



PEUGEOT

(We moesten er een beetje van blozen.)

P E R S O P I N I E S

PEUGEOT 806

De in de tests genoemde prijzen waren van kracht op het moment van publicatie.
Raadpleeg de huidige prijslijst.
Januari 1995

Peugeot Talbot Nederland N.V.
Postbus 2097, 3500 GB Utrecht
Telefoon 030-475475
Fax 030-475487
Telex 47401

Renault Espace 2.2i RN, Peugeot 806 ST, Pontiac Trans Sport

GEVECHT OM DE



De MPV-markt groeit maar door. In Europa was Renault de trendsetter; het woord Espace is daardoor zelfs van merknaam tot soortnaam gepromoveerd. Maar inmiddels bieden ook andere grote Europese merken 'ruimzewagens' aan. In deze test zetten we de 'moeder' van de Multi Purpose Vehicles naast de nieuwste Peugeot, de 806. En uit het land van Uncle Sam laten we de Pontiac Trans Sport deelnemen aan het gevecht om de ruimte.

Utrecht, 31 januari 1995

Betreft: De Peugeot 806


Geachte heer/mevrouw,

De autojournalisten van Nederland hebben onze nieuwe Peugeot 806 getest. En van het resultaat moesten we een beetje blozen. Zodanig, dat we het hier niet voor u konden verbergen. Daarom hebben we deze artikelen gebundeld. Leest u ze op uw gemak eens door.

U begrijpt dat wij van Peugeot behoorlijk opgewonden raken van de lovende woorden over de 806. Maar waar we het meest benieuwd naar zijn, is het oordeel dat de 806 ten deel valt als ú hem aan een kritisch onderzoek onderwerpt.

Gaat u 'm dus zelf eens bekijken. Op de Rai van 2 t/m 12 februari bijvoorbeeld (Hollandhal standnummer H 802). Of maak een proefrit bij de Peugeot-dealer. U bent er van harte welkom. Zijn adres vindt u in de Gouden Gids.

Met vriendelijke groet,
PEUGEOT TALBOT NEDERLAND N.V.



M.P.M. Schotman
Commercieel Directeur

Bijlage: persopinies

2.3i 16V

RUIMTE



Door Adriaan Huigen en Wim Ruberg
Foto's: Benno de Wilde



AUTOKAMPIOEN
Test

AUTOKAMPIOEN 3

Peugeot 806



Pontiac Trans Sport



Renault Espace



Eigenlijk testen we hier niet drie maar acht auto's. Want bij het Noordfranse Sevelnord wordt niet alleen de Peugeot 806 geproduceerd, ook de technisch identieke MPV's van Citroën (Evasion), Fiat (Ulysse) en Lancia (Zeta) lopen daar van de band. Laatstgenoemde komt naar verwachting begin volgend jaar naar Nederland. In Amerika komen uit de fabrieken van General Motors drie dezelfde MPV's: de Pontiac Trans Sport, de Chevrolet Lumina en de Oldsmobile Silhouette. Zo af en toe zie je hier van die laatste twee een grijs geïmporteerd exemplaar rijden. Alles tot nu toe optellend zitten we al op zeven. Renault ten slotte levert alleen maar de Espace, de nummer 'acht'. Die wordt overigens niet in de gelijknamige fabriek gemaakt. Alle Espaces rollen bij Matra van de lopende band!

Dwars en in de lengte

Van ons testtrio is de Renault Espace de enige die de motor in de lengterichting heeft staan. De overige twee zijn 'dwarsliggers'. Als we de zaak cc-inhoudelijk bekijken, heeft de Peugeot 806 met 1998 cm³ de kleinste motor. De Espace zit met z'n 2165 cm³ in het midden. Hun Amerikaanse soortgenoot is met 2260 cm³ niet alleen op het gebied van cilinderinhoud het best bedeed, hij heeft ook de meeste kleppen: zestien in totaal.

Uit het Pontiac-blok komt ook het meeste vermogen. General Motors geeft 101 kW (137 pk) op. Peugeot be-

zet plaats twee: de achtklepper levert 89 kW (121 pk). Dat is precies 10 kW (14 pk) méér dan de achtklepper van Renault. De verschillen in koppel zijn minder groot. Zowel de Espace als de 806 leveren maximaal 170 Nm af. Renault doet dat bij 3500 r/min; Peugeot bij een iets gunstiger toerental van 2650 r/min. Ook hier loopt de Trans Sport voorop: de fabriek geeft 187 Nm op bij 2800 toeren.

Vermogens zijn natuurlijk leuk, maar om te presteren moet je niet te veel massa mee hoeven te zeulen. Laten we de strijders dus eens op de weegschaal zetten. Het goedkoopste voor de motorrijtuigenbelasting is de Renault Espace. Dankzij zijn kunststof koetswerk weegt hij schoon aan de haak 'maar' 1345 kg. Peugeot's 806 komt aan 1478 kg. De Pontiac, overigens ook met plaatwerk van kunststof, is met z'n 1670 kg een regelrechte zwaargewicht. Maar dat zijn we wel gewend van auto's uit de States.

Metingen

Over smaak valt niet te twisten. De één vindt de bijzonder fors uitgevallen Trans Sport het mooist, terwijl de ander valt voor de lijnen van de 806. En de Espace met zijn rondere vormen beoordelen velen ook als heel geslaagd. Ook al vertonen alle drie wagens het kenmerkende MPV-uiteerlijk, de carrosserieën verschillen toch behoorlijk van elkaar. De koets van de Espace heeft de meeste elementen van een gewone personenauto. Hij heeft achter

twee normale portieren die toegang geven tot het interieur. De instap zowel voor als achter is redelijk. Je moet achterin wel even oppassen, want voordat je het weet land je met je stuitje op de keiharde gordelsluiting.

Onze Amerikaanse MPV heeft maar één grote schuifdeur aan de rechterkant. Dat is magertjes. Als je met meerdere mensen in de auto wilt plaatsnemen, betekent dat dus doorschuiven. Is die ene deur eenmaal opengeschoven, dan heb je wel royaal toegang tot het achtercompartiment.

De 806, de jongste van ons drietal, heeft aan beide kanten een schuifdeur. Je kunt dus zowel links als rechts instappen. Zo hoort het! Bovendien is de instap behoorlijk royaal.

Ruimte

Alle drie MPV's bieden meer dan voldoende hoofdruimte voor- en achterin. Voor mensen die lid zijn van de 'Klub van Lange Mensen' biedt de Trans Sport de meeste hoofdruimte. Ook achterin. Het lijken details, maar je zult die extra centimeters maar net nodig hebben. De ruimte voor de benen en de voeten is in de Trans Sport meer dan voldoende. Bij de 806 is dat al wat minder. Daar werkt de wielkast tegen als je je linkerbeen een beetje wilt strekken. Maar bij de Renault is het strekken van het linkerbeen zo goed als onmogelijk. De forse wielkast laat dergelijke oefeningen gewoon niet toe. De Espace heeft de minste been- en voetenruimte van het hele stel. Je gaat





dus nu echt merken dat de Espace op dit gebied door zijn concurrenten is ingehaald. Strecken kun je de benen wel wanneer je de deur opendoet en de stoel een kwartslag de goede richting opdraait. Maar voor die draaistoelen moet wel weer extra worden betaald; f 1.620,- om precies te zijn.

Alle achterkleppen zijn gemakkelijk van buitenaf te openen; zij het dat het slotje van de Trans Sport wel erg gammel aanvoelt. Als de klep eenmaal openstaat, kun je in alle drie gevallen onder de klep staan. Alleen als de Renault beladen is, moet je wél oppassen dat je het hoofd niet stoot. In kofferbak-ruimte ontlopen de drie wagens elkaar niet veel. De 806 heeft wel als voordeel dat hij kleine wielkasten heeft.

Stoelendans

Wat het zitcomfort van de voorstoelen betreft krijgt de Renault niet de eerste plaats. De stoelen zijn smal en kort. Bovendien zijn ze niet traploos te verstellen. Uit een Duits onderzoek is trouwens gebleken dat bijna 50% van de Espace-rijders aanmerkingen maakt op de zitpositie.

In de Pontiac is sprake van comfortabele zetels. Ze zijn dan wel zacht, maar ze geven toch voldoende steun. Traploos verstel je ze totdat je goed zit. De bestuurdersstoel is trouwens ook nog in de hoogte te verstellen. Jammer alleen dat de hoofdsteunen te laag zitten. Bovendien zitten ze te ver weg om er wat aan te hebben. De voorstoelen zijn trouwens niet draaibaar.

Ook de stoelen van de Peugeot zitten prima. Een potje kaarten met de achterinzittenden is geen probleem, want de voorstoelen zijn standaard draaibaar. En die van de chauffeur kan nog eens

de hoogte in. Net als in de Renault zijn de leuningen helaas niet traploos te verstellen. De ideale zit/stuur-positie is in de Pontiac en de Peugeot het beste te vinden. Beide hebben namelijk ook

Koopspiegel

	Peugeot 806	Pontiac Trans Sport	Renault Espace
Gordelspanners	J	N	J
Gordelverstelling	J	N	J
Airbag L/R	J/N	J/N	N/N
ABS	3.700,-	J	3.700,-
Airconditioning	5.000,-	3.000,-*	6.585,-
Stuurbekrachtiging	J	J	J
Elektrische buitenspiegels/verw.	J/J	J/N	N/N
Elektrische raambediening V/A	J/1.000,-**	J/N	J/N
Centrale vergrendeling	J	J	J
Afstandsbediening	J	N	J
Hoogteverstelling stoel (L)	J	J	N
Lendesteunverstelling (L)	J	N	N
Stuurverstelling hoogte/axiaal	J/N	J/N	N/N
Hoofdsteunen achter	J	N	J
Buitentemperatuurmeter	J	N	N
Cruise control	N	J	N
Mistlampen	650,-	N	665,-
Schuif-/zonnedak	3.000,- (2***)	J	2.250,- (2)
Niveauregeling achter	N	J	4.650,-
Dakdragers	412,-	J	690,-
Bagage-afdekking	600,-	N	565,-
Extra stoelen 2	2.152,-	J	2.750,-
Draaibare voorstoelen	J	N	1.620,-
Startcode	550,-	N	N

* Trans Sport inclusief metaalkak.

** Inclusief uitstelramen achter.

*** Handbediend vóór, elektrisch achter.



nog eens een verstelbaar stuur. Als je eenmaal zit, heb je het beste uitzicht in de 806. Het zicht rondom in de Espace kan er ook nog mee door. Maar de dikke stijlen van de Trans Sport ontnemen je behoorlijk wat zicht. Gecombineerd met zijn draaicirkel van 13,9 meter maakt dit de Pontiac minder handelbaar.

Bedieningen

Bij de Peugeot zitten de bedieningen allemaal op een logische plaats. De schakelpook in het dashboard is een vondst: het scheelt je ruimte omdat een middenconsole zo niet nodig is. Alleen moet je een beetje uit de stoel komen om hem gemakkelijk in z'n vijf te zetten. De meters in het dashboard van de 806 zijn goed af te lezen. Het instrumentarium is trouwens behoorlijk compleet. Als nuttige extra's zijn er een oliepeilmeter, een buitentemperatuurmeter en een waarschuwingssignaal voor een opend portier - pardon: schuifdeur - gemonteerd. Het geheel is keurig netjes afgewerkt. Eén kritiekpuntje: het controlelampje van de mistlampen is nauwelijks zichtbaar.



Boven: Stoelendans in de Renault Espace: voorstoelen omgedraaid en eerste stoel middenrij omgetoverd tot een tafeltje. Onder: De Pontiac heeft een luchtpomp met spanningsmeter in de laadruimte.



Bij General Motors in Amerika heeft de afdeling kwaliteitscontrole zitten slapen. De afwerking van de Trans Sport is maar matig. Er gaat van alles loszitten. En tijdens het rijden hoor je overal rammels. De bedieningsorganen, die aan ingewikkelde satellieten bij de meterkast zijn bevestigd, voelen fragiel aan. Je moet goed oefenen waar alles nu precies zit. Er zijn simpelweg véél te veel knopjes. Maar het instrumentarium is verder best compleet.

Als extra's heeft de Pontiac een olie-drukmeter en een voltmeter. De controlelampjes hebben alleen een te laag Watt-gehalte. Je ziet ze nauwelijks branden; als je ze al ziet.

Bij de Régie Renault moeten ze ook maar eens over de plaats van een aantal bedieningen gaan nadenken. De radio zit in de Espace op een veel te lage plaats. En om de een of andere curieuze reden zijn ook de knopjes van de elektrische raambediening behoorlijk ver weggestopt.

Semi-onafhankelijk

We slaan de portieren dicht en nemen een kijkje onder de auto. Daar zien we ook een aantal verschillen. Zo heeft de Espace vóór twee draagarmen per kant en schroefveren. Beide anderen hebben McPherson-veerpoten. Achter heeft ons trio een zogenaamde semi-onafhankelijke wielophanging, dat wil zeggen dat het linker- en rechterwiel beperkt onafhankelijk van elkaar kunnen in- en uitveren. Op het oog lijken het echter gewoon starre assen.

Renault en Peugeot zetten alleen vóór een stabilisator onder de auto. Pontiac heeft zo'n hulp tegen overhellen voor en achter. Nog een belangrijk verschil: Pontiac levert de Trans Sport standaard

af met niveauregeling achter, bij Renault kun je dit als extra à f 4.650,- bestellen en Peugeot heeft zo'n voorziening helemaal niet in de aanbieding. Over de samenstelling van het remsysteem denken de drie fabrikanten hetzelfde: geventileerde schijven vóór en trommels achter. Pontiac is de enige die standaard ABS levert. Renault en Peugeot rekenen voor dat stukje extra veiligheid f 3.700,-.

Beladen weggedrag

Auto's van het Multi Purpose-type moeten onder alle beladingsomstandigheden - leeg en met zeven man of een berg vracht erin - goed rijden. Om te zien hoe ons drietal op belading reageert, voeren we op de politie-oefenbaan in Lelystad de standaard uitwijkproef uit. Bij deze proef staan de pylonen op vastgestelde punten.

De nieuweling - de 806 - is als eerste aan de beurt. Hij gaat zowel leeg als beladen verbazend goed tussen de rode 'mutsjes' door. Licht onderstuurd, tot het te hard gaat. Dan breekt de achterzijde uit (overstuurd). Dat gaat op een rustige corrigeerbare manier. Prima. Het Peugeot-onderstel heeft één nadeel. De achterdempers zijn aan de slappe kant. Dat zorgt voor een ietwat onrustig stuurgedrag op oneffenheden en is minder comfortabel (doorslaan op de aanslagrubbers) voor de achterpassagiers. De Pontiac is een regelrechte verrassing. In onze gedachte 'zweefde' nog - letterlijk - de testauto uit Autokampioen 4 van 1992. Maar de 2.3i die we nu hebben gaat prima tussen de pylonen door. Dankzij de niveauregeling heeft de belading niet eens zo gek veel invloed op het weggedrag. Licht onderstuurd en goed beheersbaar. Het veer-

comfort is op korte oneffenheden redelijk (een beetje stoterig) en op lange hobbels goed.

Renaults Espace valt tegen. Hij is te sterk onderstuurd en wil maar met moeite tussen onze rode kegels door. Beladen moet je hem goed in de gaten houden. De achterkant wil vrij abrupt uitbreken. Zachte demping/vering (goed voor het rijcomfort) en het gemis van een extra stabilisator maken dat de koets behoorlijk overhelt.

Prestaties

Wat acceleratie van 0-100 km/h betreft is de Pontiac de snelste van het stel. Voor eenzelfde sprint heeft de zware Trans Sport 11,6 seconden nodig. De Peugeot verbruikt voor deze proef 12,7 seconden tijd. En de Espace, de lichtste van het trio, laat precies 12,6 seconden noteren.

