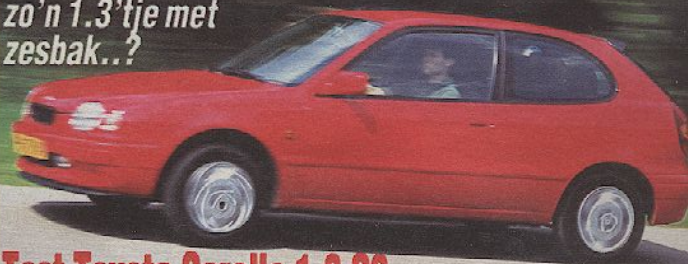


Auto Week

Hèt verstand van autorijden

VAN ZESSEN KLAAR

Hoe rijdt dat nou,
zo'n 1.3'tje met
zesbak..?



Test Toyota Corolla 1.3 G6

Lancia γ Coupé i.e. & Lancia κ Coupé 3.0 automatic



VERLEDEN & HEDELIJKE

Verschillen in klasse & stijl



Peugeot 504 Coupé & Peugeot 406 Coupé 2.0 16V



Cinquecento-opvolger
Seicento?

SPIEGEL!

Eerste foto's tweede
Saab Stationwagon

9-5 Estate

SPIEGEL!



IN DIT NUMMER: Datsun 240 Z Pag. 32 ■ Fiat 'Seicento' Pag. 3 ■ Lancia κ Coupé 3.0 aut./ γ Coupé i.e. Pag. 14 ■ Peugeot 406 Coupé 2.0 16V/504 Coupé Pag. 22 ■ Saab 9-5 Estate Pag. 4 ■ Suzuki Vitara Cabrio 2.0 16V Pag. 39 ■ Toyota Corolla 1.3 G6 Pag. 10



Schoonheid is onvergankelijk



Bijna vijftien jaar lang had Peugeot geen coupé in het programma. De komst van de 406 Coupé maakt een eind aan die periode. We overbruggen een generatiekloof en vergelijken het nieuwe model met z'n roemruchte voorganger; de 504 Coupé. Is er na anderhalf decennium veel veranderd?

TEKST ARNO BÖCKLING, FOTO'S LOUIS BLOM

Met de introductie van de 406 Coupé is Peugeot 'back in the coupé-business', want ook in de afgelopen jaren bracht het Leeuwenmerk verschillende coupé auto's met een gecoupeerde daklijn op de markt. Tussen het verschijnen van de sportief gelijnde versie van de 504 en het uitluiden van de wagen als z'n 'voorganger' kan worden gerekend, de 504 Coupé, gaapt echter alweer ruim veertien coupé-loze jaren.

VERGELIJK Die veertien jaren hebben er voor gezorgd dat het verschil erin geval duidelijk gemaakt dat de schoonheid inderdaad onvergankelijk is. De 406 Coupé is nog steeds een voorbeeld van wat Pininfarina kan betekenen, er eens écht zin in heeft. Klasse die eenvoud van de lijnen, zo zou het ontwerp kunnen typeren.

De 406 Coupé mag er overigens ook niet anderszins, en dat is nog zacht uitgedrukt. Het ontwerp is onmiskenbaar door dezelfde handen ontworpen, die 't niet alleen een paar verwijzingen naar

de 504 mee te nemen; let maar eens op de 'ingevalen' achterruit... Overigens menen velen in die achterste regionen ook verwijzingen te zien naar andere Pininfarina-ontwerpen, met name die van de Ferrari. Gaat wat ver, maar van ons mag het.

COUPÉ-SEDAN Peugeot's nieuwe coupé maakt gebruik van de bodemgroep en de techniek van de 406 sedan, maar hij heeft een geheel eigen carrosserie, al doet z'n neus wel sterk aan die van z'n vierdeurs broer denken. Dat was bij de 504 Coupé anders. Die stond op een fors (19 cm) ingekorte bodemgroep van de 504 sedan. Mede daardoor was het wat z'n belijning betreft meer een geheel andere auto dan de sedan uit dezelfde serie. Op efficiënte productie met zoveel mogelijk gemeenschappelijke onderdelen werd toen nog minder gelet, al was de coupéversie van de 504 technisch wel vergaand identiek met een sedan.

