Jarno van Maanen
3 juli 2006

Intro

Vijf jaar geleden veroorzaakte Peugeot met de 206 CC een ware coupÃ©-cabriolet hype. Dit was de eerste betaalbare CC en het succes van dit model geeft aan dat men graag een auto heeft met een volwaardig stalen dak, maar ook graag open wil kunnen rijden. Twee jaar na de introductie van de 206 CC moest ook het grotere broertje, de 307, eraan geloven. De 307 CC is inmiddels ongeveer drie jaar op de markt en heeft iets minder dan een jaar geleden een facelift gekregen, waarbij de neus van de auto is aangepast aan het huidige familiegezicht van Peugeot. Ondanks de facelift is de auto een stuk ouder dan de onlangs geÃ¯ntroduceerde Volkswagen Eos en Opel Astra TwinTop. Wint de ervaring het van de jeugdigheid of is het juist andersom?

Het exterieur

Vanaf de zijkant gezien heeft de 307 CC een mooie, uitgestrekte belijning. Het is alleen wel jammer dat de motorkap relatief kort is, terwijl de voorruit heel lang is. Dat oogt een beetje vreemd. Met gesloten kap ziet ook de achterkant er nogal raar uit, het bolle achterruitje gaat over in een heel rechte kofferbakdeksel en die overgang is onnatuurlijk, alsof het niet zo hoort. Dit probleem is op te lossen door de kap te openen, maar helaas is dat â€“ met name in Nederland â€“ niet altijd goed mogelijk.

Toen de 307 CC vorig jaar werd gefacelift, is de oude neus vervangen door een nieuwe. Net als de andere modellen van Peugeot heeft deze auto nu een grote muil, grote koplampen en een groot logo. Het familiegezicht is dus duidelijk aanwezig. Het nieuwe

front is wat brutaler en minder saai dan het vorige. De achtkant van de auto is helaas niet zo mooi. Hij oogt een beetje plomp en vormeloos. Misschien zou het mooier zijn als de achterlichten wat minder groot waren en een andere vorm hadden.

De kleur van deze auto, â€˜bleu neyshaâ€™, ziet er bijzonder uit. Hij is opvallender dan donkerblauw en lichtblauw en past erg goed bij de vorm van de auto. Dat de kleur zo opvallend is, zou misschien bij een gewone 307 een bezwaar kunnen zijn, maar in een 307 CC val je sowieso op - in welke cabrio niet?- dus dat is geen probleem. Het past gewoon goed bij elkaar, een opvallende kleur bij een opvallende auto. De 307 CC Sport staat op zeventienduims lichtmetaal. De vijfspaaks wielen zijn zowel sportief als stijlvol en staan erg mooi op deze auto, zowel qua ontwerp als qua formaat.

Het interieur

Het interieur van de 307 CC ziet er netjes uit. Eigenlijk is er weinig op aan te merken, het is modern, goed afgewerkt en ergonomisch goed voor elkaar. Dankzij de zilvergrijze accenten op het stuur, omlijstingen in de middenconsole en pookknop geeft het interieur een frisse indruk. De witte wijzerplaten staan er goed bij en passen mooi bij deze â€˜Sportâ€™-uitvoering.

In een 307 CC Sport horen natuurlijk ook sportstoelen. Het zijn heerlijke lederen zetels met fijne hoge wangen, waardoor je goed op je plek gehouden wordt. De stoelen zijn elektrisch verstelbaar en zijn tevens voorzien van verwarming. Het comfortniveau is prima, de stoelen zijn prettig zacht.

De interieurruimte is voorin niet onaardig. Met open kap is de hoofdruimte uitmuntend, met gesloten kap is het iets minder ruim, maar nog steeds goed te doen. Achterin is het wat krapper. De achterbank is eigenlijk net niet geschikt voor volwassenen, de knieÃ«n klemmen tegen de voorstoelen. Wanneer de kap gesloten is, wordt het nog duidelijker dat dit geen volwaardige vierzitter is: zelfs voor grote kinderen is het dak te laag.

De ruimte in de kofferbak is â€“ met gesloten dak â€“ een heel aardige 417 liter. Als het dak geopend is en opgeklapt in de kofferruimte is verdwenen, dan blijft er nog 232 liter over. Dat is niet zo veel, maar zijn concurrenten zijn niet ruimer. Gelukkig heeft de bagageruimte een praktische vorm en bestaat de kofferbak niet uit verschillende compartimenten met tussenschotjes, zoals bij de Volkswagen Eos. Hoewel er dus niet veel ruimte is met geopend dak, is die ruimte goed te benutten.