Die cijfers liggen nog redelijk dicht bij elkaar. Maar dat wordt anders bij de inhaalacceleratie. Dan worden de rollen omgedraaid, want op dit onderdeel wint de Espace op alle fronten. Om van 60 naar 120 km/h te komen heeft de Espace in z'n vier 20,5 seconden nodig. De Peugeot doet over dezelfde proef 21,5 seconden. En de Pontiac blijft een tikje achter met 23,1 seconden. In de vijfde versnelling scoort de Espace voor dezelfde proef 29,4 seconden, waar de 806 33,1 seconden laat noteren en de Trans Sport met 35,3 seconden nog meer achterop raakt. Nu gaan de drooggewichten duidelijk parten spelen. Het hoge gewicht van de Trans Sport verklaart ook zijn verbruik tijdens onze test. Dat ligt gemiddeld op

11,2 l/100 km (1 op 8,9). Tweede wordt de Renault Espace met 10,9 l/100 km (1 op 9,2). En de 806 blijkt de zuinigste van het stel: hij verbruikt gemiddeld 10 l/100 km (1 op 10). Ook bij de beoordeling van het geluidsniveau wint de stille Peugeot. Tweede wordt hier de Pontiac. De Renault ten slotte geeft de meeste herrie te verwerken.

Het meubilair

We zeiden het al: Renault is de Europese uitvinder van de multifunctionele auto. Al vanaf het begin wordt de Espace afgeleverd met losse verplaatsbare stoelen. Standaard krijg je vijf stoelen en tegen betaling van f 2.750,- heb je zeven zitplaatsen. Die hebben een zitbreedte van 50 centimeter. Dat is vier centimeters minder dan dat van beide concurrenten. Wil je draaibare stoelen voorin, dan kost dat f 1.620,- extra.

Ook Peugeot levert standaard vijf zetels. De voorste zijn (op de ST-uitvoering) draaibaar en hebben een armsteun, plus hoogte- en lendesteunverstelling. Achterin, waar de voertruimte trouwens tegenvalt, staan twee stoelen met een zittingbreedte van 54 centimeter en één stoel die 44 centimeter 'zitbreed' is. Een losse 'stoel' kost f 1.076,-.



Bij Pontiac heb je weinig te kiezen: de 2.3i 16V wordt als 'sevenseater' geleverd. Geen draaibare voorstoelen of verstelling van de lendesteun. Als enige van ons drietal heeft de Trans Sport ook geen gordelverstelling voorin en geen gordelspanners. En nu we het toch over veiligheid hebben: in de 806 en de Trans Sport zit standaard één airbag links. Voor de bijrijder is een airbag - en dat is zeker voor een nieuwe auto als de 806 vreemd - nog niet leverbaar. Renault loopt wat dit betreft nog helemaal achter: in de Espace is zo'n levensreddende luchtzak zelfs voor de bestuurder niet te koop.

Onder redactie van Wim Ruberg, m.m.v. Jos van Overveld en Wim Franssen.

Conclusie

De nieuwe Peugeot 806 is overtuigend winnaar geworden.

Zijn weggedrag is voorbeeldig. Hij is comfortabel, het handelbaarst en ook de zuinigste van de drie.

De Pontiac en Renault delen de tweede plaats. De afwerking van de Trans Sport is matig, maar hij is wel compleet uitgerust (standaard ABS, airbag en airco) en de zitpositie is comfortabel. En waar de Espace ongeslagen is wat veercomfort en prestaties betreft, laat hij te veel punten liggen op de onderdelen weggedrag en zit/stuur-positie. Bovendien is zijn standaarduitrusting karig. Om hem compleet te krijgen, moet je heel wat extra betalen. Als je een voorziening al kunt krijgen, want airbags zijn er bijvoorbeeld niet. Maar goed, hij heeft van dit drietal wel de laagste aanschaf- en kilometerprijs.

Eindklassering

Onderdeel	Peugeot 806	Pontiac Trans Sport	Renault Espace
Prestaties	2	3	1
Verbruik	1	3	2
Weggedrag	1	2	3
Zitcomfort achter stuur	1	1	3
Veercomfort	3	2	1
Geluidscomfort	1	2	3
Instap achterin	1	3	2
Handelbaarheid/zicht	1	3	2
Veiligheidsvoorzieningen	2	1	3
Standaarduitrusting	2	1	3
Kilometerkosten	2	3	1
Gemiddelde score	1,5	2,2	2,2
Eindklassering	1	2	2

Peugeot 806 ST 4-drs m.p.v.

MODELLENKEUZE

Peugeot heeft de 806 in drie uitvoeringen. De ST kun je met of zonder turbo krijgen. De goedkopere SR is er alleen met de 'tamme' tweeliter. Je hebt dan onder andere geen buitentemperatuur- en oliepeilmeter. De dashboardverlichting is niet te dimmen en de koplamphoogteverstelling mis je ook. De spiegelverstelling gaat niet elektrisch. De meest complete 806 is de 'geblazen' SV met lichtmetaal velgen, elektrische ramen rondom, audio-installatie, ABS en mistlampen.

MOTOREN PEUGEOT 806

brandstof	cil. inhoud	vermogen	aantal cil.	kleppen/cil.	koppel	drukvulling
benzine	1998	89/5750	4	2	170/2650	N
benzine	1998	108/5300	4	2	235/2500	J

Peugeot 806 4 drs m.p.v.

	versnell.	transm.	aandr.	prijs	ECE 90	ECE 120	ECE stad
1998 cm ³ 89 kW benzine							
SR	5	HA	VW	f 57.900	7,2	9,4	11,8
ST	5	HA	VW	f 62.400	7,2	9,4	11,8
1998 cm ³ 108 kW benzine							
ST Turbo	5	HA	VW	f 66.350	7,6	9,8	12,8
SV	5	HA	VW	f 84.200	7,6	9,8	12,8

MOTOR

plaats	dwars voor
aantal cilinders	4
cilinderopstelling	lijn
cilinderinhoud (cm ³)	1998
boring x slag (mm)	86 x 86
compressieverhouding (-:1)	9,5
brandstofvoorziening	multipoint inj
turbo	nee
kleppen per cilinder	2
nokkenas	1, bovenliggend
vermogen (kW bij r/min)	89/5750
koppel (Nm bij r/min)	170/2650
V1000 (km/h)	35,0

AANDRIJFLIJN

transmissie	5 versn. handgeschakeld
aandrijving	voorwiel
overbrenging	
l t/m V	3,454/1,870/1,280/0,951/0,745
eindreductie	4,531

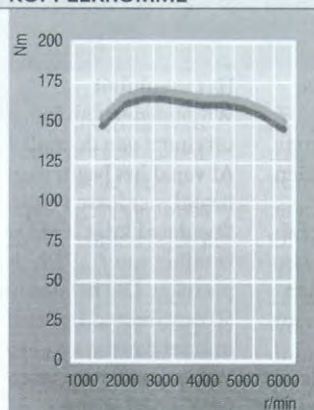
ONDERSTEL

wielophanging	
• voor	onafhankelijk, schroef
• achter	semi-onafh., schroef
stabilisator	voor

remmen

• voor	gev. schijven
• achter	trommels
ABS	leverbaar

KOPPELKROMME



handrem	achterwielen
besturing	tandheugel
stuurbekrachtiging	standaard
omwentelingen stuurwiel	3,00
draaicirkel (m)	12,4
bandenmaat	205/65R15

REMWEIG (vanaf 100 km/h)

voetrem koud/warm (m)	52/52
pedaalcracht koud/warm (kg)	12/20
handrem (vanaf 40 km/h, m)	20

CARAVAN-INFORMATIE

beschikbaar vermogen bij 80 km/h in IV (kW)	52		
maximaal trekgewicht (kg)	1300		
maximaal treingewicht (kg)	3600		
max. treingew. (kg) bij wegrijden vanuit stilstand (op 1500m hoogte) bij de volgende hellingen			
• 0- 60 km/h	5,2	8%	3440
• 0- 80 km/h	8,2	10%	3100
• 0-100 km/h	12,7	12%	2810
• 0-120 km/h	18,3	14%	2580
• 0-140 km/h	28,3	16%	2380
• 0-160 km/h	-	18%	2210

PRESTATIES

topsnelheid fabrieksopgave (km/h) 177

acceleratie (sec) vanaf stilstand

• 0- 60 km/h	5,2	8%	3440
• 0- 80 km/h	8,2	10%	3100
• 0-100 km/h	12,7	12%	2810
• 0-120 km/h	18,3	14%	2580
• 0-140 km/h	28,3	16%	2380
• 0-160 km/h	-	18%	2210

in IV (sec - m) (bij automaten in Drive)

• 60 - 80 km/h	6,2 - 121
• 60 - 100 km/h	13,3 - 298
• 60 - 120 km/h	21,5 - 548
• 60 - 140 km/h	31,6 - 917
• 60 - 160 km/h	-

in V (sec - m)

• 60 - 80 km/h	9,2 - 178
• 60 - 100 km/h	19,5 - 436
• 60 - 120 km/h	33,1 - 856
• 60 - 140 km/h	53,1 - 1582
• 60 - 160 km/h	-

MATEN

l x b x h (cm)	445 x 183 x 171
wielbasis (cm)	282
spoorbr. voor/achter (cm)	153/154
massa volgens kenteken (kg)	1478
maximaal toegelaten massa (kg)	2300
maximale dakbelasting (kg)	100
inhoud brandstoftank (l)	80
breedte op schouderhoogte	
voor/achter (cm)	158/159
zitting tot dak voor/achter (cm)	101/98

BRANDSTOF

verbruik volgens ECE (l/100 km) bij	
• 90 km/h	7,2
• 120 km/h	9,4
• stad	11,8
actieradius (km)	800
praktijkverbruik (l/100 km)	
• minimaal	9,2
• maximaal	11,9
• gemiddeld	10,0
oetaanbehoefte (ron)	95

bagageruimte	
• b x d x h (cm)	117 x 110 x 103
• inhoud (l)	-

SERVICE EN GARANTIE

olie ververset elke: 15.000 km of 12 mnd	
servicebeurten elke: 15.000 km of 12 mnd	
garantietermijn: 12 mnd	
carrosseriegarantie: 6 jaar	
importeur:	
Peugeot Talbot Nederland NV	
Postbus 2097, 3500 GB Utrecht	



Pontiac Trans Sport 2.3i 16V 3-drs m.p.v.

MODELLENKEUZE

Van de 2.3 16V levert Pontiac nog een goedkopere versie. Die heeft geen airconditioning en standaard metaallak maar wel een uitklapbaar zonnedak. Wie op z'n Amerikaans luxe wil rijden kan voor de 3.8 V6 kiezen. Die heeft alles wat onze test-auto heeft plus een zesvoudig elektrisch te verstellen bestuurdersstoel, een automatische versnellingsbak, lichtmetaal velgen en trekhaakvoorbereiding. Dit laatste bestaat uit een verzwaarde koeling en de bedrading voor de stekerdoos.

MOTOREN PONTIAC TRANS SPORT

brandstof	cil. inhoud	vermogen	aantal cil.	kleppen/cil.	koppel	drukvlulling
benzine	2260	101/6000	4	4	187/2800	N
benzine	3791	129/4700	6	2	305/3200	N

Pontiac Trans Sport 3 drs m.p.v.

	versnell.	transm.	aandr.	prijs	ECE 90	ECE 120	ECE stad
2260 cm ³ 101 kW benzine							
2.3i-16V	5	HA	VW	f 61.600	8,5	10,6	12,7
2.3i-16V Plus	5	HA	VW	f 64.600	8,5	10,6	12,7
3791 cm ³ 129 kW benzine							
3.8i V6	4	AU	VW	f 77.600	8,0	10,4	15,2

MOTOR

plaats	dwars voor
aantal cilinders	4
cilinderopstelling	lijn
cilinderinhoud (cm ³)	2260
boring x slag (mm)	92 x 85
compressieverhouding (:1)	9,5
brandstofvoorziening	multipoint inj
turbo	nee
kleppen per cilinder	4
nokkenas	2, bovenliggend
vermogen (kW bij r/min)	101/6000
koppel (Nm bij r/min)	187/2800
V1000 (km/h)	37,2

AANDRIJLIJN

transmissie	5 versn. handgeschakeld
aandrijving	voorwiel
overbrenging	
l t/m V	3,770/2,190/1,380/1,030/0,810
eindreductie	3,940

ONDERSTEL

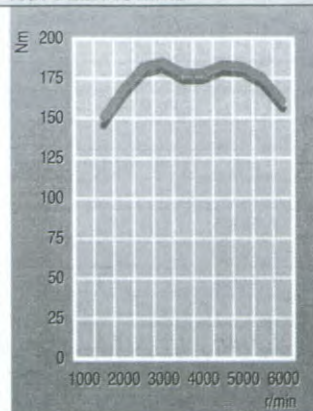
wielophanging

• voor	onafhankelijk, schroef
• achter	semi-onafh, schroef
stabilisator	voor en achter

remmen

• voor	gev. schijven
• achter	trommels
ABS	standaard

KOPPELKROMME



handrem	achterwielen
besturing	tandheugel
stuurbekekrachtiging	standaard
omwentelingen stuurwiel	2,80
draaicirkel (m)	13,9
bandenmaat	205/65R15

REMWEG (vanaf 100 km/h)

voetrem koud/warm (m)	45/42
pedaalkracht koud/warm (kg)	18/25
handrem (vanaf 40 km/h, m)	25

CARAVAN-INFORMATIE

beschikbaar vermogen bij 80 km/h in IV (kW)	55
maximaal trekgewicht (kg)	1350
maximaal treingewicht (kg)	3675

max. treingew. (kg) bij wegrijden vanuit stilstand (op 1500m hoogte) bij de volgende hellingen

PRESTATIES

topsnelheid fabrieksopgave (km/h)	185
acceleratie (sec) vanaf stilstand	
• 0- 60 km/h	4,7
• 0- 80 km/h	7,5
• 0-100 km/h	11,6
• 0-120 km/h	17,0
• 0-140 km/h	24,7
• 0-160 km/h	-

in IV (sec - m) (bij automaten in Drive)

• 60 - 80 km/h	6,8 - 129
• 60 - 100 km/h	14,1 - 315
• 60 - 120 km/h	23,1 - 591
• 60 - 140 km/h	33,3 - 961

in V (sec - m)

• 60 - 80 km/h	10,6 - 205
• 60 - 100 km/h	21,9 - 490
• 60 - 120 km/h	35,3 - 900
• 60 - 140 km/h	59,4 - 1779
• 60 - 160 km/h	-

MATEN

l x b x h (cm)	495 x 189 x 167
wielbasis (cm)	279
spoorbr. voor/achter (cm)	150/156
massa volgens kenteken (kg)	1670
maximaal toegelaten massa (kg)	2325
maximale dakbelasting (kg)	60
inhoud brandstoftank (l)	75

breedte op schouderhoogte

voor/achter (cm)	156/161
zitting tot dak voor/achter (cm)	105/98

bagageruimte

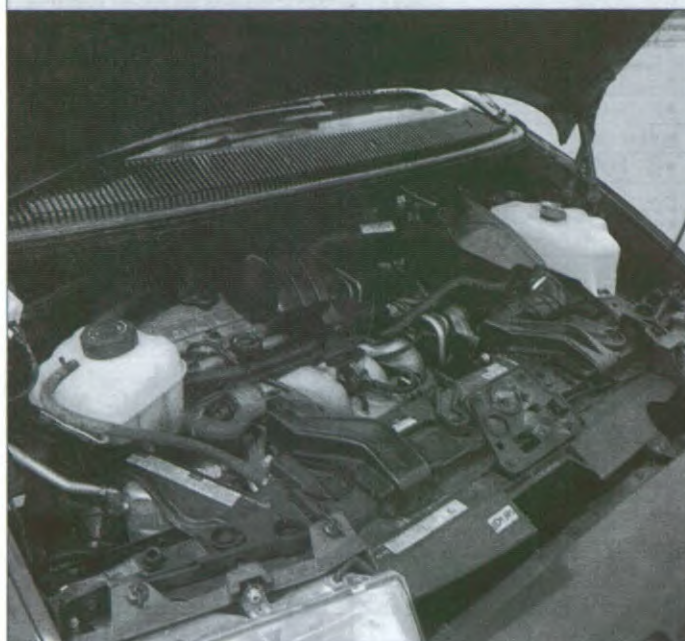
• b x d x h (cm)	106 x 125 x 99
• inhoud (l)	-

BRANDSTOF

verbruik volgens ECE (l/100 km) bij	
• 90 km/h	8,5
• 120 km/h	10,6
• stad	12,7
actieradius (km)	675
praktijkverbruik (l/100 km)	
• minimaal	9,9
• maximaal	13,1
• gemiddeld	11,2
octaanbehoefte (ron)	95

SERVICE EN GARANTIE

olie verversen elke: 15.000 km of 12 mnd
servicebeurten elke: 15.000 km of 12 mnd
garantietermijn: 36 mnd of 100.000 km
carrosseriegarantie: 6 jaar
importeur:
General Motors Nederland BV
Baanhoek 188, 3361 GN Sliedrecht



Renault Espace 2.2i RN 4-drs m.p.v.