RUIMTE ACHTERIN Dat inkorten heeft uiteraard gevolgen voor de hoeveelheid ruimte die de achterpassagiers ter beschikking staat. Ontwerpers kunnen daarbij twee kanten op. Gaan ze radi-

caal te werk, dan komen ze met een zogeheten 2+2; een model waarvan de achterbank hooguit plaats biedt aan een paar jonge kinderen. Willen ze de kool en de geit sparen, dan tekenen



De dikke stoelen van de 406 Coupé geven goede zijdelingse steun. Jammer dat de zittingen wat aan de korte kant zijn. Die leren bekleding maakt de 2.0 16V overigens 14.900 duurder.



Peugeot 406 Coupé 2.0 16V

- + Fraaie vormgeving
- + Prima wegligging
- + Flinkke bagageruimte
- Tweede airbag optie
- Weinig hoofdruimte achter
- Kleine portiervakken



Snelheidsmeter en toerenteller van kloek formaat in het rechtop staande, in hout uitgevoerde instrumentenpaneel van de 504 Coupé.

De chromgerande instrumenten van de 406 Coupé zorgen voor een luxe en klassiek accent.



Een duidelijk als 'paneel' herkenbaar instrumentenpaneel in de 504 Coupé. Grote stuurwiel, met slechts twee sp heeft een dunne rand. Airbags? Nog van gehoord.

Dashboard en instrumentenpaneel van de Peugeot 406 Coupé zijn gelijk aan die van de 406 Sedan. Standaard in hoogte verstelbaar airbagstuur. Een bijrijders-airbag kost f 500 extra.

ze een model dat als een vierpersoons auto mag worden beschouwd, al zitten de mensen achterin sowieso minder ruim dan in een sedan of een hatchback.

Bij de 406 Coupé is men van die laatste benadering uitgegaan. Het resultaat is

dat je achterin je benen redelijk goed kwijt kunt. De sterk aflopende daklijn laat echter weinig hoofdruimte over met als gevolg dat ook mensen van gemiddelde lengte al snel in contact komen met het dak. Precies andersom is het bij de eveneens door Pininfarina ontworpen 504 Coupé. Zijn daklijn loopt niet af, wat gunstig is voor de ruimte boven de kruin. Daar staat tegenover dat je achterin beslist niet onderuit kunt zitten, want veel beenruimte is er niet.

MOTOREN Op naar de motoren. Daar vinden we een opmerkelijke eensgezindheid tussen de opvattingen van toen en nu. Kopers hadden en hebben de keus tussen een viercilinder en een V6. De zescilinder van toen was 2664 cc groot, die van nu meet 2946 cc. Minder groei valt er bij de vierpitters te constateren. Voor de aandrijving van 'onze' 504 Coupé uit 1983 zorgde een 1971 cc motor. In de hedendaagse coupé zit een 1998 cc groot exemplaar. Hoewel de nieuwigheid dus maar weinig ruimer bemeten is dan het oudje, levert hij aanzienlijk meer vermogen; 133 pk nu tegen 106 pk toen. Maar wat motortechniek betreft is er wel het een en ander veranderd. De moderne tweeliter ademt via zestien kleppen bediend door twee bovenliggende nokkenassen. Zijn voorganger moest het nog doen met een centrale nokkenas, die acht kleppen in beweging brengt. Behalve een ruimere ademhaling draagt ook een hogere compressieverhouding – nu 11:1, toen 8,8:1 – bij aan een effectievere verbranding en dus een hoger rendement. Was de krachtbron van de oude Coupé in veel opzichten een echt kind van z'n tijd, op één punt mocht hij vooruitstrevend worden genoemd. Hij was niet voorzien van een of meer carburateurs, zoals toen nog gebruikelijk,

Na 14 jaar zijn de stoelen van de Peugeot 504 Coupé wat ingezakt, waardoor je wat lager zit dan oorspronkelijk de bedoeling was.



voor de 0-100-sprint namelijk 10,5
 onden nodig. Wij klokten hem ove-
 s op een nog altijd verdienstelijke
 Met een topsnelheid van 205 km/h
 het nieuwe model, met z'n betere
 omlijnen en z'n hogere vermogen, de
 Coupé wél duidelijk achter zich.

