# Op puntjes bijgewerkt

Dik drie jaar na zijn introductie is de populairste Peugeot op diverse puntjes bijgewerkt. De 207 is immers de Fransman met de hoogste verkoopaantallen. Om deze te behouden vond de fabrikant het noodzakelijk de 207 wederom naar een hoger plan te tillen, de compacte middenklasser moet immers nog enkele jaren mee. Het exterieur is op een aantal fronten aangepast, binnenin de 207 zijn het vooral de nieuwe kleuren die de overhand hebben. Op motorisch gebied doen de Fransen er alles aan om de CO2-uitstoot zo beperkt mogelijk te maken. Helaas is de RC uit de lijst verwijderd, maar is er een schone 1.6 HDiF Blue Lease Diesel voor teruggekomen. Om uit te zoeken of deze â€“ speciaal voor de leasemarkt ontwikkelde â€“207 ook een verkooptopper gaat worden reden wij een aantal dagen in de nieuwe â€˜99 gramâ€™-diesel.

# Extra aanpassingen

Optisch is de 207 in hoofdlijnen niet gewijzigd. Wat de oplettende automobilist in eerste instantie zal opvallen, is de gewijzigde voorbumper. De bekende â€˜haaienbekâ€™ is prominenter aanwezig en laten de mistlampen verder naar achter verdwijnen. Het front van de 207 was altijd afhankelijk van de gekozen variant en te herkennen aan twee verschillende aanzichten. Bij de facelift is dit subtieler aangegeven door de zwarte of verchroomde lamellen van de luchtinlaat. Ook merkbaar gewijzigd zijn de achterlichtunits, welke nu ook zijn voorzien van LED-verlichting. Verder zijn er nieuwe exterieurkleuren beschikbaar en zijn meer carrosseriedelen in kleur meegespoten.

De gereden 99 gram uitvoering van de 207 heeft diverse extra aanpassingen van de fabrikant meegekregen om de uitstoot te minimaliseren. Zo is de auto dichter bij het

asfalt geplaatst en heeft de voorbumper efficiÃ«ntere luchtinlaten. Verder spelen de dichte wieldoppen en de grote achterspoiler mee in de strijd tegen de luchtweerstand. De 15-inch Michelin banden moeten tot slot zorgen voor minder rolweerstand. Ook buitenstaanders mogen weten dat dit een milieuvriendelijke versie van de 207 is, de 99g-badges zijn op diverse plaatsen op de carrosserie terug te vinden.

## Frans compact

Op het eerste gezicht is de Franse compacte middenklasser van binnen nauwelijks gewijzigd. Kijken we beter, dan zien we onder andere een nieuw instrumentenpaneel die een hoger afwerkingniveau met zich mee mag dragen. Ook heeft de fabrikant de beschikking over nieuwe stoffen, kleuren en kleurstellingen in de nieuwe 207. Onze Peugeot is alleen voorzien van de standaarduitrusting, wat in dit geval een handmatige airco, een basis radio/CD-speler inhoudt. Het geluid van laatstgenoemde is overigens

van zeer matige kwaliteit, wat juist voor leaserijders een nadeel is.

Bovenop de middenconsole is het informatiedisplay geplaatst en recht voor ons zien we de overzichtelijke tellers. Stuurwiel en stoelen zijn naar eigen wens in te stellen maar lijken de ideale stand maar niet te willen aannemen. Daarvoor zijn de instelmogelijkheden van de stoelen te karig. Zo is de zitting in hoogte verstelbaar, maar niet te kantelen. Het meubilair is voorzien van een wat grauwe stoffering maar voelt wel solide aan. Wanneer we op de achterbank plaatsnemen is de ruimte niet riant. Voor knieÃ«n en voeten houdt dit niet over, voor het hoofd is meer ruimte gereserveerd. De bagageruimte was al geen groot pluspunt van de 207, en daar is dan ook niets gewijzigd.