De standaarduitrusting van de 307 CC Sport is erg riant. Deze uitrusting omvat bijvoorbeeld xenon verlichting, lederen bekleding, radio met CD-wisselaar, automatische airco en parkeersensoren. Het optielijstje is daardoor heel kort: slechts navigatie, JBL-speakers en bleutooth-verbinding zijn optioneel. De auto is dus erg compleet en er komt dus â€“ in tegenstelling tot bij veel andere autoâ€™s â€“ geen groot bedrag aan opties bovenop de basisprijs.

Het rijden

De 307 CC ligt heel aardig op de weg. Zoals het een cabriolet betaamt, ligt de nadruk op comfort. Echt week is het onderstel niet, dus voor overhellen in bochten hoef je niet te vrezen. Heel sportief rijgedrag kun je ook niet echt verwachten, daarvoor is het onderstel simpel weg niet stevig genoeg. Het is dus een middenweg, met een neiging naar comfort.

Qua bediening voelt de auto heel aardig aan. In de pedalen zit genoeg weerstand om goed te voelen waar je mee bezig bent. Het stuur ligt prettig in de hand en de auto stuurt heel direct, dus dat is prettig. De schakelpook â€“ in deze Sport-uitvoering heeft hij een zilverkleurig bolletje als pookknop â€“ ligt ook goed in de hand. Schakelen gaat

gewoon fijn. Het enige minpuntje is dat het wat lastiger is om van III naar II te schakelen, dan moet je echt precies de goede beweging maken en kun je niet nonchalant de pook een stukje naar je toe trekken.

Wanneer je open rijdt, is het aan te raden om altijd de ramen omhoog te hebben. Windruis is al snel een probleem en zelfs bij relafief lage snelheden - 60km/h â€“ klappert de gordel heftig heen en weer en maken ook de ongebruikte gordels op de achterbank veel herrie. Vanwege de lange voorruit is windruis rond het hoofd geen probleem. Die lange voorruit heeft overigens ook een groot nadeel: omdat de ruit bijna boven je hoofd zit, krijg je het gevoel dat je binnen zit en dat is een beetje jammer. Rijden met de ramen omhoog is goed te doen, ook bij hogere snelheden. Op snelwegtempo is het wel nodig je stem te verheffen wanneer je jezelf verstaanbaar wilt maken bij je passagiers en ook het volume van de radio moet een stukje omhoog, maar al met al is de windruis niet heel hinderlijk.

Onder de motorkap ligt de sterkste motor die voor de 307 beschikbaar is. Het is een tweeliter benzine motor die 177pk levert. Dat klinkt heel goed, maar bij een leeggewicht van bijna anderhalve ton lukt het hem niet om de auto indrukwekkende prestaties te bezorgen. De sprint naar 100km/h neemt bijvoorbeeld een bescheiden 9,5s in beslag. Toch rijdt de auto best vlot, de motor heeft genoeg pit om de auto goed in beweging te houden. Helaas past het karakter van de motor niet zo goed bij de auto. In een cabrio verlang je naar een rustig motor, met relatief veel trekkracht bij lage toeren. Dan ben je bij de 177pk sterke tweeliter aan het verkeerde adres. De maximale trekkrachtwaarde wordt namelijk pas bij 5.000tpm bereikt en om het maximumvermogen komt pas bij 7.000tpm vrij. Ook het toerental bij constant rijden op de snelweg is erg hoog. Bij 130km/h maakt de motor zoâ€™n vierduizend krukasomwentelingen per minuut. Een zesbak zou erg fijn zijn, maar daar was â€“ in combinatie met deze motor - helaas geen ruimte voor.

Slot

De 307 CC is een fraaie auto, mits de kap geopend is. Hij rijdt fijn, voelt direct aan en schakelt lekker. De interieurruimte is een minpuntje, het dak is erg laag en de achterbank is slecht bruikbaar voor volwassenen, zelfs niet met open dak. De 177pk-motor past totaal niet bij de auto, die is veel te hitsig en luidruchtig. De tweeliter diesel past veel beter bij het karakter van de auto dan deze opgefokte tweeliter benzine. Ook het ontbreken van een zesde versnelling is erg jammer, hierdoor heb je op de snelweg altijd last van hoge toerentallen. De 307 CC is geen slechte auto, maar hij heeft eigenlijk geen sterke punten waarmee hij zich onderscheidt van zijn concurrenten. Sinds zijn introductie heeft de Peugeot 307 CC slechts de Renault MÃ©gane C-C naast zich gehad, maar nu de Volkswagen Eos en Opel Astra TwinTop

zijn gearriveerd, wordt de 307 CC een veel minder voor de hand liggende keuze.

Plus

+ Mooie voorkant
+ Rijdt prettig
+ Heerlijke stoelen

Min

- Hitsige motor
- OngeÃ¯nspireerde achterkant
- Weinig interieurruimte