RIEUR 406 Voor wie de Peugeot
 sedan kent, bieden dashboard en
 umentenpaneel van de Coupé geen
 ssingen. Deze componenten zijn
 ijelijk rechtstreeks van de vierdeurs
 enomen. Onderdelen die wel op-
 n zijn het lekker dikke, met leer
 de - in hoogte en lengte verstel-
 - sportstuur en de chroomgerande
 umenten. Die instrumenten liggen
 thans gebruikelijk achter 'glas' en
 r een overkapping. Het stuur is
 laard voorzien van een airbag.
 testwagen was ook uitgerust met
 rijdersairbag, maar die behoort
 'extra's tegen meerprijs'. Dat de
 nspiegels elektrisch verstelbaar
 n de ramen elektrisch bediend
 en worden spreekt voor 'n wagen
 e 406 Coupé eigenlijk vanzelf.

RIEUR 504 Het interieur van de
 Coupé biedt een heel andere aan-
 Een groot, niet verstelbaar stuurrad
 dunne rand en slechts twee spaken.
 gs? Nooit van gehoord. Maar 'rol-



**De 406 Coupé kreeg een pook met alu-
 minium knop en zwart lederen bekleding.**

veiligheidsgordels' vinden we in deze
 Peugeot wel. Overigens alleen vóór.
 Dat ook de mensen achter met gordels
 gediend zouden zijn, moest nog worden
 bedacht. De instrumenten, waaronder
 een opvallend grote snelheidsmeter en
 een al even fors uitgevallen toerenteller,
 zijn gemonteerd in een nagenoeg recht-
 hoekig, rechtopstaand houten paneel.
 Ze zitten niet gezamenlijk achter glas
 - elke klok of meters heeft z'n eigen

ronde ruitje. Boven de middenconsole
 zit nog een houten paneeltje, nu met
 een serie tuimelschakelaars, waaronder
 twee waarmee je - jawel - de portier-
 ruiten elektrisch kunt bedienen. In het
 linker portier zit zowaar een knopje
 waarmee de buitenspiegel van binnenuit
 - al is 't dan niet elektrisch - te verstellen
 is. Een buitenspiegel rechts ontbreekt.
 Het ventilatiesysteem van de 504 is een
 hoofdstuk apart. Geen mooie roosters in
 het dashboard, zoals we die nu kennen,
 maar een aantal ronde kleppen midden
 bovenop. Voor aanvullende ventilatie
 kunnen de - ook in de nadagen van de
 504 Coupé al gedateerde - driehoekige
 tochrutjes in de voorportieren zorgen.
 Niet onvermeld willen we een paar ei-
 genaardigheden laten die ons bij de
 bediening troffen: het contactslot zit
 links aan de stuurkolom, terwijl de hen-
 del voor de bediening van de richting-
 aanwijzers juist rechts is aangebracht.
 Dat hadden destijds alle Peugeots,
 ondanks aanhoudende kritiek op die
 ongebruikelijke plaatsing, en pas jaren
 later ging Peugeot eindelijk overstag.

