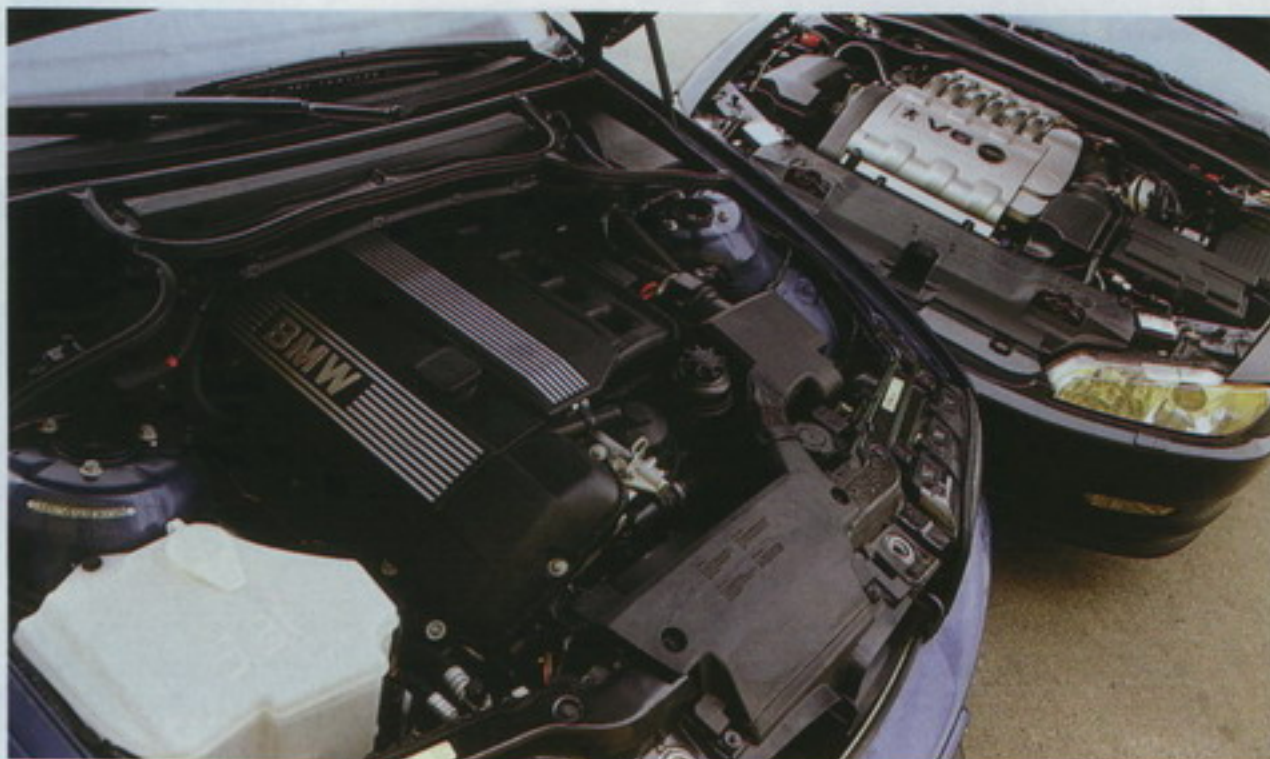
atleet staat hij stoer te zijn. De vooras is werkelijk op het uiterste stukje van de bodemplaat gebouwd. Bij de 406 lijken de assen veel dichter op elkaar te staan, hetgeen optisch bedrog is, want de wielbases komen

Pininfarina wordt verweten de 406 Coupé te veel op de Ferrari 456 te hebben laten lijken

Daar ligt ook meteen de achilleshiel van de Peu. Pininfarina wordt verweten de 406 Coupé te veel op de Ferrari 456 te hebben laten lijken.

OPMERKELIJK BIJ HET TEGEN het licht houden van de carrosserievormen is de ultrakorte vooroverhang van de 3, wat hem iets krachtigs geeft. Als een breedgeschouderde

bijna overeen (2,725 tegen 2,70 meter). Hoewel de 406 een iets kortere wielbasis heeft, is hij een fractie stabielere dan de 3, die zo direct en communicatief is dat hij (zeker bij stevige zijwind) wat onrustig rechtuit loopt. Desondanks verdient het onderstel van de BMW de voorkeur. Niet alleen vanwege zijn achterwielaandrijving, maar vooral door de dempers. Het eerste deel van



SPECIFICATIES

BMW 328 Ci

Motor zescilinder in lijn met twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder en dubbel-Vanos, cilinderinhoud 2793 cm³, max. vermogen 193 pk bij 5500 min⁻¹, max. koppel 280 Nm bij 3500 min⁻¹.

Transmissie achterwielaandrijving, handgeschakelde vijfversnellingsbak.

Onderstel onafhankelijke voorwielloophanging, McPherson-veerpoten voor, onafhankelijke achterwielloophanging met schroefveren, gasgevulde schokdempers rondom, torsiestabilisator voor en achter, geventileerde schijven rondom, tractiecontrole, ABS.