## Horten en stoten

Op motorisch gebied heeft Peugeot veel vooruitgang geboekt. Bij de 207 bestaat de keuze uit vier benzinemotoren uiteenlopend van 75 pk tot 150 pk en drie diesels van 90 en 110 pk. Een nieuwe aanvulling daarbij is de door ons gereden 207 HDiF 99g, een extra schone en zuinige variant. Onder de kap is de 90 pk sterke HDiF diesel geplaatst, waarbij voor deze gelegenheid het motormanagement en de versnellingsbakverhoudingen is aangepast. Daarnaast zijn er nog diverse aanpassingen gedaan om een uitstoot te creÃ«ren van 99 gram. Het verbruik komt hierdoor volgens de fabriek op een waarde van 3,8 liter op 100 km, ofwel 1:26,3. Ook de waarde van 4,9 liter op 100 km die wij tijdens onze testperiode scoorde is zeer netjes, zeker gezien de afwisselende rijomstandigheden.

Een groot pluspunt van de 207 is het feit dat iedereen met deze Fransman wegrijdt. Het koppelen, schakelen en sturen gaat intuÃ¯tief, het is echt een allemansvriend. Van de aanpassingen die de fabrikant heeft gedaan aan deze 99g 207 is niet veel te merken. De auto ligt strak op de weg en geeft een veilig gevoel tijdens het rijden. Verrassend is de pit die de 1.6-liter diesel nog weet te genereren. Met 1.179kg aan de haak lijkt de diesel geen moeite te hebben, mede door het koppel van 215 Nm wat al bij 1.750 toeren per minuut beschikbaar is. Vanaf dit toerental schiet de Peugeot dan ook vooruit. Daaronder is er weinig leven in de brouwerij, wat mede door de verhoudingen van de versnellingsbak. De bak verplicht je bijna om weinig toeren te maken.

Het fijnst reden we 50 km/h in het derde verzet bij circa 1.800 toeren, echter het geluidsniveau vraagt om een verzet hoger. Doen we dit, dan sputtert de diesel wat tegen. Iets meer dan 1.200 toeren draaien we nu en dat vind zowel de krachtbron als wij niet echt fijn. Een dilemma die we eigenlijk elke rit weer tegenkwamen. Het horten en stoten onder de 1.500 toeren maakt van deze 207 een minder geraffineerde kilometervreter. Bij hogere toerentallen komt de dieselnagel nadrukkelijk het interieur binnen wat het rijcomfort op een lager niveau brengt. Verder is de demping en vering minder â€œFransâ€• als we er van hadden verwacht. In bochten blijft de carrosserie vlak liggen, echter verkeersdrempels zijn niet op hoge snelheid te nemen met de 207.

# 207 is groen

De toevoeging van deze groene versie, de Blue Lease 1.6 HDiF 99gr, zal voor leaserijdend Nederland een fijne aanvulling zijn op het bestaande pallet van de 207. Vervelend is dat de grens van veertien procent bijtelling in ons land is bepaald op 95 gram per kilometer. De 207 99gr met A-label zal het dus moeten doen met een bijtelling van twintig procent. Verfijning had er bij de Fransman nog kunnen zitten in het geluidsniveau van de diesel op hoge toeren en de lange verzetten van de versnellingsbak. Dit laatste is gemakkelijk op te lossen door gebruik te maken van een zesversnellingsbak.

Concurrentie is er volop, zo moet de 207 strijden tegen de onlangs door ons gereden Fiesta ECOnetic , de Opel Corsa ecoFLEX en de Volkswagen Polo BlueMotion. Laatstgenoemde zal echter in het voordeel zijn door zijn gunstige bijtelling van 14%.

Peugeot had misschien nog 4 gram kunnen zakken door gebruik te maken van een start-/stopsysteem om de concurrentie nog beter te lijf te gaan. Waarschijnlijk weerhoudt dat de 207 er echter niet van om â€“ vooral bij de leaserijders â€“ eveneens een verkooptopper te worden.

## Plus

+ Pittige en zuinige diesel
+ Aantrekkelijk geprijsd
+ Allemansvriend

## Min

- Gevoelloze versnellingsbak
- Op toeren luidruchtig
- Matige geluidsinstallatie