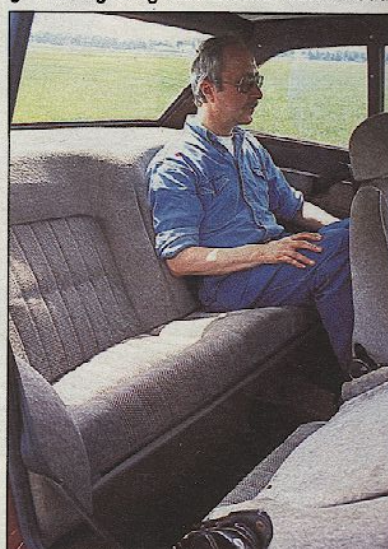


RUIMTE Met opbergruimte is de 504
 karig bedeed. Portiervakken ontbreken;
 was in zijn tijd overigens heel gewoon.
 Het nieuwe model is uiteraard wel met
 vakken in de portieren uitgerust, maar
 ze zijn erg klein. Gelukkig kunnen er
 nog wat spullen ondergebracht worden
 in twee vakken achterin.
 De bagageruimte is bij coupés vaak een
 zwak punt. Peugeot heeft echter het
 nuttige met het sierlijke weten te ver-
 enigen, want de 406 Coupé heeft een
 regelmatig gevormde kofferbak met een
 inhoud van 390 liter. Doordat het koffer-
 deksel kort is uitgevallen, kun je de bak
 echter niet zo makkelijk beladen. Dat
 bezwaar kent de 504 met z'n veel hoeki-
 ger vormgeving niet. En met een inhoud

staties kosten	Peugeot 406 Coupé 2.0 16V	Peugeot 504 Coupé
snelheid*	205 km/h	179 km/h
0 km/h	10,5* (10,8)s	10,7* s
20 km/h in 4/5	10,3/13,6 s	-
trafwerking 100 =	94,3 km/h	-
idsniveau 100/120 km/h	-	67/71,5 dB(A)
ruik gem.*	9,4 l/100 km (1:10,6)	10,9 l/100 km (1:9,2)
verbruik gem.	10,6 l/100 km (1:9,4)	-
sting, 3 mnd.	f 268 - f 286	f 231 - f 248
omende kosten	f 993	-
	f 64.900	f 43.500 (in 1983)

**Op de achter-
 bank van de 406
 Coupé kun je je
 benen goed
 kwijt, maar je
 hoofd raakt
 al gauw de
 sterk aflopende
 daklijn.**

**Achterin de 504
 Coupé: weinig
 beenruimte,
 maar genoeg
 hoofdruimte.**



Peugeot 504 Coupé: top 179 km/h, 0-100 in 10,7 s.

Peugeot 406 Coupé 2.0 16V: top 205 km/h, 0-100 in 10,5 s.



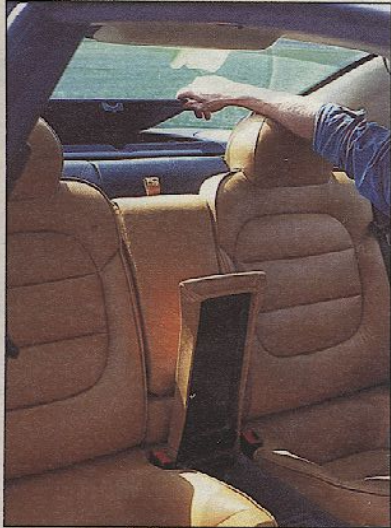
voor het comfort, behalve als je me echt slecht wegdek te maken hebt

RIJ-EIGENSCHAPPEN 504 Hoewel de 504 Coupé het met minder vermogen moet doen, maakt hij allerminst een slome indruk. Op intrappen van het gaspedaal wordt enthousiast gereageerd. 'Onderin' is genoeg trekkracht voorhanden, want het maximum wordt al bij 3000 toeren bereikt. De versnellingspook van het oudje laat soepel en trefzeker verzetten. Niet de hand. Wel even wennen moesten aan de besturing, die ondersteund bekrachtiging ongevoelig, maar niet vaag werkt. Als je een paar kilometer met de 504 op pad bent, weet je dat hij de bevelen van de chauffeur nee opvolgt, al communiceert hij dat niet duidelijk. Over vering en demping klachten. Ze zorgen voor het comfort dat je van een Franse wagen verwilt iets minder te spreken zijn we over remmen, die met een krachtige reactie tot standvastig aangrijpen worden gebracht. Net als de Lancia Gamma Coupé hebben we ook de 504 het respect betaald dat hem vanwege voor z'n hoge leeftijd toekomt, en dus hebben we hem niet te hard aan de tand gevoeld. Tijdens de korte proefrit die ons gegund werden konden we ook maar een beperkte indruk opdoen. Maar die indruk was overwegend positief. Met dit oudje nog heel goed te leven.