MODELLENKEUZE

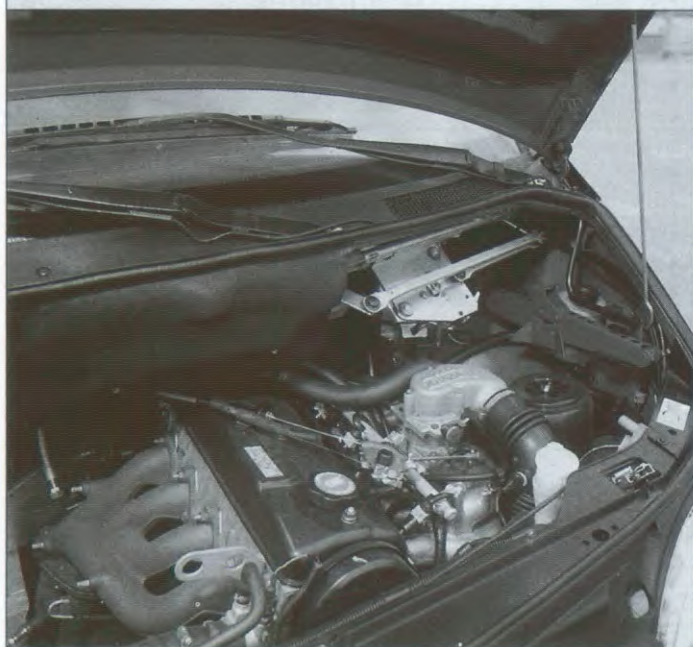
Renault levert van de populaire Espace een hele serie uitvoeringen. De RN is de goedkoopste. Als actiemodel volgt de Helios en die heeft weer de RT boven zich. De RT heeft bovenop de RN-uitrusting ondermeer elektrisch verstelbare buitenspiegels met verwarming, airco, een toerenteller en een luxer interieur. De RT V6 heeft ook nog niveauregeling achter en ABS. Topmodel is de RXE V6 met ondermeer mistlampen, koplampsproeiers en een stereo-installatie.

MOTOREN RENAULT ESPACE

brandstof	cil. inhoud	vermogen	aantal cil.	kleppen/cil.	koppel	drukruiling
benzine	2165	79/5000	4	2	170/3500	N
benzine	2849	110/5400	6	2	225/2500	N
diesel	2068	65/4250	4	2	181/2000	J

Renault Espace 4 drs m.p.v.

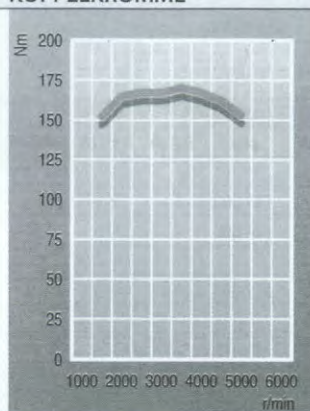
	versnell.	transm.	aandr.	prijs	ECE 90	ECE 120	ECE stad
2165 cm ³ 79 kW benzine							
2.2i RN	5	HA	VW	f 58.875	7,5	9,7	11,8
2.2i RT	5	HA	VW	f 70.750	7,5	9,7	11,8
2.2i Quadra RT	5	HA	4P	f 83.625	8,2	10,3	12,5
2849 cm ³ 110 kW benzine							
V6i RT	5	HA	VW	f 83.995	8,6	10,8	15,4
V6i RXE	5	HA	VW	f 95.350	8,6	10,8	15,4
V6i RT	4	AU	VW	f 89.895	8,9	11,2	16,1
V6i RXE	4	AU	VW	f 101.250	8,9	11,2	16,1
2068 cm ³ 65 kW diesel							
2.1dT RN	5	HA	VW	f 63.950	5,6	7,9	8,3
2.1dT RT	5	HA	VW	f 75.825	5,6	7,9	8,3



MOTOR		AANDRIJFLIJN	
plaats	lengterichting voor	transmissie	5 versn. handgeschakeld
aantal cilinders	4	aandrijving	voorwiel
cilinderopstelling	lijn	overbrenging	
cilinderinhoud (cm ³)	2165	l t/m V	4,090/2,180/1,410/1,030/0,861
boring x slag (mm)	88 x 89	eindreductie	3,555
compressieverhouding (-:1)	9,2		

ONDERSTEL	
wielophanging	
• voor	onafhankelijk, schroef
• achter	semi-onafh., schroef
stabilisator	voor
remmen	
• voor	gev. schijven
• achter	remmels
ABS	leverbaar

KOPPELKROMME



handrem	achterwielen
besturing	tandheugel
stuurbekrachtiging	standaard
omwentelingen stuurwiel	2,90
draaicirkel (m)	10,6
bandenmaat	195/65R14T

REMWEIG (vanaf 100 km/h)

voetrem koud/warm (m)	50/50
pedaalcracht koud/warm (kg)	18/30
handrem (vanaf 40 km/h, m)	22

CARAVAN-INFORMATIE

beschikbaar vermogen bij 80 km/h in IV (kW)	47
maximaal trekgewicht (kg)	1800
maximaal treingewicht (kg)	3870
max. treingew. (kg) bij wegrijden vanuit stilstand (op 1500m hoogte) bij de volgende hellingen	

PRESTATIES

topsnelheid fabrieksopgave (km/h)	175
acceleratie (sec) vanaf stilstand	
• 0- 60 km/h	4,9
• 0- 80 km/h	8,0
• 0-100 km/h	12,6
• 0-120 km/h	18,8
• 0-140 km/h	29,8
• 0-160 km/h	-

in IV (sec - m) (bij automaten in Drive)

• 60 - 80 km/h	5,9 - 114
• 60 - 100 km/h	12,7 - 285
• 60 - 120 km/h	20,5 - 523
• 60 - 140 km/h	31,0 - 904
• 60 - 160 km/h	-

in V (sec - m)

• 60 - 80 km/h	8,3 - 160
• 60 - 100 km/h	17,4 - 388
• 60 - 120 km/h	29,4 - 758
• 60 - 140 km/h	45,9 - 1360
• 60 - 160 km/h	-

BRANDSTOF

verbruik volgens ECE (l/100 km) bij	
• 90 km/h	7,5
• 120 km/h	9,7
• stad	11,8
actieradius (km)	750
praktijkverbruik (l/100 km)	
• minimaal	9,9
• maximaal	13,2
• gemiddeld	10,9
octaanbehoefte (ron)	95

MATEN	
x b x h (cm)	443 x 180 x 170
wielbasis (cm)	258
spoorbr. voor/achter (cm)	148/151
massa volgens kenteken (kg)	1345
maximaal toegelaten massa (kg)	2130
maximale dakbelasting (kg)	60
inhoud brandstoftank (l)	77
breedte op schouderhoogte	
voor/achter (cm)	137/155
zitting tot dak voor/achter (cm)	101/94

bagageruimte	
• b x d x h (cm)	117 x 110 x 108
• inhoud (l)	-

SERVICE EN GARANTIE

olie ververset elke: 10.000 km of 12 mnd	
servicebeurten elke: 20.000 km of 24 mnd	
garantietermijn: 12 mnd	
carrosseriegarantie: 8 jaar	
importeur:	
Renault Nederland NV	
Postbus 4160, 1009 CA Amsterdam	

PEUGEOT 806 DIESEL

Korte tijd na de komst van de Peugeot 806 'monospace' heeft de Franse fabrikant een versie met turbodiesel motor voorgesteld. De 806 Diesel is verkrijgbaar in vier uitvoeringen. Hij komt in december op de Nederlandse markt.

Aangezien Peugeot een historisch gegroeid sterk diesel imago heeft, wekt het geen verwondering dat twee maanden na de komst van de in vijf benzine-uitvoeringen verkrijgbare 806 'ruimtwagen' ook een diesel beschikbaar is. De Peugeot 806 Diesel maakt in december zijn opwachting op de Nederlandse markt. „Wij denken volgend jaar van de 806 een totaal van 750 stuks te kunnen verkopen, waarvan 200 met de turbodiesel motor”, aldus de heer C. Hermanns, algemeen directeur van Peugeot Nederland.

Op een aanzienlijke variatie aan aangename wegen in Noord-Frankrijk (binnenwegen met krappe bochten, snelle passages met van glad tot hobbelig variërend wegdek, dorps passages en autoroute) blijft het karakter van deze monospace onveranderd overeind. Het is al vaker gezegd,

maar ten overvloede wordt het hier maar herhaald: het rijgemak is voorbeeldig. Het is net alsof je met een normale personenwagen onderweg bent. Het dieselukarakter is niet nadrukkelijk aanwezig. De 806 Diesel is buitengewoon stil en ook het turbo-aspect komt niet om de hoek kijken met plotselinge schokken. De turbodiesel is de intern bij Peugeot als XUD9 TF motor te boek staande krachtbron van 1,9-liter met een maximum vermogen van 92 pk bij vierduizend toeren. Een motor die ook wordt toegepast op de 405 en 306 turbodiesels. De motorisatie is zo geruisloos en soepel dat je, om het lichtelijk te overdrijven, eigenlijk pas merkt met een turbodiesel onderweg te zijn wan-

De Peugeot 806 Diesel is natuurlijk bovenal een 806, een functioneel en comfortabel model

neer je onder de motorkap kijkt. Peugeot is succesvol van start gegaan met zijn monospace. In de twee maanden na de Franse introductie, zijn in dat land meer dan 3000 automobielen op kenteken gezet. Wat betekende dat de productieplanning voor de fabriek in Sevelnord moest worden bijgesteld: 25 procent meer dan de eerdere verwachtingen. De 806 met dieselmotor past ook goed in de strategie. In Frankrijk verkoopt de concurrentie liefst

65% van dergelijke ruimtevagens met dieselmotor.

In Nederland ligt dit op op bijna twintig procent, terwijl Peugeot Nederland volgend jaar denkt op een aandeel van 25 à 30% aan diesel-uitvoeringen te komen. De Peugeot 806 Diesel is natuurlijk bovenal een 806, een functioneel en comfortabel model waarop in dit bestek niet verder hoeft te worden ingegaan na de test in AV 18/94. De 92 pk sterke motor geeft de 806 Diesel volgens de fabriek een topsnelheid van 160 km/h en een gunstigste acceleratie vanuit stilstand naar 100 km/h in 15,5 seconden. Het brandstofverbruik wordt als volgt opgegeven: 1 op 16,4 km bij 90 km/h, 1 op 12,5 bij 120 km/h, 1 op 11,2 in stadsverkeer en een gemiddelde van een op 12,9 kilometer. Dank zij de ruime brandstoftank van 80 liter kan afhankelijk van de rijstijl volgens de fabrikant meer dan duizend kilometer worden afgelegd op een volle tank. De 806 Diesel is leverbaar

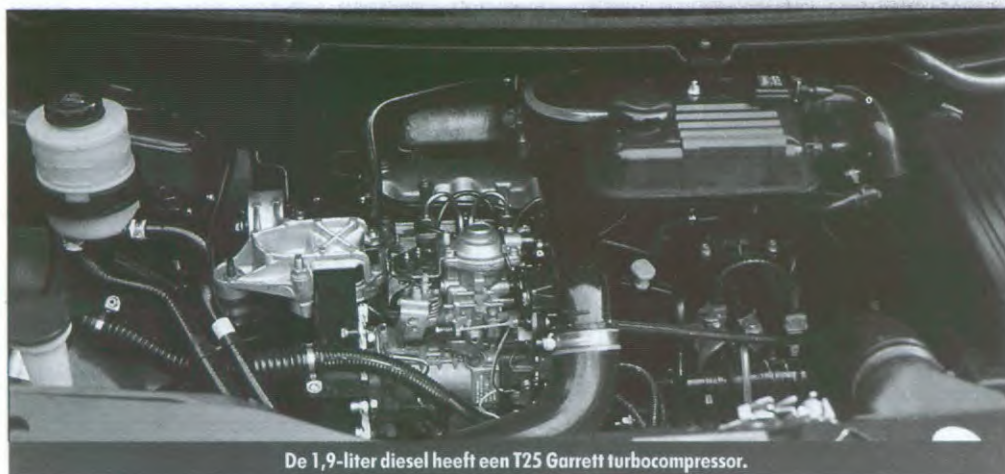
Motor

De viercilinder turbodiesel heeft een inhoud van 1905 cm³. Boring en slag: 83 x 88 mm, compressie: 21,8:1. Maximum vermogen: 92 pk (67,5 kW) bij 4000 toeren, maximum koppel: 196 Nm bij 2250 toeren.

in vier uitrustingsniveaus. Standaard zijn de volgende voorzieningen paraat: stuurbokracting, verstelbaar stuurwiel, getint glas rondom, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening voor de vijf portieren en de klep voor de vulopening, vijf afzonderlijke stoelen (zes stuks in de luxe Pullman versie), in hoogte verstelbare veiligheidsgordels met snelblokkeer systeem en gordelspanners en een airbag aan de bestuurderskant. De Peugeot 806 Diesel in SR-versie, het instap-niveau, komt voor f 63.900,- op de markt. De overige prijzen zijn nog niet bekend-



De nieuwe Peugeot 806 Diesel kent vier versies.



De 1,9-liter diesel heeft een T25 Garrett turbocompressor.

gemaakt. Op uitrustingsniveau 1 (SR) zijn als extra's verkrijgbaar ABS, airco, 180 graden draaibare voorstoelen en mistlampen. Bij niveau 2 (ST) kunnen onder meer lichtmetalen velgen worden aangeschaft. Niveau 3 (SV) is een gedistingeerde versie met standaard ABS, mistlampen, lichtmetalen velgen en bumpers in carrosseriekleur. Een extra is verwarmde voorstoelen, terwijl de Pullman als topuitvoering over alle extra's van de vorige modellen beschikt en onder meer standaard zes afzonderlijke stoelen met armleuningen heeft.

Rob Wiedenhoff

PEUGEOT 806 ST TURB CHRYSLER



In het midden van de jaren tachtig kwam de Renault Espace op de markt. De totale autowereld keek met verbazing naar dat gegalvaniseerde staaltje techniek en het heeft jaren geduurd voordat de Europese concurrentie reageerde. Overtuigd als men was dat het slechts om een modegril ging. Nu pas barst het monospace-geweld op grote schaal los, te beginnen met de Peugeot 806. Spannende tijden voor de best verkochte minivan van dit moment, de Chrysler Voyager.