Maten en gewichten l x b x h 4,49 x 1,76 x 1,37 m, wielbasis 2,73 m, spoorbreedte voor/achter 1,47/1,48 m, gewicht 1395 kg.

Prestaties top 242 km/h, acceleratie 0-100 km/h in 7,0 sec, gem. brandstofverbruik 1 op 9,1.

zijn demperslag is minder stug, waardoor hij comfortabeler is dan de 406. Maar ook beter laat merken wat er met de auto gebeurt zodra hij over een bochtige bergpas wordt gestuurd. De 3 gaat hangen om nooit meer te bewegen en reageert verder als een achterwielaandrijver. Overigens wel eentje die moeilijk uit het spoor is te krijgen. De 406 is beduidend anders. Natuurlijk door zijn lay-out van motor voorin en aandrijving op de voorwielen, maar ook vanwege het karakter. De 406 heeft een lossere achterzijde die de auto onrustiger maakt. Vervelend is dat niet, maar het vraagt wel om meer gewenning. Er is meer waardoor het onderstel van de 3 de voorkeur verdient: de wielen zijn nauwkeuriger te plaatsen door een beter gewogen stuurbekrachtiging en de informatie die terugkomt van de voorwielen is duidelijker. De BMW informeert je exact over de staat van de ondergrond. Of deze stroef of glad is, of er water op het wegdek staat en hoeveel. En dat allemaal via de handen en de billen. Bij de Peugeot moeten de

SPECIFICATIES

Peugeot 406 V6 Coupé

Motor dwarsgeplaatste V6 met vier bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder, cilinderinhoud 2946 cm³, max. vermogen 210 pk bij 6000 min⁻¹, max. koppel 285 Nm bij 3750 min⁻¹.

Transmissie voorwielaandrijving, handgeschakelde vijfversnellingsbak.

Onderstel onafhankelijke voorwielloophanging met twee getrokken draagarmen, onafhankelijke multi-link ophanging achter, torsiestabilisator voor en achter, schroefveren met geïntegreerde hydraulische schokdempers rondom, geventileerde Brembo-schijfremmen voor, massieve exemplaren achter, ABS.

Maten en gewichten l x b x h 4,62 x 1,78 x 1,35 m, wielbasis 2,70 m, spoorbreedte voor/achter 1,51/1,53 m, gewicht 1460 kg.

Prestaties top 240 km/h, acceleratie 0-100 km/h in 7,9 sec, gem. brandstofverbruik 1 op 10,0.



zintuigen veel meer aan het werk. Is het zaak de handen en bilpartij veel meer te laten samenwerken met de ogen en oren om zodoende relevante informatie te vergaren over het wegdek.

DE 406 HEEFT ZIJN V6-MOTOR met 24 kleppen licht gemodificeerd, hetgeen heeft geresulteerd in meer vermogen (210 pk in plaats van 194) en 18 Nm meer trekkracht (nu 285 Nm bij 3750 toeren per minuut; was 267 bij 4000). Bij de BMW is het wat techniek betreft oud nieuws. De zes-in-lijn met zijn 24-kleppenkop met VANOS is al sinds jaar en dag goed voor 193 pk bij 5500 en 280 Nm bij 3500 toeren per minuut. We hebben het BMW-torretje als een der favorieten op onze referentielijst staan. Een motor die klinkt als een Beierse klok, prima presteert onder alle toerentallen en er met zijn langgerekte bouw ook nog mooi uitziet. Dat die lijst met favorieten onderhevig is aan wijzigingen, blijkt na de kennismaking met de vernieuwde V6 van de 406. Hij staat niet op de shortlist, maar hoort er vanaf nu zeker op thuis. Zijn trekkracht is, mede door subliem gekozen bakverhoudingen, zo enorm dat hij de BMW meer dan bekwaam partij geeft. Op een aantal vlakken (zie tabel) is hij hem zelfs de baas. Niet met grote cijfers, maar toch. Vooral de eerste meters, als het gaspedaal net is gevloerd, ontstaat het verschil. De 406 reageert als een sprinter op het startschot, terwijl de 3 veel meer een stayer lijkt die aan zijn race begint met een



rustiger beentempo. Vanuit stilstand is de Duitser de sprintkoning, is hij bijna een volle tel eerder bij de 100 dan de 406, die 7,9 tellen nodig heeft. Gezien de merkreputatie van de Duitser hadden we de Franse winst niet verwacht. Maar hij dankt hem niet alleen aan de cijfers die hij op de stopwatch weet te toveren, maar tevens aan een plezieriger karakter. Alles dankzij meer fut bij lagere toerentallen en een motor die

sneller toeren maakt. Anders zijn de verschillen overigens niet te verklaren: de snelheidsbereiken per versnelling zijn vrijwel identiek. De Peu heeft een iets langere eerste trap en komt tot 60 km/h bij 6600 toeren, waar de BMW bij het maximum toerental van 6500 een snelheid van 50 km/h in I haalt. In de tweede en derde versnelling geven de twee niets op elkaar toe. Kijken we naar de massa, dan heeft elke pk 7,2 kilo-