EN DUS... Een overstap naar de 406 Coupé bracht ons echter weer terug naar de moderne tijd en de realiteit. In deze dagen was de 504 Coupé ongetwijfeld een prima wagen, maar z'n erfenis die van vijftien jaar ontwikkeling in automobieltechniek profiteert, is in praktisch elk opzicht de betere auto

Bijna 15 jaar Pininfarina-ontwerpevolutie. Mooi, hè, die naar beneden duikende neus van die 504 en dat slanke 406-front...

Technische gegevens	Peugeot 406 Coupé 2.0 16V	Peugeot 504 Coupé
Motor	4-cil. in lijn dwars voorin, 2 bovenl. nokkenassen, 16 kleppen	4-cil. in lijn langs voorin, centrale nokkenas 8 kleppen
Cilinderinhoud	1998 cc	1971 cc
Boring x slag	86 x 86 mm	88 x 81 mm
Compressieverh.	11:1	8,8:1
Brandstofsysteem	electron. inspuiting	mechanische inspuiting
Max. vermogen	98 kW/133 pk bij 5500 tpm	78 kW/106 pk bij 5200 tpm
Max. koppel	180 Nm bij 4200 tpm	169 Nm bij 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen	achterwielen
Aantal versnellingen	vijf	vijf
Ophanging voor	MacPherson, stab.	MacPherson, stab.
Ophanging achter	onafhankelijk, stab.	onafhankelijk, stab.
Remmen voor/achter	gev. schijven/schijven	schijven/schijven
Afmetingen l/b/h	4615/1780/1352 mm	4360/1700/1350 mm
Wielbasis	2700 mm	2550 mm
Tankinhoud	70 liter	56 liter
Bagageruimte	390 liter	360 liter
Gewicht leeg	1315 kg	1250 kg
Laadvermogen	420 kg	330 kg
Aanhanger (geremd)	1200 kg	1000 kg



Twee opbergvakken achterin de 406 Coupé: tussen de stoelen en in de hoedenplank.

Peugeot Club Nederland (PCN)
 Secretariaat: P.C. Borstraat 19bis
 3575 XX Utrecht
 Tel: 030-2733465
 Opgericht in 1987
 Contributie f 75 per jaar
 Eenmalig entreegeld f 20

van 360 liter biedt ook zijn kofferbak nog aardig wat plaats aan bagage.

RIJ-EIGENSCHAPPEN 406 De 2,0-liter 16V verleent de 406 Coupé geen echt sportieve prestaties, maar helpt hem toch vlot genoeg vooruit. Doordat het grootste deel van het koppel al vanaf zo'n 3000 tpm present is, pakt de motor makkelijk vanuit lagere toerentalen op. Je hoeft de pook, met aluminium knop en zwart leer, dus niet vaak te verzetten. Neem je hem ter hand, dan blijkt hij niet al te soepel door het patroon te gaan.

Boven: frameloze portierinnen in de 406 Coupé. De vakken in de lange portieren zijn erg klein uitgevallen. Geen vakken in de portieren van de 504 Coupé. Wel een - inderdaad - ouderwets tochtruitje. De linker buitenspiegel is zowaar van binnenuit verstelbaar.

Met name wanneer je snel van 1 naar 2 wilt, kan het mechanisme het niet altijd goed bijbenen. Als je het wat kalmer aan doet, heb je overigens geen probleem. De besturing werkt lekker direct en is zo uitgekend bekrachtigd dat hij de chauffeur ongemerkt helpt. Samen met de multi-link achterwielophanging, die een belangrijke bijdrage levert aan de prima wegligging zorgt hij voor een solide rijgevoel. Omdat hij heel lang neutraal blijft, laat de 406 zich met groot gemak door snelle bochten sturen. Vering en demping van de Coupé zijn sportiever afgestemd dan die van de sedan. Dat heeft overigens geen nadelige gevolgen



Doordat de klep nogal kort uitvalt, is de kofferbak niet zo makkelijk te beladen