In de Verenigde Staten zijn MPV's (*multi purpose vehicles*) al langer populair, wat onder meer blijkt uit het feit dat de Chrysler Voyager nog een jaartje eerder (eind 1983) dan de in de aanhef gememoreerde Espace op de markt kwam. Dat wil zeggen: aan de andere kant van de Grote Plas, want in Europa werd de grote ruime Chrysler pas in 1988 bij het gamma betrokken. Mede door het Espace-succes zagen de Amerikanen kans om met een relatief goedkoop model (de Voyager is altijd als de 'prijzbreker' van dit specifieke segment ge-

TEST

VOYAGER 3.0i-V6 SE



zien) een forse afzet te bewerkstelligen. En het lijkt dan ook geen twijfel dat de tegenwoordig in Europa geproduceerde Voyager (bij Steyr in Oostenrijk) de populariteit van dit soort wagens danig heeft bevorderd. In het kielzog van dit duo pikten auto's als de Pontiac Trans Sport (die wordt over een tijdje trouwens tot 'Opel' omgedoopt) en de Toyota Previa een graantje mee, maar echte pottenbrekers zijn dat niet geweest. Maar nu krijgen de Voyager en de Espace echt het vuur aan de schenen gelegd. Te beginnen met het Peugeot/Citroën/Fiat/Lancia pakket,

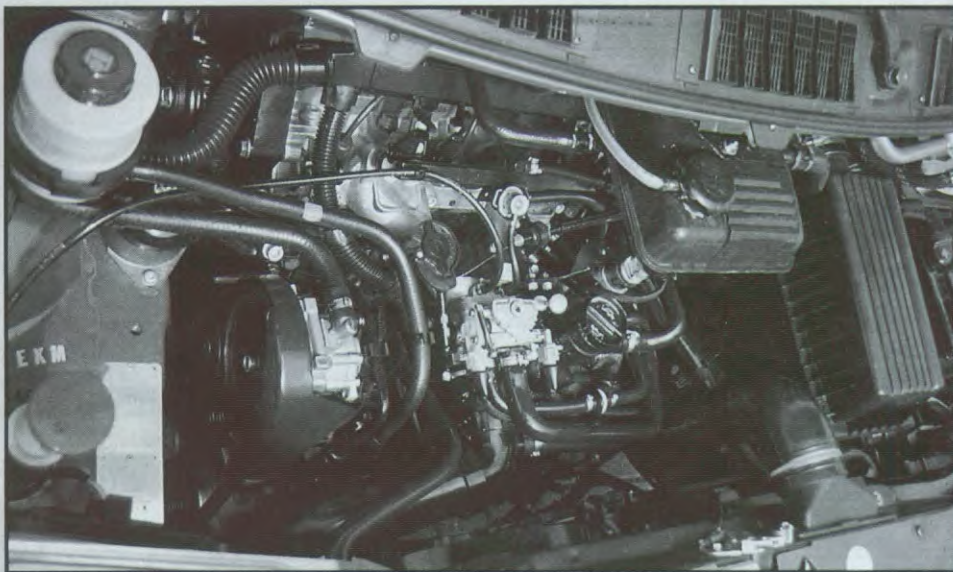
waarmee in een klap vier extra concurrenten naar de gunsten van de koper meedingen. En met prijzen die praktisch op het (als 'laag' beschouwde) Chrysler-niveau liggen. De 806, de Evasion en de Ulysse zijn nog dit jaar verkrijgbaar, vanaf pakweg f 57.500,-, en de Lancia Zeta is vanaf februari volgend jaar leverbaar (ongetwijfeld met een iets hoger prijslabel want het moet een exclusiever model worden). En dan is de koek nog niet op, want de produktiestart van het Ford/Volkswagen MPV-project laat ook niet lang meer op zich wachten, in 1995 kunnen ook daarvan de eer-

ste spruiten op de weg worden verwacht. En dan denken ook Mercedes en Honda met dit soort wagens nog een gooi te doen naar de inhoud van uw portemonnee. Hoe dat eruit komt te zien is echter nog de vraag.

Motor Het Frans/Italiaanse project maakt in principe gebruik van motoren die afkomstig zijn van Peugeot SA. Voorlopig kunnen de auto's worden geleverd met twee verschillende tweeliter-motoren van 121 en 147 pk; op termijn wordt er ook een 1,9-liter turbodiesel (92 pk) aan het programma toege-

De tweeliter van de 806 is voor een turbomotor verrassend soepel en trekt goed door tot hogere toeren-tallen.

voegd. Lancia zou deels eigen krachtbronnen gebruiken, maar dat moet worden afgewacht. De Peugeot 806 heeft dwars voorin de bekende XU10-motor liggen, die een inhoud van 1998 cm³ haalt uit een gelijke boring en slag van 86 mm. Het is de achtkleps versie, met enkele bovenliggende nokkenas en een lichtmetalen cilinderkop met kuipvormige verbrandingskamers. Uit de 'gewone' versie wordt 89,0 kW (121 ECE-pk's) gehaald, terwijl bij 5300 omwentelingen per minuut komt. Dat wordt met hulp van een Garrett T25 compressor die met een overdruk van 0,7 bar werkt, voor elkaar gebokst. Behalve een iets lagere compressieverhouding (8,5 tegen 9,5 op 1), een gewijzigd uitlaatsysteem en een aangepast motormanagement (Bosch MP 3.2) zijn de twee motoren identiek. Natuurlijk is bij de montering gebruik gemaakt van de modernste foefjes, zodat een trillingsvrij karakter kan worden bewerkstelligd. De motor hangt bijvoorbeeld aan speciale hydro-elastische steunen, waarbij een reactiestang alle kantelingen die bij het optrekken en afremmen worden veroorzaakt opvangt. En dat de



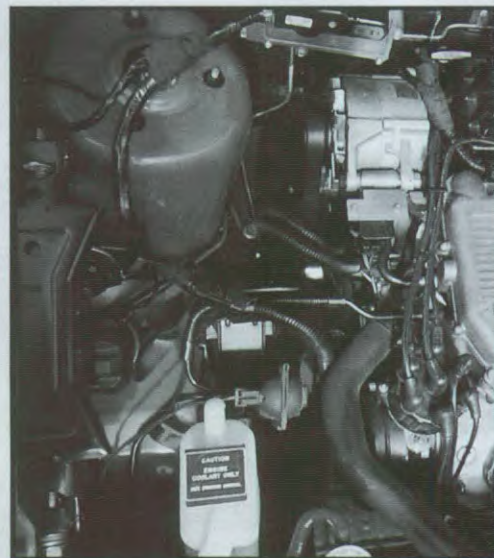
aanduidingen) ook nog met 2,5-liter viercilinder (98 pk), 3,3-liter V6 (163 pk) en 2,5-liter turbodiesel. De laatste is van Italiaanse makelij (VM) en zorgt voor een vermogen van 118 pk. Ook in de Chrysler liggen alle motoren dwars voorin en drijven ze in principe de voorwielen aan, zij het dat de Amerikaanse firma

De V6 van de Voyager is rumoerig, de turbomotor van de 806 verrassend soepel

modernste diagnosesystemen door middel van simpelweg een stekker in het stopcontact te doen op de viercilinder kunnen worden losgelaten, is geen verrassing. De vergelijkbare motor van de Voyager is de 3,0-liter V6, die volgens fabriekspgave eveneens tot 108 kW (147 pk) bij 5100 min⁻¹ komt. Maar Chrysler levert de ruimtewagen (weer een andere naam voor het beestje, er bestaan talloze

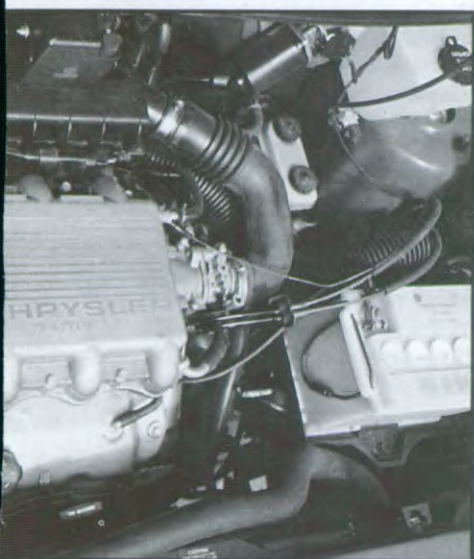
ook een Voyager 4WD in het programma heeft. De 3,0-liter V6-motor, die hier onder handen is, laat geen supermoderne techniek zien. Het is een normale 60 graden V6, met per cilinderbank één bovenliggende nokkenas en sequentiële multipoint injectie.

Met drie liter inhoud verslaat de Voyager zescilinder zijn concurrent qua capaciteit, maar niet kwalitatief.



Trekkkracht bieden beide motoren in overvloed. De Amerikaanse V6 komt tot maximaal 225 Nm, al bij 2750 toeren per minuut, terwijl de Franse vier-in-lijn een maximum koppel van 235 Nm bij 2500 min⁻¹ op de meter brengt. Dat toerental is voor een turbomotor extreem laag. De prestaties, volgens fabrieksopgave, zijn zowel voor de Voyager als voor de 806 riant te noemen. De Chrysler komt met deze motor volgens opgave tot 180 km/h; de Peugeot 806 met turbomotor zou zelfs 195 km/h moeten kunnen halen.

Prestaties Sleutel in contact, starten, lopen! Dat zou de procedure bij de 806 en Voyager moeten zijn. Bij de Chrysler moet je die handelingen echter in rap tempo uitvoeren, want 18 seconden nadat met een druk op de knop de centrale vergrendeling van afstand is geopend, treedt er een 'startonderbreking' in werking. Lijkt onhandig, maar



heeft u nooit vergeten om uw auto af te sluiten? De Voyager krijg je met die immobilizer in ieder geval niet meer van zijn plaats. Wanneer de V6-motor eenmaal snort, doet hij dat op een geciviliseerde manier. Zo lang er tenminste geen extreme prestaties van het aggregaat worden gevraagd; is dat wel het geval dan laat hij zich flink gelden. De Voyager 3.0i-V6 is bij voluit accelereren een vrij ruimoerige klant, die beslist zijn meerdere in de fluisterstille Peugeot 806 heeft gevonden.

Ook bij constante snelheden komt het verschil in decibels pijnlijk duidelijk naar voren. De 806 scoort bij 100 km/h slechts 67,0 dB(A) op de meter, de Voyager zit dan al op 71,5 decibel. Ook bij 160 km/h is de Franse wagen met 76,5 dB stiller dan een gemiddelde sedan, terwijl de Amerikaan dan met 80,5 dB iets boven de pijngrens zit. Voorts zorgt de 2,0-liter viercilinder turbomotor voor betere prestaties dan de anderhalf maal grotere atmosferische zescilinder. De wagens wegen allebei iets minder dan 1550 kg; de 806 bereikt vanuit stilstand in gemiddeld 10,7 seconden (0,6 langzamer dan wordt opgegeven) 100 km/h terwijl de Voyager daar 13,2 tellen (0,8 boven de fabrieksnorm) voor nodig heeft. Deels kan dat verschil op conto van de automatische transmissie van de Chrysler worden geschreven, maar ook in de normale 'omgang' voelt de Franse tweeliter lekkerder aan. Hij pakt vanaf een laag toerental, zeker voor een turbomotor, erg soepel op en trekt in het bovenste toerengebied goed door. De Chrysler-mo-

tor is zeker geen stumper, verre van dat. Hij haalt bijvoorbeeld een topsnelheid van 178 km/h en dat is slechts iets onder de fabrieksopgave. Maar ondanks de twee extra cilinders kan hij niet als de 'zachtere' van het duo worden betiteld. De souplesse van de Peugeot wordt goed gekarakteriseerd door de tussenacceleraties. Van 100 naar 160 km/h duurt bij de 806 ST Turbo, in de vijfde versnelling, net iets meer dan 27 seconden. Let wel: in de langste trap van de bak. De Voyager doet er



Bij de 806 is de versnellingspook in het dashboard opgenomen. Het stuurwiel kan in hoogte worden versteld en heeft een airbag.

(met kickdown van de automaat) minimaal een halve minuut over. De Peugeot 806 ST Turbo haalt overigens zijn opgegeven topsnelheid niet. Hij komt op de snelheidsmeter na lang aandringen tot 195 km/h, maar dat is in werkelijkheid ongeveer 6 tot 7 km/h minder. Het verbruik van zowel de Peugeot als de Chrysler is aan de forse kant. Een ruimtewagen, met hoge opbouw, vangt veel wind en ondervindt dientengevolge meer rijweerstand dan een lage buikschuiver. We reden met de 806 ST Turbo een gemiddelde van 1 op 8,0, terwijl Peugeot het in de opgave op een gemiddelde consumptie van 1 op 9,9 houdt. De Voyager 3.0i verbruikte tijdens de test-



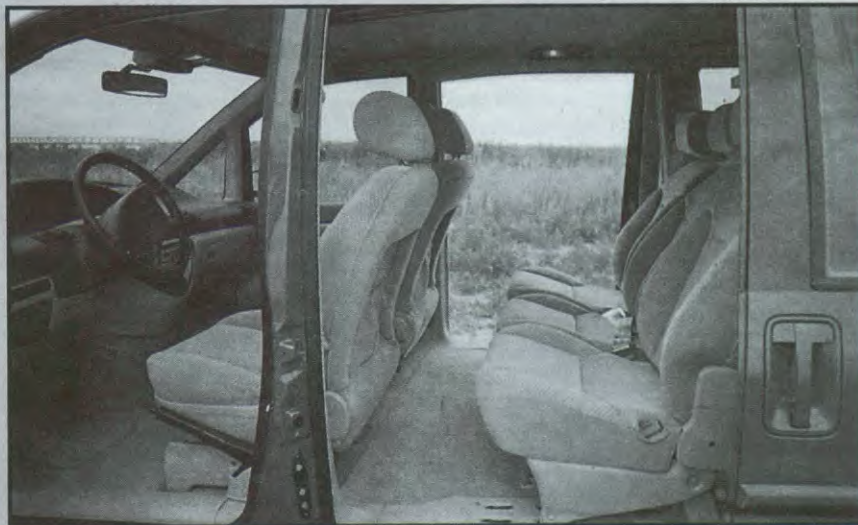
dagen door de bank genomen 1 op 7,2.

Transmissie In dit soort wagens trek je op een warme dag naar bos, heide of ven. Daar 'verpoos' je een tijdje en de dagjesman neemt dan vaak een goed gevulde koelbox mee. Amerikanen weten dat en zorgen dus voor een transmissiestengel aan de stuurkolom, zodat er zelfs tussen de voorstoelen ruimte blijft om iets dergelijks te parkeren. In Europa hadden we dat nog niet door (een van de weinige tekortkomingen, als je dat grote woord mag gebruiken, van de Espace), maar Peugeot/Fiat heeft dat leuk opgelost. De versnellingsbakpook van de handgeschakelde vierbak steekt bij de 806 (en zustermodellen) hoog uit het dashboard. Je schakelt (in mijn gedachten) dus een beetje als de buschauffeur van twintig jaar geleden die schuin voor zich ook zo'n minuscuul pookje had zitten. Het werkt perfect en het is handig. Weliswaar grijp je de eerste keer dat in de 806 wordt gereden automatisch even tussen de voorstoelen, maar al rap treedt het automatisme van een iets verder naar voren gestoken schakelklauw in werking. De vijfde versnelling zal voor vrij kleine 806-bestuurders misschien iets buiten bereik komen te liggen, maar dat is de enige aanmerking die deze nieuwe positie van de pook ten deel valt. De bak schakelt best (een aantal kabels zorgt voor de kracht-overbrenging van pook naar bak), zelfs het wat 'losse' karakter dat hem zo nu en dan



Op eenvoudige manier kunnen de zetels van de Peugeot worden gedraaid of omgebouwd tot tafeltje.

werd toegedicht, is bij de Peugeot 806 verdwenen. De verhoudingen zijn vrij kort gekozen, wat mede de goede trekkracht in alle versnellingen verklaart. De koppeling pakt gemakkelijk aan en het activeren van de achteruit geschiedt zonder kraakje. Misschien dat extreem lange chauffeurs met hun rechterbeen de uitstulping op het dashboard, waar de pook is geplaatst, raken. Maar een weekje 806-rijden leerde dat dit niet hinderlijker is dan in de gemiddelde sedan, waar de middenconsole ook vaak lange onderdanen in de weg zit. De automatische drietraps bak met overdrive in de Voyager kunnen we met de beste wil van de wereld niet de meest geciviliseerde transmissie vinden. Hij giert nogal en heeft een tamelijk bruuske kickdown reactie. Door



De 806 (en zustermodellen) is de eerste MPV met twee schuifdeuren. De handrem zit links van de bestuurderstoel.

het indrukken van een knop op het dashboard kan de laatste overdrive-trap van 0,69 op 1 nog worden uitgeschakeld, waardoor de auto in prise directe (1 op 1) blijft rijden. Dan wordt ook de topsnelheid gehaald. De drieli-

liggen met 282,4 cm (Peugeot) en 285,3 cm (Chrysler) tamelijk dicht bij elkaar. De spoorbreedten van de 806 zijn wat forser, maar de voorwielophanging met McPherson veerpoten en onderste draagarm wordt weer bij

Twee schuifdeuren zorgen bij de 806 voor nog meer 'laadgemak' dan bij de Voyager

ter Voyager kan niet met handgeschakelde versnellingsbak worden geleverd, dat is voorbehouden aan de versies met 2,5-liter benzinemotor en de turbodiesel met gelijke inhoud. Daar staat tegenover dat de Peugeot 806 niet met automaat in de prijslijst staat.