Wie een 3 voor de deur heeft staan, zal zich dag in, dag uit winnaar van de hoofdprijs van de loterij voelen





gram BMW mee te slepen. De Fransman zet daar een kg/pk-verhouding tegenover van 6,9:1. Met andere woorden: de BMW is een kilo of 65 in het voordeel. Het verschil tussen de eerste en de zesde plek in het DTCC, zo schatten we. Nu we het toch over de racerij hebben: de 406 heeft stoppers van Brembo. Een installatie die zich met heel veel gevoel laat doseren en vertraagt als een schip dat nog aan zijn landvast ligt. Beter dan de lang niet slechte, maar trager reagerende remmerij van de BMW.

EEN MOOIE BUITENKANT doet ook een geslaagd interieur vermoeden. Ja en nee. De Peugeot voldoet wat dat betreft niet helemaal aan de hooggespannen verwachtingen. Er is een aantal geinige, specifieke details aangebracht, maar bijzonder of mooi is de verpakking van meters en airbags niet. Een beetje

zwaarlijvig en gemaakt uit aardige, maar zeker geen geweldige materialen. Bovendien zijn de klokken met het stuurwiel in de laagste stand niet meer volledig afleesbaar. Er ontbreekt een stuk snelheidsmeter tussen de 90 en 150 km/h. Juist, het meest cruciale gedeelte van het meetinstrument. Peugeot zou de Phase II van de 406 Coupé, mocht die er ooit komen, moeten voorzien van een dashboard opgetrokken uit de materialen van de 607. Mooier en veel meer in overeenstemming met het prijskaartje. Nog een tip: kijk eens bij BMW, want de 3 geeft je ontegenzeggelijk het gevoel in een dure auto te rijden. De materialen kloppen, de vormgeving idem dito. Niet dat het instrumentarium een sprankelend ontwerp is, maar het geheel is in overeenstemming met de auto. Er is meer in het interieur dat de balans in het voordeel van de 3 doet doorslaan. De stoelen bieden meer zitcomfort dankzij langere zittingen en een meer uitgekiende verstelbaarheid (lees: lager). Bovendien is de geluidsisolatie beter voor elkaar. Tot 100 km/h is de BMW rumoeriger, voornamelijk door het gehuil van zijn zespitter; daarna is het de Peugeot die hoger scoort op de decibelmeter. Niet door de motor overigens, die is ook qua akoestische eigenschappen een juweel. Nimmer dringt hij zich op, nimmer profileert hij zich als een branieschopper. Echt het type van 'geen woorden maar daden'. De winst gaat naar de BMW vanwege het beter binnen de perken weten te houden van het windgeruis. Vooral rond de voorruit is de 406

rumoerig, zeker zodra er veel wind op de kop staat en de snelheid hoger ligt dan 120 km/h.

KIEZEN IS IN DIT GEVAL NIET moeilijk. Althans, zo lang geld geen rol speelt. De BMW is de beste van de twee. Bij hem is de som der delen beter voor elkaar dan bij de Peugeot. Hij is meer een auto waarbij bijna alles klopt, of in elk geval heel weinig mis is. Dit betekent niet dat de Peugeot slecht is en de 3 niet kan bijhouden. Verre van dat zelfs. In letterlijke zin kan hij dat zelfs op een uitstekende manier, maar figuurlijk gezien moet hij onder de streep toch een paar punten laten. Hij heeft een minder plezierige besturing, kan wat betreft zitpositie niet tippen aan de Duitser en is een aanzienlijk stuk rumoeriger dan de 3 als gevolg van meer windgeruis. Desondanks is hij een auto om van te houden. Dankzij dat prachtige embleem op de zijkant van de koets en die overheerlijke motor. Wie zich een 406 kan veroorloven, mag zich een gelukkig mens voelen. Wie echter de 3 voor de deur heeft staan, zal zich dag in, dag uit winnaar van de hoofdprijs bij een loterij voelen. En de prijs dan, zult u zeggen. Welnu, dat de 406 goedkoper is, is belangrijk, maar speelt een minder dominante rol bij de aanschaf van auto's in dit segment. Bovendien rechtvaardigt BMW zijn meerprijs door zijn inzittenden een rijker gevoel te geven. De Peugeot is mooi en goed, maar net niet voldoende sterk om de 3 Coupé te verslaan. ●

PRESTATIES

	328 Ci	406 V6 Coupé
Acceleratie (sec)		
80-120 in III	5,7	5,3
in IV	7,8	7,0
in V	9,3	9,0
100-160 in IV	12,2	11,1
in V	15,5	15,7
Geluid (dB)		
stationair	42,5	42,0
bij 100 km/h	66,0	64,5
bij 160 km/h	73,0	74,5