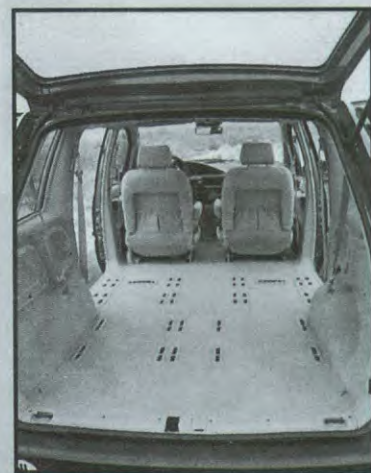
Onderstel Bij MPV's moet geen uiterst gecompliceerde wielophanging worden verwacht. Dubbele draagarmen, meesturende achterassen of andere foefjes nemen

beide auto's gebruikt. Achter hebben zowel de Amerikaanse als de Franse ontwerpers voor een starre as gekozen. Die hoeft, doordat de voorwielen aangedreven worden, niet



De flexibiliteit van de 806-laadruimte is groot.

vaak extra plaats in beslag en het is bij ruimtewagens juist zaak dat het eerste deel van de naam ook bewaarheid wordt. De onderstellen van de 806 en Voyager laten enkele overeenkomsten zien, al is de afstemming totaal verschillend. De wielbases van beide auto's



bijster zwaar te zijn. De robuustheid van zo'n as wint het dan van het iets lagere onafgeveerde gewicht dat een onafhankelijke opanging met zich meebrengt. Chrysler heeft de afivering van de achteras eenvoudigweg met bladveren verzorgd, terwijl de lokalisatie van de as door een Panhardstang wordt verzorgd. Peugeot heeft iets meer werk van die achterwielophanging gemaakt. Tussen het linker- en rechterachterwiel loopt geen kaarsrechte buis, maar een 'geknikte' buis met een inwendig Y-vormig profiel. Samen met de naar voren getrokken draagarmen bij de wie-

len zorgt deze voor een zekere torsiewerking tussen linker- en rechterwiel. Als het gewicht in een bocht dus op het buitenste wiel komt te liggen, dan vindt een zekere verdraaiing plaats. Daardoor helt de carrosserie ook niet meteen over, maar blijft ze iets vlakker liggen. Bij de voorwielen beperkt een normale torsiestabilisator de overhelning. Ook Chrysler gebruikt daar zo'n stang. De gevoe-

wat 'losjes' ten opzichte van het onderstel te reageren. In de afgelopen tien jaar is ook de Renault verder verfijnd, maar in de Peugeot 806 (en in zekere mate ook in de Voyager) is de boel toch nog beter voor elkaar. Vooral de Peugeot ligt bijna als een normale vierdeurs sedan op de weg. Hij is in het grensbereik wat onderstuurd, maar dat gaat bij gas loslaten, de normale reactie als je over de voorwielen

geplaatst. De Amerikaan heeft normaliter twee vaste voorstoelen en banken op de tweede en derde rij. Tegen een meerprijs van 2200 gulden kan die middelste bank worden ingeruild voor twee luxe zetels; die overigens verder niet verplaatst kunnen worden. Voor de Peugeot kunnen extra stoelen worden gekocht, zodat die wagen uiteindelijk ook voor het vervoer van zeven tot acht personen (er kunnen op de derde rij twee stoelen of een achterbankje voor drie kinderen worden gezet) geschikt kan worden gemaakt. Mogelijkheden volop, maar de Franse wagen biedt meer flexibiliteit. De inrichtingskeuze van het compartiment is groter en bovendien kunnen

De achterbank van de Voyager kan worden verwijderd, maar het is een hele toer

ligheid van de stuurinstallatie in beide auto's verschilt nogal van elkaar. In beide gevallen is sprake van tandheugelbesturing; in de Peugeot is de bekrachtiging echter minder sterk. De Voyager stuurt lichter en ondanks eenzelfde overbrengingsverhouding minder precies. De 806 kan met minder correcties over een oneffen weg worden gestuurd. Hij is in rechte lijn stabiel. Het stuur van de 806 is (standaard) in hoogte verstelbaar; bij de Voyager SE moet het als onderdeel van een extra 'pakket' worden besteld. De remwerking is in beide MPV's goed voor elkaar. De Voyager heeft achter trommelremmen, waar de 806 ST Turbo over schijfremmen beschikt. Maar de vertraging was in beide gevallen ruimschoots voldoende. De 806 liet bij sterk afremmen echter een veel forsere duikneiging

weglijdt, niet over in uitbreken van de achterkant. Hetzelfde geldt feitelijk voor de Voyager, zij het dat die wagen een stuk stugger is. Dat vertaalt zich vreemd genoeg niet direct in een veel geringere overhelning maar wel in meer reacties van het onderstel op een slecht wegdek. De Peugeot 806 is tamelijk comfortabel geveerd en gedempt. Dientengevolge houdt hij op keitjes langere tijd de wielen aan de grond, maar langere uithollingen in het wegdek zorgen voor een behoorlijk 'deining' van de carrosserie. We willen niet zeggen dat de 806 een 'schuit' wordt, maar een zeeman



De achterbank van de Chrysler kan worden verwijderd, maar dat vergt zwaar sjouwwerk.



voelt zich zeker op zijn gemak in de auto. De zijwindgevoeligheid van de twee ruimtewagens is niet overmatig groot. Natuurlijk heeft de wind meer vat op de hoge koets, maar met name in de Peugeot kan dat door de fijne besturing gemakkelijk worden opgevangen. In de Chrysler heb je daar iets meer werk aan, maar ook in de Amerikaan zeil je dan niet subiet naar de andere kant van de weg. Beide wagens hebben een weggedrag dat ruimschoots voldoende kan worden genoemd, maar de 806 is zonneklaar de modernste van de twee. Hij is iets stabiel, comfortabeler en beschikt over een betere besturing.

noteren. Het tamelijk stug afgestemde Voyager-onderstel was daar beter tegen bestand. Een antiblokkeersysteem is in geen van de twee wagens standaard. Bij de 806 ST is het als extra verkrijgbaar; Chrysler levert het alleen in combinatie met de 3,3-liter V6-motor. De handremhefboom zit bij de 806 aan de linkerkant van de bestuurdersstoel, de parkeerrem van de Voyager moet met een trappedaal worden geactiveerd.

Weggedrag De eerste keer dat we in een Renault Espace wat sneller de bocht doorgingen, hadden we de indruk dat de boel zou omslaan. Dat gebeurde niet, maar de carrosserie maakte toch flink wat slagzij en leek

Comfort De Peugeot 806 ST Turbo wordt standaard als zogenaamde 'vijfzitter' geleverd; in de Chrysler Voyager 3.0i-V6 SE kunnen echter zeven personen vervoerd worden. De Franse auto heeft twee (180 graden verdraaibare) voorstoelen en drie 'losse' zetels, waarvan de middelste wat smaller is, die op de tweede of de derde rij kunnen worden

de stoelen in een handomdraai worden verwijderd of verplaatst. Bij de Voyager ben je daar wel even mee bezig, vooral de achterbank is loodzwaar. Voorts wordt de Amerikaan gehandicapt door het feit dat hij slechts één schuifdeur heeft. De Peugeot is, samen met zijn familieleden, de eerste MPV die over twee schuifdeuren beschikt. Men heeft de carrosserie blijkbaar voldoende stijfheid kunnen geven om die extra deur mogelijk te maken. Bovendien zitten in die schuifdeuren neerdraaibare ruiten, terwijl daar volgens een kiene collega bij de concurrentie altijd simpele klapruitjes zaten. Wie beter weet, mag



Stuurwielverstelling is in de Voyager SE een extra, airbags worden zowel links als rechts gemonteerd.

hem de oren komen wassen. Er is jarenlang sprake geweest van een Voyager met tweede schuifdeur, maar tot op heden is het daarvan niet gekomen. Of een schuifdeur mooi is, is

plus een grote achterklep. De stoelen van de 806 zitten lekker. Ze geven voldoende steun en kunnen in kleine trapjes worden veresteld. Over het zitcomfort van de Voyager liepen de

meningen uiteen. De zitting van de voorstoelen is wat langer, maar de leuning geeft minder zijdelingse steun. De derde bank is ronduit iel. De zitpositie van de bestuurder is in beide MPV's goed; maar de 806-chauffeur kijkt wel op een aanmerkelijk moderner dashboard uit. De uitgebreide hoeveelheid meters van de Chrysler is mooi meegenomen, maar de onhandige drukknoppen voor de verlichting zorgen weer voor minpunten. In de Peugeot ondervind je echt het 'monospace' effect dat ook in de Renault Espace zo kenmerkend is. De onderkant van de voorruit staat ver van de bestuurder af en de wagen heeft een relatief korte neus. Bij de Voyager is nog meer sprake van een blokkendoosconstructie. De overzichtelijkheid van het dashboard is in de 806 wat beter, maar we haasten ons te zeggen dat dit ook komt omdat er geen ruimte voor een oliedrukmeter of een batterijspanningsmeter (de Voyager heeft deze meters wel) gevonden kon worden. Het 806-pa-

meningen uiteen. De zitting van de voorstoelen is wat langer, maar de leuning geeft minder zijdelingse steun. De derde bank is ronduit iel. De zitpositie van de bestuurder is in beide MPV's goed; maar de 806-chauffeur kijkt wel op een aanmerkelijk moderner dashboard uit. De uitgebreide hoeveelheid meters van de Chrysler is mooi meegenomen, maar de onhandige drukknoppen voor de verlichting zorgen weer voor minpunten. In de Peugeot ondervind je echt het 'monospace' effect dat ook in de Renault Espace zo kenmerkend is. De onderkant van de voorruit staat ver van de bestuurder af en de wagen heeft een relatief korte neus. Bij de Voyager is nog meer sprake van een blokkendoosconstructie. De overzichtelijkheid van het dashboard is in de 806 wat beter, maar we haasten ons te zeggen dat dit ook komt omdat er geen ruimte voor een oliedrukmeter of een batterijspanningsmeter (de Voyager heeft deze meters wel) gevonden kon worden. Het 806-pa-

TECHNISCHE GEGEVENS	CHRYSLER VOYAGER 3.0i-V6SE	PEUGEOT 806 ST TURBO
---------------------	----------------------------	----------------------

MOTOR

plaatsing	voor/overdwars	voor/overdwars
bouwwijze	V	lijn
cilinderdial	6	4
cilinderinhoud	2972 cm ³	1998 cm ³
boring	91,1 mm	86,0 mm
slag	76,0 mm	86,0 mm
compressieverhouding	8,9:1	8,5:1
aantal kleppen per cilinder	2	2
maximaal vermogen (fabrieksopgave)	108,0 kW (146,8 pk) bij 5100 min ⁻¹	108,0 kW (146,8 pk) bij 5300 min ⁻¹
maximaal koppel (fabrieksopgave)	225 Nm (23,0 mkg) bij 2750 min ⁻¹	235 Nm (24,0 mkg) bij 2500 min ⁻¹
klepstelwijze	hydraulisch	vulplaatjes
topsnelheid (fabrieksopgave)	180 km/h	195 km/h
nokkenas(en)	2x1, bovenliggend	1, bovenliggend
nokkenasandrijving	getande riem	getande riem
krukaslagers	4	5
inspuiting	elektronisch merk: Holley type: ECI, SMPI	elektronisch merk: Bosch type: Motronic MP3.2
compressor	nee	ja, turbo
tussenkoeler	nee	ja
katalysator	ja	ja
brandstof	euro	euro
oliekoeler	nee	ja
zelfdenkende ventilator	ja	ja
materiaal blok	gietijzer	gietijzer
materiaal koppen	lichtmetaal	lichtmetaal

TRANSMISSIE

aandrijving	voorwielen	voorwielen
plaats versnellingsbak	naast motor	naast motor
type gangwissel	automatisch	handgeschakeld
plaats bedieningspeuk	stuurkolom	dashboard
overbrengingsverhoudingen:		
1e versnelling	2,840:1	3,416:1
2e versnelling	1,570:1	1,818:1
3e versnelling	1,000:1	1,250:1
4e versnelling	0,690:1	0,969:1
5e versnelling	n.v.t.	0,767:1
achteruit	2,210:1	3,154:1
differentieel	3,750:1	4,216:1
sperdifferentieel	nee	nee

MEETGEGEVENS

afwijkende snelheidsmeter	50=	48 km/h	50=	50 km/h
	60=	57 km/h	60=	59 km/h
	80=	76 km/h	80=	78 km/h
	100=	96 km/h	100=	97 km/h
	120=	115 km/h	120=	116 km/h
	140=	134 km/h	140=	135 km/h
acceleratie	0-60 in	6,4 sec.	0-60 in	5,5 sec.
	0-80 in	9,4 sec.	0-80 in	7,8 sec.
	0-100 in	13,2 sec.	0-100 in	10,7 sec.
	0-120 in	19,3 sec.	0-120 in	16,9 sec.
	0-140 in	28,5 sec.	0-140 in	23,3 sec.
	0-160 in	43,3 sec.	0-160 in	33,8 sec.
geluidsmeting interieur	stat.	49,0 dB(A)	stat.	50,0 dB(A)
	60:	62,5 dB(A)	60:	63,5 dB(A)
	80:	68,5 dB(A)	80:	66,0 dB(A)
	100:	71,5 dB(A)	100:	67,0 dB(A)
	120:	74,0 dB(A)	120:	70,5 dB(A)
	140:	77,5 dB(A)	140:	73,5 dB(A)
brandstofverbruik	gem.: 1 op 7,4 (meting)		gem.: 1 op 8,0 (meting)	
	90 km/h: 1 op 12,3		90 km/h: 1 op 13,2	
	120 km/h: 1 op 9,4		120 km/h: 1 op 10,2	
	stad: 1 op 6,9 (ECE-waarden)		stad: 1 op 7,8 (ECE-waarden)	
	180 km/h: 1 op 7,4		180 km/h: 1 op 7,8	
	185 km/h (snelheidsmeter)		185 km/h (snelheidsmeter)	

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	3+4e deur	4+5e deur
voorwielophanging	onafhankelijk, McPherson, schroefveren	onafhankelijk, schroefveren
achterwielophanging	sterre as, bladveren	sterre as, schroefveren
schokdempers	telescoopdempers	telescoopdempers
tonaïestabilisator	voor en achter	voor
remmen	geventileerde schijven voor, trommels achter	geventileerde schijven voor, schijven achter
rambrekachtiging	ja	ja
remdrukbeugler achterwielen	ja	ja
gescheiden circuits	voor-achter	diagonaal
anti-blokkersysteem	nee	nee
airbag	ja, 2 stuks	ja, bestuurder
parkeerrem	op achterwielen, voetbediend	op achterwielen, handbediend
velgmaat	6,0J x 15	6,5J x 15
bandenmaat	205/70R15	205/85 R15H
besturing	tandheugel	tandheugel
stuurbreekrichtiging	ja	ja
cV-waarde carrosserie	geen opgave	0,34
frontaal oppervlak	geen opgave	2,69 m ²

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	452,5 cm	445,4 cm
breedte	183,0 cm	183,4 cm
hoogte (onbelast)	168,8 cm	171,4 cm
wielbasis	285,3 cm	282,4 cm
spoorbreedte voor	152,2 cm	153,4 cm
spoorbreedte achter	157,8 cm	164,0 cm
draaicirkel koetswerk	12,5 meter	12,4 meter
draaicirkel wielen	12,0 meter	11,8 meter
massa	1549 kg	1543 kg
max. toelaatbare massa	2379 kg	2340 kg
max. toegestane daklast	50 kg	100 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	750 kg	600 kg
max. massa aanhanger (geremd)	1600 kg	1300 kg
inhoud brandstoftank	76 liter	80 liter
inhoud motorcarter	metzouder filter	3,8/3,5 liter
inhoud koelsysteem	9,0 liter	8,5 liter

INTERIEURMATEN

voorzitting:		
breedte zitvlak	51 cm	54 cm
lengte zitvlak	50 cm	49 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	80 cm	76 cm
afstand zitvlak-dak	93 cm	92 cm
hoogte zitvlak vanaf de wagenvloer	30 cm	30 cm
wagenbreedte schouderhoogte	161 cm	169 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorstoeleuning (over zitting gemeten)	89 cm en 107 cm	89 en 106 cm
achterzitting (2e rij):		
breedte zitvlak	2x 51 cm	2 x 50,1 x 45 cm
lengte zitvlak	2 x 50 cm	3 x 44 cm
hoogte rugleuning	2 x 80 cm	3 x 77 cm
afstand zitvlak-dak	90 cm	92 cm
hoogte zitvlak vanaf de wagenvloer	30 cm	27 cm
wagenbreedte schouderhoogte	160 cm	169 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorstoeleuning (over zitting gemeten)	60 en 95 cm	60 cm en 97 cm
achterzitting (3e rij):	standaard	extra
breedte zitvlak	116 cm	2 x 50 cm
lengte zitvlak	48 cm	2 x 44 cm
hoogte rugleuning	78 cm	2 x 77 cm
afstand zitvlak-dak	88 cm	87 cm
hoogte zitvlak vanaf de wagenvloer	30 cm	30 cm
wagenbreedte op schouderhoogte	163 cm	162 cm
bagagekamer:		
lengte	42-125 cm	36-113 cm
min. en max. breedte	125-151 cm	118-140 cm
hoogte	65-115 cm	72-112 cm
tilhoogte	60 cm	56 cm

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja	ja
achternruitverwarming	ja	ja
getint glas	ja	ja
neerklapbare achterbankleuning	ja	ja
opklapbare achterzitting	ja	ja
halogeen licht	ja	ja
extra lampen voor	nee	nee
mistachterlicht	ja	ja
hoofdsteunen voor	ja	ja
hoofdsteunen achter	ja	ja
rugleuningverstelling	ja	ja
traploze verstelling	nee	nee
hoogteverstelling zitting	ja	ja
middelste armsteun voor	ja	ja
middelste armsteun achter	ja	nee
stootrand	nee	ja
verstelbaar stuurwiel	nee	ja
toerenteller	ja	ja
brandstofmeter	ja	ja
voltmeter	ja	nee
ampèremeter	nee	nee
oliedrukmeter	ja	nee
oliepeilmeter	nee	nee
olietemperatuurmeter	nee	nee
verbruikmeter	nee	ja
koelvoelstoftemperatuurmeter	ja	ja
dagteller	ja	ja
uitsluitend ja, radiosdisplay	ja	ja
boordcomputer	nee	nee
tankslot	ja	ja
waarschuwingsignaal: portiersluiting nog brandende verlichting veiligheids gordels sleutel in contact	nee	nee
ruitesproeier	handbediend, elektrisch	handbediend, elektrisch
wissersneden	2	2
intervalschakelaar	ja	ja
wis-was schakelaar	ja	ja
achternruitwisser	ja	ja
achternuitsproeier	ja	ja
koplampwisser	nee	nee
koplampspoeiers	nee	nee
snelheden ventilator	3	3
airconditioning	nee	nee
tassen rugleuning	nee	nee
aansteker	ja	ja
portierbakken	ja	ja
verlichting bagageruimte	ja	ja
verlichting motorruimte	nee	nee
rechter buitenspiegel	ja	ja
van binnenuit verstelbare buitenspiegel	ja, links en rechts	ja, links en rechts
elektrisch bedienbaar	ja	ja
verwarmd	ja	ja
make-up spiegel	ja	ja
binnenverlichting	ja	ja
kaartleeslampje	ja	ja
elektrische ruitbediening	ja, voor	2
achterruit	uiftelbaar	neerdraaibaar
gordels voor	driepunten/rol	driepunten/rol
gordels achter	driepunten/rol	driepunten/rol
gordelhoogte verstelbaar	ja, voor	ja, voor
armsteuning	4	4
centrale deurvergrendeling	ja	ja
kinderlotten achterportier(en)	ja	ja

KOSTEN

motorrijtuigbelasting	/ 1.501,- per jaar	/ 1.501,- per jaar
-----------------------	--------------------	--------------------

PRIJZEN

catalogusprijs	/ 66.790,-	/ 66.350,-
afleveringskosten	/ 950,-	n.n.b.

IMPORTEUR

Chrysler Import	Peugeot Talbot
Holland B.V.	Nederland B.V.
Lange Dreef 12	Uraniumweg 25
Postbus 216	Postbus 2097
4130 EE	3500 GB
VIANEN	UTRECHT
03473-63400	030-475475

neel kan echter niet als 'kaal' betiteld worden; de normale meters staan keurig gegroepeerd voor de neus van de bestuurder opgesteld. Het uitzicht rondom is in beide wagens prima. Bij de Chrysler kan de exacte positie van de voorkant zelfs nog beter worden ingeschat dan bij de Peugeot 806. Dode hoeken hebben de wagens door de grote glasoppervlakte geen van beide. Een handigheidje van de Franse auto wordt gevormd door de inklapbare buitenspiegels. Een knopdruk is voldoende om ze plat tegen de zijkant van de wagen te leggen, waardoor uitstappen in kleine parkeerplaatsjes nog gemakkelijker gaat. De bagageruimte van de Peugeot 806 is normaal gesproken groter dan bij de Voyager, omdat de laatste in principe altijd een zes- of zevenzitter is. De zware achterbank kan worden verwijderd, maar dat doe je niet 'zomaar' even voor een klusje. Als je hem echter verwijderd hebt, is er een zee aan bagageruimte beschikbaar. De twee ruimtewagens geven elkaar op dat vlak dan weinig toe, de maximale afstand vanaf de rugleuningen op de tweede rij tot aan de binnenkant van de achterklep is bij de Amerikaan zelfs nog iets langer. Maar nogmaals de Franse auto kan doelmatiger worden gebruikt.



Vormgeving Iedereen kent de koets van de Chrysler. De Voyager ziet er gewoon netjes uit, zonder dat sprake is van een overdreven stroomlijn of bijzondere, uiterlijke kenmerken. Een rechte voorkant, een rechte achterkant en rechte zijkanten. Zo is een verhuisdoos ook gevormd en dat staat dus borg voor veel ruimte. De afwerking van de Amerikaan is in het geheel genomen voldoende; hoewel we wel hieraan moeten toevoegen dat binnenin de auto nogal wat resonanties waren te horen. De vormgeving van de Peugeot 806 is wat moderner van aard, al kunnen we de toch sterk op de Espace geïnspireerde carrosserie ook niet direct het toppunt van originali-

ciale middelste bank worden geleverd, waarin kinderzitjes met vijfpuntsgordels zijn geïntegreerd. Versterkingsbalken aan de zijkant laten beide ontwerpen zien. Een nadeel van de Voyager is het feit dat de achterklep met de sleutel of elektrisch van binnenuit kan worden geopend, terwijl de 806 over een drukknop met daarnaast een handige handgreep beschikt. Zeker bij een auto waar je nogal eens achterin moet zijn, is zo'n drukknop in onze ogen onmisbaar. De Amerikaan heeft voorts geen stootstrips over de zijkant van de koets, de Fransman wel. Tenslotte vermelden we dat de Chrysler ook als 'Grand Voyager' leverbaar is. Een verlengde versie (wielbasis van 303,1 cm) waarin nog meer ruimte beschikbaar is.

bags, elektrisch te bedienen verwarmde buitenspiegels. Het stuurwiel is echter niet standaard in hoogte verstelbaar. Samen met de automatische snelheidsregeling en dakrails met dwarsliggers kunnen deze extra's voor f 3.115,- worden besteld. Van binnenuit verstelbare koplamphoogte, 15 inch wielen met 205/70 banden en bekerhouders kunnen ook bij de 806 worden aangetroffen. Bij de Voyager ontbreekt een uurwerk op het dashboard, de tijd wordt wel in de display van de radio aangegeven, maar dat is niet bijster duidelijk. En de Peugeot toont ons op een schermpje nog de buitentemperatuur, vlak naast het paneeltje ter signalering van niet goed gesloten portieren.



De Voyager is (evenals de 806) uitgerust met tal van vakken, nisjes en bekerhouders.

teit noemen. Maar met zijn dubbele schuifdeuren en lage neus is de 806 toch beslist weer een slagje moderner dan zijn landgenoot. Veel verschil met de modellen van Citroën en Fiat zal er, op grilletje en logo's na, niet zijn. De Lancia belooft (qua voorkant) de origineelste van het kwartet te worden. Qua veiligheidsaspecten steken de Voyager en de 806 elkaar naar de kroon. De Voyager blinkt uit door zijn dubbele standaard airbag, waar de 806 slechts één exemplaar tegenover kan stellen. Bovendien kan de Chrysler met een spe-

Uitrusting De nieuwe Peugeot 806 komt als SR, deze ST en een uiterst luxe SV-versie. In de basisversie zitten natuurlijk de nodige standaard accessoires verwerkt, waarvan we de airbag (aan bestuurderskant), de stuurbekrachtiging, de infrarood bedienbare centrale vergrendeling en de vijf 'losse' stoelen willen noemen. Ook getint glas rondom hoort bij alle modellen van de 806 tot de standaarduitrusting. Binnenin hebben alle modellen elektrisch te bedienen zijruitenvoor, verstelbaar bevestigingspunt van de rolgordels (ook vóór), allerlei portierbakken en flesse-/bekerhouders. Ook aan opbergassen (achterop de voorstoelen) en 'sjorhaken' in de bagageruimte ontbreekt het niet. De ST heeft standaard dakrails voor bevestiging van een allesdrager en twee elektrisch te bedienen buitenspiegels met inklapmogelijkheid. Een minpuntje is het feit dat ABS ook op deze duurder 806 nog niet standaard is. De SV-versie heeft dat wel. Ook de Chrysler Voyager SE zit goed in zijn uitrusting. Twee air-

Conclusie De Chrysler Voyager 3.0i-V6 SE kost f 66.780,-, terwijl de Peugeot 806 ST Turbo voor f 66.350,- in de prijslijst staat. Beide modellen kunnen met minder luxe en minder vermogen ook voor lagere bedragen (de 806 vanaf f 57.900,- de goedkoopste Voyager vanaf f 52.990,-) worden gekocht. Wanneer puur naar de technische kwaliteiten van deze twee ruimtewagens wordt gekeken, dan wordt het pleit in het voordeel van de modernere 806 beslecht. Hij biedt als 'MPV' meer mogelijkheden, maar heeft bovendien een fijnere motor en ligt probleemlozer op de weg. De Voyager kan er in deze vorm nog ruimschoots mee door, maar zal de komende tijd geen potten meer kunnen breken. Mede doordat het prijsvoordeel ten opzichte van andere minivans zal gaan verdwijnen. De prijsstelling van de Peugeot 806 (maar ook van de Citroën Evasion) maakt dat duidelijk. De concurrentie neemt zienderogen toe en de Amerikanen zullen dan ook op korte termijn met een opvolger van hun succesvolle model moeten komen. ■

AutoWeek VERGELIJKENDE TEST

Met de 806 maakt Peugeot z'n entree in een marktsegment waar Renault en Chrysler tot nu toe de dienst uitmaken. In deze vergelijkende test neemt de nieuwkomer het op tegen de Chrysler Voyager, de meest verkochte ruimtewagen in ons land.

DOOR MARIO PRINSEN,
FOTO'S HELMUTH VONK

Ruimtewagens zijn nieuw voor Peugeot. Het merk met de leeuw als boegbeeld ziet nu ook brood in zo'n ruimteschip. Toch durfde het uit Peugeot en Citroën bestaande PSA-concern de klus niet alleen aan te pakken. Samen met Fiat ontwikkelden de Fransen een ruimtewagen die voor alle merken in dezelfde fabriek in Noord-Frankrijk wordt vervaardigd. Naast de Peugeot 806 komen ook nog de vrijwel identieke Citroën Evasion en Fiat Ulysse op de markt. Nummer vier, de Lancia Zeta, heeft meer een eigen gezicht en wijkt ook in technisch opzicht af. In ieder geval gaat vrijwel alles wat we hier schrijven over de Peugeot 806 ook op voor de Citroën en de Fiat.

Peugeot parkeerde een 806 in SR-uitvoering met ongeblazen tweeliter voor onze deur. Dat is de eenvoudigste uitvoering waar een prijskaartje aan hangt van f 57.900. Zijn tegenspeler in deze test, de Chrysler Voyager 2.5i SE, gaat voor f 56.795 over de toonbank. Het is de op één na goedkoopste Ruimtereiziger; je kunt voor f 52.990 ook nog de 2.5i S bestellen.

Nogal wat verschillen

Het koetswerk van de testauto's vertoont grote overeenkomsten in afmetingen, maar verschilt in lijnvoering. Beide hebben een knik in de lijn van motorkap naar voorruit; bij de Chrysler duidelijker dan bij de Peugeot. Uiteraard hebben ze een ruim bemeten koetswerk om plaats te bieden aan maximaal zeven inzittenden. De Voyager komt duurder over met zijn verchromde grille en luxe

Gevestigde orde tegen nieuwe lichter. De Chrysler was één van de eerste ruimtewagens op de markt. De Peugeot moet zijn reputatie nog vestigen.



Peugeot 806 SR 2.0 - Chrysler Voyager 2.5i SE

UIMTE



De Chrysler ziet er enigszins gedateerd uit, maar een opvolger is in ontwikkeling (zie AW 32/94).



Strakke, no-nonsense vormen zonder chroom voor de Peugeot.



De brandstofmeter in de Chrysler is niet bijster nauwkeurig.



In de Peugeot liet de temperatuurmeter voor de koelvloeistof het geregeld afweten.



Met de stoelen (Peugeot) of de bank (Chrysler) helemaal achterin, houdt de bagageruimte in beide modellen niet over.

wielsierdeksels. Peugeot houdt het voor de 806 op strakke lijnen zonder chroomaccenten. De 806 heeft ook nog een klein ruitje vóór het voorportier, waardoor hij meer aan landgenoot Renault Espace doet denken. Het glasoppervlak is stukken groter dan bij de Voyager; een riant uitzicht, maar 's zomers kan het een aardige broeikas worden.

De achterpassagiers moeten bij de Voyager allemaal door de rechter schuifdeur naar binnen; de 806 biedt links ook zo'n deur. Wel oppassen dat hij niet wordt opgeschoven bij het tanken, want dat overleeft het tankklepje beslist niet. De schuifdeuren van de Peugeot zijn makkelijk te ver- en ontgrendelen; bij de Voyager staat hij altijd los. Zowel de 806 als de Voyager heeft een grote achterklep die in geopende toestand een stahoogte van ongeveer 1,90 meter biedt.

Meer of minder variëren

Eén ding valt meteen op bij het bekijken van het interieur: de Peugeot heeft losse stoelen achterin terwijl de Voyager standaard gebruik maakt van banken; de afgebeelde stoelen in de Chrysler kosten f 2.200 extra. Met stoelen kun je veel meer variëren in het interieur en je doet het ook sneller omdat ze makkelijker te hanteren zijn dan zo'n logge bank. De stoelen van de 806 zijn eenvoudig uitneembaar. Je klapt ze naar voren en knijpt vervolgens de twee hendels aan de voorkant samen. Je zet ze iets schuin voorover hellend terug en drukt ze ten slotte naar achteren waardoor ze tegelijk worden vergrendeld.

Voorin beide auto's is er op twee losse, niet draaibare stoelen voldoende bewegingsvrijheid. Meteen valt op dat de Peugeot een grotere binnenbreedte heeft: je zit zó ver van het portier af, dat je je arm niet lekker op de rand van het portier kunt leggen. De 806 biedt

AutoWeek VERGELIJKENDE TEST

voorin dan ook acht centimeter meer breedte.

Op de tweede en derde rij heeft Chrysler gekozen voor een tweezitsbank (in het midden) en een driezitter (achterin). Peugeot kiest voor drie stoelen op de middelste rij en twee achterin. Dat maakt de instap in de Amerikaan naar de achterste rij makkelijker, maar het heeft wel gevolgen voor de ruimte. Op de rij voor drie personen biedt de Peugeot maar liefst 31 (!) centimeter meer zitbreedte dan de aanmerkelijk krappere Voyager. Ook op de tweezitsrij biedt de 806 nog enkele centimeters meer breedte. In lengterichting is er eveneens meer ruimte in de Fransoos. Wie de middelste rij in de voorste stand zet en de

derde helemaal achteruit, kan echt met zeven volwassenen van 1,80 meter op stap. De achterste twee zitten met hun haardos net tegen de hemelbekleding, maar verder zijn er geen beklemmende verschijnselen te noteren. In de Voyager gaat het er ook in lengterichting krappere aan toe: op de achterste rij zit je niet alleen met je hoofd tegen het dak maar ook met je knieën tegen de bank vóór je. Tot slot biedt de 806 als afsluiter meer bagageruimte achter de laatste bank.

Comfortabel vervoer

Zowel Peugeot als Chrysler heeft zijn best gedaan om een comfortabel vervoermiddel op

de weg te zetten en dat is zonder meer geslaagd. Beide ruimtevagens hebben een soepele vering en een niet te straffe demping. Voor lange golven in het wegdek zou de demping van de 806 nog wel een fractie sterker mogen zijn.

De zetels van de Franse ruimtebus zijn goed gevormd, al verlangt onze rug (net als in de Voyager) wel naar een lendesteun voor de bestuurdersstoel. De banken van de Voyager hebben een wat korte zitting en rugleuning, hetgeen op den duur minder comfortabel is. De velours bekleding van de Amerikaan doet erg luxueus aan, evenals de armsteunen aan de voorstoelen en de middelste bank. In de Voyager zijn achter-



De Peugeot trakteert zijn inzittenden op aparte stoelen die bovendien makkelijk uitneembaar zijn.



Het interieur van de Voyager is duidelijk krappere dan dat van de 806. Helemaal achterin geen stoelen maar een bank.

in alle ramen uitstelbaar, inclusief die van de schuifdeur. De 806 heeft grote neerdraaibare ruiten in de schuifdeuren en uitstelbare achterste zijruiten. Onze test-Peugeot zorgt van een glazen klappdak vóór en een groot elektrisch bediend glazen schuifdak achter (meerprijs resp. f 357 en f 902). Om te voorkomen dat je van de achterbank afwaait zorgt een soort Formule-1-achtige dakspoiler voor het afbuigen van de luchtstroom.

Beide auto's bieden een flinke hoeveelheid opbergruimte voor klein grut. In de Amerikaan vinden we veel milkshake-houders en een la onder de voorstoel; in de schuifdeuren van de Peugeot zitten kaartenvakken en een flessehouder. De Chrysler biedt wat meer afsluitbare bergvakjes her en der. De 806 heeft twee dashboardkastjes.

Te lange eindoverbrenging

Zowel in de neus van de 806 als die van de Voyager vinden we een viercilindermotor. Peugeot gebruikt een tweeliter 8-klepper met 123 pk; de Chryslerkrachtbron heeft een halve liter meer inhoud en brengt het tot slechts 96 pk. De Amerikaanse



Als het achterste schuifdak van de Peugeot wordt geopend, komt er een spoilerletje omhoog.



Geen handrem, maar een voetrem in de Chrysler.



Die echter met de hand weer ontgrendeld dient te worden.

Peugeot 806 SR 2.0 - Chrysler Voyager 2.5i SE



Aan de achterzijde kun je zien dat er nogal wat jaarlijes zitten tussen de Peugeot en de Chrysler.

ren, maar de Peugeot draait er dan 2900.

Als het op prestaties aankomt is de Peugeot aanmerkelijk raper dan de Chrysler en hij verbruikt met een mooie 1:10,4 ook nog eens minder dan de 1:9,0 van de Amerikaan.

De Franse bak schakelt met het slimme, uit het dashboard stekende pookje nauwkeuriger en heeft geen last van de lichte hakerigheid van de Voyager. Sturen doen ze allebei goed, waarbij de Voyager wat minder direct reageert op de commando's. Het weggedrag verschilt wel enigzins: wie hard tekeer gaat, zal merken dat de Voyager veel meer onderstuurd is dan de 806. Die gaat lang neutraal de hoek om; bij verder forceren wordt dat een licht onderstuur. Overigens zijn ruimtewagens eigenlijk niet voor dat soort capriolen gemaakt; door hun grote hoogte hellen ze behoorlijk over in bochten en dat is minder prettig.

Door het hogere dashboard heb je in de Voyager meer het idee een personenauto te berijden. In de Peugeot zit je duidelijk wat verheven boven het minder meters tellende dashboard. Overigens maakte de brandstofmeter van de Voyager geen bijster nauwkeurige indruk: het instrument gaf te veel aan, zodat je maar beter niet kunt doorrijden tot de wijzer in het rode vlak staat. In de Peugeot liet de temperatuurmeter voor de koelvloeistof het geregeld afweten; we vermoeden een los contact in het dashboard.

De parkeerrem wordt in de Voyager met de voet bediend, een werkwijze die niet onze voorkeur geniet. De Peugeot heeft een handrem links naast de voorstoel om een optimale doorloop naar achteren te bewerkstelligen. In geen van beide auto's is de neus te zien en het woud van hoofdsteunen maakt het achter-uitzicht niet optimaal. In de Peugeot zitten alle knoppen op logische plaatsen en werken op de vertrouwde manier. In de Voyager moet je nogal wennen aan de bediening van een aantal schakelaars. Onder het rijden valt ook op dat de Peugeot degelijker in elkaar steekt dan zijn af en toe rammelende en klapperende Amerikaanse tegenstrever.

Uitrusting vergelijkbaar

Op het gebied van uitrusting ontlopen deze concurrenten

elkaar niet veel. De Chrysler heeft elektrisch bediende spiegels, maar de centrale vergrendeling van de 806 werkt weer op afstand en de voorportieruitten zoeven per knopdruk naar beneden. Wel heeft de Amerikaan een tweede airbag, een elektrisch te ontgrendelen achterklep en af-fabriek zeven zitplaatsen. Wie in de Peugeot 806 met zijn zevenen op stap wil moet zo'n 2000 gulden extra investeren in een derde stoelenrij. Wel heeft de 806 zoals gezegd weer twee schuifdeuren,

hetgeen voordelen heeft bij het instappen. Al met al is Chrysler Voyager nauwelijks luxer uitgerust en dat straalt hij ook uit. De 806 is wat nuchterder uitgevoerd en lijkt daardoor eenvoudiger dan hij is.

Conclusie

Uit deze test blijkt zonneklaar dat Chrysler en Renault zich best zorgen mogen maken over de nieuwkomers Peugeot 806, Citroën Evasion en Fiat Ulysse. De auto's doen nog het meest

denken aan de Espace, maar bieden duidelijk meer ruimte voor een vrijwel gelijke prijs. Chrysler hoeft in onze ogen iets minder bevreesd te zijn door de vrij gunstige prijsstelling. Voor zo'n vijf mille minder heb je ook al een Voyager voor je deur staan.

Concluderend kunnen we stellen dat dat als ruimtewagen de moderne Peugeot 806 SR 2.0 toch de beste aanbieding is. Hij is doordachter, ruimer en heeft een betere techniek. Daarom is hij onze favoriet. ■

Technische gegevens	Peugeot 806 SR 2.0	Chrysler Voyager 2.5i SE
Motor	4-cil. in lijn 2 kleppen pe. cil.	4-cil. in lijn 2 kleppen per cil.
Cilinderinhoud	1998 cc	2501 cc
Boring x slag	86,0 x 86,0 mm	mm
Compressieverh.	9,5:1	8,9:1
Brandstofsysteem	multipoint insputing	monopoint insputing
Max. vermogen	89 kW/123 pk bij 5750 tpm	72 kW/96 pk bij 4650 tpm
Max. koppel	170 Nm bij 2650 tpm	185 Nm bij 2900 tpm
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	vijf	vijf
Ophanging vóór	onafhankelijk	onafhankelijk
Ophanging achter	semi-star	star
Remmen vóór/achter	gevent. schijven/trommels	gevent. schijven/trommels
Afmetingen l/b/h	4454/1834/1714 mm	4525/1830/1688 mm
Wielbasis	2824 mm	2853 mm
Tankinhoud	80 liter	76 liter
Bagageruimte	1150-3300 liter	671-3256 liter
Gewicht leeg	1585 kg	1570 kg
Laadvermogen	715 kg	863 kg
Aanhanger (geremd)	1300 kg	1600 kg
Prestaties/kosten		
Topsnelheid*	177 km/h	160 km/h
0-100 km/h*	13,1 s	16,0 s
80-120 km/h**	14,4/21,9 s	19,0/30,6 s
Tellerafwijking 100 =	96,8 km/h	99,3 km/h
Geluidsniveau 100/120 km/h	66,5/70,0 dB	66,5/71,0 dB
Verbruik gem.*	9,5 l/100 km (1:10,6)	9,4 l/100 km (1:10,6)
Testverbruik gem.	9,6 l/100 km (1:10,4)	11,1 l/100 km (1:9,0)
Motorrijtuigenbel.***	f 404-424	f 404-424
Kosten rijklaar maken	f 725	f 950
Prijs	f 57.900	f 56.795

* = fabrieksofgave; ** = in 4e/5e versnelling; *** = per 3 mnd

PLUS & MIN

Peugeot 806

- + Veel ruimte
- + Doordacht interieur
- + Prima aandrijflijn
- + Goede prestaties
- 6e en 7e zitplaats extra
- Minder 'personenauto-gevoel'

Chrysler Voyager

- + Makkelijke instap achter
- + Chique uitstraling
- + Gunstige prijs
- Lange eindoverbrenging
- Voetbediende 'handrem'
- Onnauwkeurige brandstofmeter

TEST

PEUGEOT 806 SV

Goochelen met ruimte

De lucratief geachte groei­markt voor MPV's, multifunctionele ruimtewagens blijft niet langer het vrijwel exclusieve domein van Chrysler en Renault. Met - ook letterlijk gezien - vereende krachten werpen andere grote Europese merken zich op deze kluif. Ze goochelen met ruimte om zich te onderscheiden, van de Espace en Voyager, maar ook van hun samenwerkende projectpartners.

E

TEKST
PETER FOKKER

ER IS TENSLOTTE GEEN wezenlijk technisch verschil tussen de geteste Peugeot 806 of de parallelmodellen Citroën Evasion en Fiat Ulysse en Lancia Z. Ze komen uit dezelfde Franse fabriek, alleen elk met verschillende grille en achterlichten en in een enkel geval een andere motor. Slechts in de aangeboden versies en daarin opgenomen uitrusting onderscheidt een ruimtewonder van het ene merk zich binnen deze samenwerking van het andere. Peugeot biedt nu als enige ook een 1.9-turbodiesel-versie van zijn 806, doch zal daarmee vast niet lang uniek blijven. De PSA/Fiat-ruimtewagens richten in prijs en concept heel specifiek op Renaults Espace, net als het begin volgend jaar debuterende gezamenlijke model van Ford en VW. Het gaat dus om de finesse waarmee een Peugeot 806 verschilt in een toemend aanbod van gelijksoortige concepten.

Vergeleken met een Renault Espace heeft de 806 een 24 cm langere wielbasis en meer op de uiterste hoeken van de auto geplaatste wielen. Een reeks praktische gevolgen daarvan laat zich raden. Ondanks de hoge zitpositie, die in het verkeer een prima overzicht en een gevoel van verheffing boven de massa oplevert, is het compacte koetswerk bij parkeren onoverzichtelijk. Vanaf de bestuurdersplaats is de steil aflopende neus niet te



Het exterieur-ontwerp is niet spraakmakend. De centrale plaatsing van de pook op het dashboard is ergonomisch uitgekend en bevordert de doorloopmogelijkheid in de 806.



Schuifdeuren aan weerszijden vergroten de gebruiksmogelijkheden van de Peugeot 806 ten opzichte van veel concurrenten.



Het Pullman-interieur biedt met zijn luxeuze fauteuils riant reiscomfort. Een alternatieve stoelbezetting biedt meer combinatie-mogelijkheden.

zien, noch die van een achter je geparkeerde gewone auto. Daardoor doet de 806, nauwelijks langer dan een Peugeot 405, minder handzaam aan. Je neemt bij het sturen ruime veiligheidsmarges in acht of het wordt gokken hoeveel ruimte je tussen stoepranden en andere auto's precies nodig hebt. Terdege rekening houdend met de grote draaicirkel van bijna twaalf meter. Een lange wielbasis brengt natuurlijk forse beenruimte mee. Helemaal bij de basisconfiguratie waarin Peugeot alle 806-versies levert, met vijf stoelen op twee zitrijen. Dat laat een -standaard onafgedekte- bagageruimte over waarin wel een ATB-fiets te parkeren valt. De

geteste Pullman-uitvoering met driemaal twee *king-size* fauteuils houdt voldoende laadvolume over voor een paar forse reiskoffers, al past zespersoons-vakantiebagage er echt niet in.

De vooruitgeschoven bestuurder wordt in bestelwagen-zitpositie gedwongen

Het ging niet vanzelf om een groter cabinevolume dan in de Espace te bieden bij niet minder compacte buitenmaten. De voorste zitplaatsen zijn tot het uiterste naar voren geschoven, zodat er een wielkast in de weg zit waar je als bestuurder het linkerbeen zou willen uitstrekken. Het rechterbeen komt dichtbij de bolling aan het dashboard waarin de versnellingspook staat opgesteld. Er zit niet anders op dan achter het stuur recht op te zitten als een brave scholier, naar achter schuiven brengt het stuurwiel buiten bereik. Een in lengte verstelbare stuurkolom zou nuttiger zijn dan de standaard hoogteverstelling. De stoel is in duurdere modellen ook in hoogte verstelbaar, maar helaas niet kantelbaar.

Verbazend: een hoogteverstelling op de bestuurdersstoel gaat samen met rugleuningverstelling in stappen, de simpelste 806 heeft daar traploze verstelling.

De enorme breedte binnenin maakt elektrische spiegelverstelling uiterst welkom, maar die is niet aanwezig op de goedkoopste uitvoering,



waarin al wel de voorste zijruiten elektrisch op en neer gaan. Zelfs het knopje voor de elektro-spiegels op het bestuurdersportier zit al wat ver weg, laat staan dat je bij handverstelling de rechter spiegel zou kunnen bereiken vanachter het stuur. De grote breedte van de auto was nodig voor een echt bruikbare doorloop tussen de stoelen, tevens aanleiding om de handrem links naast de bestuurdersstoel te plaatsen en de versnellingspook in het dashboard.

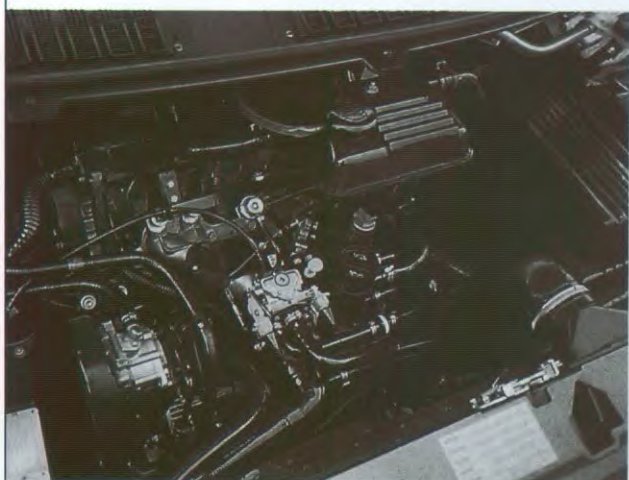
De doorloop tussen de stoelen combineert mooi met schuivende achterdeuren aan beide kanten. Dat is altijd makkelijk instappen als de auto wat krap geparkeerd staat, bijvoorbeeld in een parkeergarage. Want een schuifdeur kan altijd helemaal open, daar kun je ook als bestuurder gebruik van maken, om vervolgens zonder klimmen je werkplek te bereiken. Een aangename werkplek achter een elegant gevormd, overzichtelijk en praktisch ingedeeld dashboard.

Tallose handige voorzieningen in het interieur zijn mogelijk, maar niet alle tegelijk

De vele praktische mogelijkheden van het interieur vormen vanzelfsprekend de kern van dit autoconcept. Dertien sets bevestigingsbeugels voor losse stoelen (maximaal vijf) of een bank achterin maken een zitindeling naar persoonlijke behoefte mogelijk. Alle stoelen bieden een goede, ruime zit en behoorlijke steun. In duurdere 806-versies hebben ook de stoelen achterin een verstelbare rugleuning. De hele stoel klapt op ten gerieve van een gemakkelijke instap naar de derde zitrij, maar blijft niet vanzelf voorover staan. De buitenste stoelen hebben aan weerskanten een slot voor de rolgordel, zodat het niet uitmaakt of ze rechts of links in de auto worden gezet.

Toch zijn er wel een aantal beperkingen. De stoel midden achterin is smaller dan de stoelen aan de buitenkant, dus kan niet helemaal willekeurig elke stoel op elke plaats worden gezet. Het Pullman-interieur bevat zes extra brede stoelen met armsteunen en lengteverstelling, waardoor een hele serie ankerpunten niet meer bruikbaar is en er weinig aan de zitindeling valt te wijzigen, buiten het weglaten van een of meer stoelen. Ook draaien van de voorstoelen kan daarbij niet meer. In het

Dwars voorin huist een tweeliter-viercilinder-motor, waarvan de turbo-versie vanwege het extra koppel het best tot zijn recht komt.



TECHNISCHE GEGEVENS PEUGEOT 806 SV

motor

Viercil. in lijn, dwars voorin; boventl. nokkenas, motormanagement Bosch Motronic MP3.2, Garrett-turbo en tussenkoeler; bxs 86x86 mm, 1998 cc, compr.verh. 8,5:1; verm. 108 kW/150 pk bij 5300 tpm, koppel 235 Nm bij 2500 tpm

transmissie

Vijf versnellingen, overbr.verh. (:1) 3,42/1,82/1,25/0,97/0,77/A 3,15; voorwielaandr., eindred. 4,22

onderstel

Zelfdr. vijfdr.-carr.; onafh. wieloph., MacPherson veerpoten m. stab. voor, langarmen en veerpoten m. stab. achter; tandh.best. (bekr.); schijfremmen, voor inw. gevent.; bandmaat 205/65 R 15 H

maten en massa's

Wielb. 2824 mm; spoorbr. v/a 1534/1540 mm; lxbxh 4454x1834x1714 mm; tank 80 l.; bagageruimte 400-1.700 l.; massa rijk. 1650 kg, max. aanh. massa (ger.) 1300 kg

prestaties

Topsn. (fabr. opg.) 195 km/uur, accel. 0-100 km/uur 11,0 sec.; verbr. ECE 7,6/9,8/12,8 l/100 km, gem. testverbr. 9,3 l/100 km

prijs en importeur

806 v.a. f 57.900,—, SV f 84.200,—; importeur Peugeot Ned. N.V., Uraniumweg 25, 3542 AK Utrecht, tel. 030-475475

Dank zij onder andere de intelligente pookopstelling bestaat in de 806 doorloopmogelijkheid naar achteren, al is de ruimte daarvoor niet groot.

Met een buitenlengte van 445 cm is de Peugeot 806 net 5 cm langer dan de 405 sedan, maar biedt door zijn enorme kubieke inhoud meer mogelijkheden.



algemeen verschillen per versie de variatie-mogelijkheden en geboden voorzieningen.

Om het praktisch aspect van de 806 maximaal inhoud te geven, besteedde men veel aandacht aan extra attenties. Een zonnebrilhouder in de dakrand bij de bestuurderspost, schuifladen onder de voorstoelen, uitklapbare jassenhaakjes en bekerhouders achterin, bergbakken bij de achterstoelen, elektrisch te openen ramen tot en met de uitstelbare achterste zijruit, dakrails, dubbel zonnedak, noem maar op. Deels moet het echter extra worden betaald en deels behoort het niet in elke variant tot de basisuitrusting. Bergladen onder de voorstoelen heeft de geteste Pullman-versie bijvoorbeeld weer niet. In de 806 SV is wel airco standaard, helemaal niet gek bij een zo ruim beglaasd koetswerk.

Hoewel vooral een 806 SV Pullman de sfeer heeft van een superluxeuze personenbusje mocht het rijgedrag niet onderdoen voor een gewone personenauto in de prijsklasse vanaf zo'n zestig mille. Dat zijn geen geringe eisen, waarbij het formaat van de auto en het forse gewicht ook nog te stellen geven. Ondanks een groot frontaal oppervlak en de noodzaak voor een nogal doosvormige lijn blijkt het windgeruis heel beperkt te blijven. Tevens kent de carrosserie geen rammels of kraakjes. Tenminste, als de enorme kunststof achterklep goed sluit; zo niet, dan weigert de centrale vergrendeling.

De kwaliteit van het rijgedrag kreeg veel aandacht en ligt dan ook op een hoog niveau

In het algemeen is de geluidsisolatie goed voor elkaar en dat zegt wat bij zo'n grote, holle cabine. Te meer daar de motor er een hele hijs aan heeft. Daarom zal het sterkste tweeliter-aggregaat echt niet alleen de haastigste klanten aanspreken. Deze turbo-tweeliter overtreft over nagenoeg het hele toerenbereik de maximale trek-

kracht van de motor zonder turbo en is op zijn sterkst bij maar 2500 toeren. Die souplesse is hard nodig om in stadsverkeer zonder veel schakelen toe te kunnen, het grote motorkoppel onontbeerlijk om vlot in te halen op tweebaanswegen.

Op de snelweg kun je er ook goed mee opschieten, waarbij het brandstofverbruik nog alleszins aanvaardbaar blijft. We noteerden gunstiger dan 1:10, al zal dat er zeker niet inzitten als regelmatig in de stad wordt gereden, waar de 806 door zijn lange eerste versnelling noodt tot veelvuldig terugschakelen.

De capaciteiten van het onderstel staan een vlotte rijstijl zeker niet in de weg. De vering is comfortabel maar niet te week, de besturing licht maar niet ongevoelig. Niettemin heeft het bijzondere formaat van de 806 zo zijn gevolgen voor het subjectieve veercomfort. Als bestuurder zit je, zoals eerder gemeld, hoog en haast op een uiterste hoek van de auto. Kleine veerbewegingen leiden dan ter hoogte van het evenwichtsorgaan al tot een flinke verplaatsing. Het gaat allemaal mooi geleidelijk, doordat vering en schokdemping goed zijn gebalanceerd, maar voor het gevoel hobbelt en zwaait de 806 toch heel wat meer dan een gewoon model personenauto.

Dat nodigt niet bepaald uit om hem eens fors door een bocht te jagen. Probeer je dat toch, dan blijkt het onderstel geen krimp te geven. Geen nadrukkelijk onderstuur, geen duidelijke reactie op gas loslaten, slechts een flink overhellen van de carrosserie dat het onaantrekkelijk maakt om de grenzen verder te verkennen. Sportief rijden wordt verder belet door de schakeling, waaraan te merken valt dat de uitzonderlijke plaatsing van de pook een vrij ingewikkelde overbrenging naar de transmissie meebrengt. De uitslagen van de pook zijn nogal ruim, de gevoeligheid bij het schakelen is maar matig en een snelle bediening onmogelijk.

Maar de conclusie kan niettemin positief zijn: het is een hele prettige en praktische auto, die 806. Misschien iets minder bevallig gelijnd dan een Renault Espace, maar ruimer en met nog meer handige voorzieningen. Het rijgedrag is uitstekend, al is de keus voor een sterke motor wel aan te raden.



AUTO

Redactie: Bert Mateboer

Peugeot introduceert 806 als vrijetijdsauto

De echte grote-gezinsauto komt terug

Eindelijk is-ie er dan weer: de Familiale-uitvoering van Peugeot. Jarenlang was de 505 Familiale dé auto voor grote gezinnen: dankzij het extra bankje in de bagageruimte kon je er met z'n zevenen in. Het stopzetten van de 505-produktie betekende helaas ook het einde van de Familiale. Heel jammer, want er waren nauwelijks alternatieven. Maar nu komt Peugeot weer met een heuse grote-gezinsauto: de nieuwe 806.

Eerlijk is eerlijk: Peugeot komt niet met de 806 om grote gezinnen weer eens een plezier te doen, want die zijn er niet zo veel meer in deze tijd. Het loont de moeite niet om daarvoor een nieuwe auto te ontwerpen. Met de 806 is dus iets anders aan de hand. Met deze auto speelt Peugeot in op een nieuwe trend: die van de multifunctionele vrijetijdsauto. Steeds meer mensen willen een auto waar je meer mee kunt dan alleen van A naar B rijden.

Multi-inzetbaar

Een vrijetijdsauto als de nieuwe 806 kun je op allerlei manieren inzetten. Je kunt hem gebruiken als normale personenauto, maar ook als minibusje, als bestelauto, als picknickauto en als kampeerauto. Het grote voordeel is de kolossale laadruimte. Die kun je voor van alles en nog wat gebruiken: voor het meeneemen van fietsen, ski's, surfplanken en andere hobby-artikelen, maar ook voor de kinderwagen of een toevallig wat groot uitgevallen hond.

Natuurlijk is het verschijnsel ruimte-auto niet nieuw: al bijna tien jaar geleden kwam Renault met de Espace op de markt. Maar de laatste paar jaar is de belangstelling voor dit type auto enorm toegenomen, de laatste drie jaar zelfs met 30 procent per jaar. Veel fabrikanten hebben met lede ogen aangezien hoe Renault (met de Espace), Chrysler (met de Voyager) en Mitsubishi (met de Space-Wagon) vrijwel de enigen waren die van deze belangstelling profiteerden.

Peugeot/Fiat

Heel wat merken zijn daarom snel van start gegaan met de ontwikkeling van een ruimte-auto. Reeds dit jaar komen er nieuwe ruimte-auto's op de markt van Peugeot, Citroën, Fiat en Lancia. Volgend jaar kunnen we dergelijke auto's verwachten van Volkswagen, Ford en Mercedes. Om snel te kunnen reageren, hebben het PSA-concern (Peugeot en Citroën) en het Fiat-concern (waartoe ook Lancia behoort) de hoofden bij elkaar gestoken en zijn ze gezamenlijk aan de ontwikkeling van een nieuwe auto begonnen. Het resultaat is een auto die in één fabriek in



● Ondanks de hoge bouwwijze heeft de Peugeot 806 een uitstekend weggedrag.

Noord-Frankrijk gebouwd zal worden, maar door vier verschillende merken van een eigen merkembleem voorzien zal worden en ook afzonderlijk zal worden verkocht. De auto komt op de markt als Peugeot 806, als Fiat Ulysse, als Citroën Evasion en als Lancia Z.

De concurrentie met de reeds bestaande auto's zal stevig worden. Maar de nieuwe ruimte-auto van Peugeot/Citroën/Fiat/Lancia heeft sterke punten. In de buurt van Bordeaux stelde Peugeot de nieuwe 806 vorige week voor aan de autopers.

Breed

Tijdens een rit van ruim 300 kilometer over allerlei soorten wegen konden we de wagen stevig aan de tand voelen. Opvallend vonden we het goede weggedrag, ook op zeer slechte wegen. Ondanks de vrij

hoge opbouw helt de wagen in bochten nauwelijks over.

De stuurbechrachting maakt hem heel handzaam, al is het wel even wennen aan de breedte van de auto: de 806 is 3 cm breder dan een Peugeot 605. Doordat hij vrijwel even lang is als een Peugeot 405, is hij toch behoorlijk compact. Parkeren in de stad zal daardoor meestal geen problemen opleveren. De vering is heel comfortabel, terwijl de auto toch geen zweverig karakter krijgt.

Zitten doe je in de 806 uitstekend. De zitpositie is vrij hoog, waardoor je goed zicht hebt op het verkeer. De enige aanmerking is dat de zittingen van de stoelen wat aan de korte kant zijn. Een van de opvallendste kenmerken van de 806 is de plaats van de versnellingspook: die is in een soort uitbouw van het dashboard opgenomen. Doordat ook een middentunnel ontbreekt, is het vrij gemakkelijk van de voorstoelen naar achteren te lopen.

De hele auto is trouwens gericht op gemak en efficiënt gebruik. Dankzij twee grote schuifdeuren aan

beide zijden van de auto is de instap naar de achterste stoelen prima. Er zijn veel handige opbergplekken en ook de ruimte onder de stoelen is dankzij een schuifla te gebruiken als opbergruimte. De stoelen zijn rond te draaien, zodat er een soort conferentieachtige ruimte ontstaat, maar je kunt ze ook neerklappen, verplaatsen of geheel verwijderen.

Achtpersoons

Voor grote gezinnen is de nieuwe 806 een ideaal voertuig. Ten opzichte van andere ruimte-auto's heeft de 806 het voordeel dat hij als echte, officiële achtpersoons auto te gebruiken is. De ruimte-auto's van andere merken zijn hoogstens zevenpersoons. Standaard wordt de 806 geleverd met vijf zitplaatsen, maar tegen meerprijs zijn twee extra stoelen of een driepersoons bankje leverbaar. Met dat bankje op de derde rij biedt de 806 dus acht volledige zitplaatsen. Een nadeel is wel dat de bagageruimte in achtpersoons uitvoering minimaal is.

De 806 wordt uitgerust met een plezierige 2 liter benzinemotor die soepel en zonder veel lawaai zijn werk doet. De motor levert 89 kW (123 pk) en stelt de 806 in staat in 14,6 seconden van 0 tot 100 km te accelereren. Met twee personen aan boord voldoet de motor uitstekend; met volle belading zal hij misschien wat vermogen te kort komen. De 2 liter motor met turbocompressor zal dan een wat langere adem hebben. De turbomotor levert 108 kW (150 pk) en accelereert de 806 in 11 seconden van 0 tot 100 km. Later dit jaar zal ook een dieselmotor leverbaar worden.

De 806 komt rond september in Nederland op de markt. De prijslijst zal beginnen bij 57.000 gulden. Nog dit jaar denkt Peugeot er 350 stuks in Nederland te verkopen. Volgend jaar moeten het er 750 zijn, en in 1996 moeten zelfs 900 tot 1000 806'en verkocht gaan worden. Peugeot is ervan overtuigd dat de ruimte-auto's niet meer weg te denken zullen zijn van de Nederlandse wegen.

Peugeot 806 groot in ruimte en comfort



Riante schuifdeuren en een enorme achterklep maken de toegankelijkheid van het interieur optimaal.

FOTO • PEUGEOT

Peugeot presenteerde kort geleden de eerder op papier onthulde ruimtewagen 806. Een auto die heel veel ruimte en variatie in interieurinrichting biedt, meer nog dan bestaande soortgenoten. Jammer dat hij niet deze praktisch auto-soort bereikbaar maakt voor een groter publiek.

UTRECHT • GPD

Wanneer de Peugeot 806 (eind september) en de parallelmodellen Fiat Ulysse en Citroën Evasion in ons land op de markt komen zullen zij rechtstreeks de confrontatie aangaan met de gevestigde orde. De prijs van de Peugeot komt op bijna gelijk niveau met die van een Renault Espace, vanaf omstreeks f 57.500. De gezamenlijk ontwikkelde ruimtewagen van VW en Ford zal volgend jaar naar het zich laat aanzien ook in deze prijsregio vallen. Meer keus in ruimtewagens, levert dat ook meer kopers op? Waarschijnlijk niet, de voorspel-

de grote groei in ruimtewagen-verkopen zal pas een feit worden als een fabrikant erin slaagt de onveranderd goedkoopste aanbieder Chrysler (Voyager) te verslaan.

Dit doet niets af aan de kwaliteiten van Peugeot's 806, een tweede-generatie ruimtewagen waarin de beste ideeën uit oudere soortgenoten zijn gecombineerd. Met 4,45 meter lengte een auto van middenklasse-formaat, maar met maximaal acht zitplaatsen haast zo ruim als een minibus. Riante schuifdeuren opzij en een enorme achterklep maken de toegankelijkheid van het interieur optimaal. Naar hartelust kan geschoven

en gedraaid worden met stoelen, zij het dat dit schuiven al begint voor de aanschaf. Het basismodel 806 SR biedt namelijk lang niet alle beschikbare variatiemogelijkheden, die pas via de optielijst gerealiseerd kunnen worden. Alle versies hebben vijf goede stoelen en veel zitruimte eromheen, plus een container-achtige bagageruimte. Geheel open, want een hoedenplank is niet standaard. Heel bijzonder aan de 806 is de in het dashboard geplaatste schakelpook, die een vrije doorloop tussen de voorstoelen mogelijk maakt. Duurdere versies van de 806 hebben hoogtevaststelling op de bestuurdersstoel, merkwaardig is dat de rugleuningsverstelling daarbij niet meer traploos doch met een verandering gaat.

De 806 beschikt over een comfortabele, maar zeker niet slappe vering en vertoont een goede

en betrouwbare wegligging. Het algehele comfort wordt verder gediend door voortreffelijke demping van het motorgeluid en afwezigheid van enig storend windgeruis.

De 2.0 liter basismotor moet goed op toeren gehouden worden om de vaart erin te houden, hetgeen aangeeft dat de 806 behoorlijk wat weegt. De turbo-versie biedt pas inhaalkracht op voor een middenklasser gebruikelijk niveau.

Begin volgend jaar komt een 1.9 liter turbodiesel beschikbaar (uit de 306/405). Peugeot belooft om die heel gunstig te prijzen, daar veel ruimtewagens met dieselmotor worden besteld. Een indicatie dat ze veelal zakelijk gebruikt worden. Juist voor gezin en vrije tijd is de zeer variabele meubilering zo handig, maar de meeste gezinnen zullen zich deze luxe niet kunnen veroorloven.

JE VOELT JE LEKKERDER IN EEN PEUGEOT.



PEUGEOT