

Peugeot Partner 1.6 HDi

Het beste van 'oud' en nieuw

Gezien het uiterlijk hoort de Peugeot Partner niet meer tot het modernste aanbod in de klasse van koeriersauto's. Maar wie sec naar de cijfers kijkt zoals laadvermogen, eigen gewicht en brandstofverbruik, zal niet kunnen nalaten de Partner op het wensenlijstje te zetten. Zeker niet nu er een nieuwe, moderne 1.6-liter HDi-motor is.

Dit jaar is het alweer tien jaar geleden dat het Franse Peugeot/Citroën de Citroën Berlingo en de Peugeot Partner introduceerde. Sindsdien hebben de Fransen steeds de verleiding weerstaan om al te grote veranderingen door te voeren. Toen Renault in 1998 met de Kangoo kwam, die met dat handige schuifdeurtje opzij, kon Peugeot/Citroën niet anders dan ook zo'n deurtje op de optielijst zetten. In de afgelopen tien jaar

heeft de dieselmotoren-techniek een enorme vlucht gemaakt. En weer bleken de Fransen zich bij die ontwikkeling in de voorhoede te bevinden. Nog voor de eeuwwisseling was er een HDi-motor te vinden bij de inmiddels even ongecompliceerde als populaire besteller. De komst van de kleinere motor luidt weer een nieuw hoofdstuk in dieseltchniek in. De eerste common-railmotoren voor de Partner hadden een

slagvolume van bijna twee liter, bijna evenveel als het 1.9-blok waarmee de Partner op de markt kwam. De trekkracht was echter duidelijk beter en ook het brandstofverbruik was gunstiger. Inmiddels is de techniek zo ver, dat uit kleinere, lees goedkopere, motoren eenzelfde prestatie kan worden gehaald, bij een nog weer gunstiger verbruik. Overigens zijn de Fransen geen kampioenen in de wedstrijd klein motorblok/groot vermogen. Fiat is hier met de 1.3 motor het voorbeeld. Peugeot is wellicht van mening dat de bestelautomarkt wat conservatiever denkt: met 75 pk uit een 1.6-blok wekt de fabrikant de suggestie dat een Partner een heel lang leven mee moet. Wat betreft de trekkracht zit het helemaal goed met deze Peugeot. Voor de zekerheid hebben we een rit uitgevoerd met een met 300 kg beladen pallet. Ook bij die test kreeg je in de Partner geen moment het idee dat de auto niet mee kon komen.

Bedaagd

Peugeot heeft de afgelopen tien jaar weinig gedaan aan het uiterlijk van de Partner. Er kwam een facelift, wat de auto tien centimeter langer maakte, en waarmee de auto wel weer mee kon in de steeds drukker markt. Een nadeel is dat de achterkant van de Partner als

het ware 'taps' toeloopt en dat is natuurlijk niet handig bij het laden, zeker niet wanneer dat met een heftruck gebeurt. Maar het interieur is in die jaren niet noemenswaardig gewijzigd. Dat begint de Partner nu toch parten te spelen. Hoewel er over ruimte in de cabine en over de stoelen niets te klagen valt, wordt een berijder niet echt vrolijk van de eenvoudige middenconsole en van de gebruikte materialen in het algemeen. Puur rationeel zou er nog steeds niets aan te merken zijn, maar met zo veel concurrentie wil het oog toch ook wat. Wat betreft het onderstel is er ook niets veranderd. In dit geval is dat geen enkel probleem. Sinds de komst van de Partner met zijn onafhankelijke wielophanging, zijn er alleen maar concurrenten bij gekomen met starre achterassen: zie Ford, Opel en Volkswagen. Daar komt nog eens bij dat de concurrenten, op de Opel na, veel zwaardere auto's zijn. Ze hebben Peugeot, Citroën en ook Renault min of meer geholpen een eigen segment binnen het segment te creëren. Dat van de lichte koeriersauto die dienovereenkomstig lagere operationele kosten heeft, maar die ook minder lading kan meenemen. Het recept van de Partner, zijnde de voortrein van de Peugeot 205



Nieuw

Het motorblok is helemaal nieuw. Zoals bekend spelen de Fransen een voortrekkersrol op het gebied van common-railtechniek.



Bedaagd

Het ietwat sombere interieur verraadt dat de Partner toch al op leeftijd is geraakt.

en een achteras van de 405, kan daarbij in het lichtere segment nog steeds prima mee in de concurrentiestrijd. Aan het eind van een week testen bleek ook nog eens dat de Peugeot 1 op 16,6 had gereden. En dat is een hele prestatie tijdens de wintermaanden. Het bewijst dat de Partner nog steeds een prima werkpaard is voor uw koeriersbehoeften. ■

Tim de Jong

Specificaties & metingen

Merk	Peugeot
Type	Partner
Motor	4 cil. turbodiesel
Inhoud (cc)	1,6 liter
Vermogen (pk/kW)	65/88
Versnellingsbak	5 versnellingen
Afmetingen uitwendig: l x b x h (cm)	414 x 172 x 180
Wielbasis (cm)	269
Afmeting laadruimte: l x b x h (cm)	166 x 140 x 120
Tilhoogte (cm)	59
Opening achterdeur: b x h (cm)	118 x 114
Opening zijdeur: b x h (cm)	58 x 103
Eigen gewicht (kg)	1134
Nuttig laadvermogen (kg)	546
Max. aanhangwagengewicht (kg)	1100
Geluidsniveau bij 80 km/uur (dBA)	70,5
Topsnelheid (km/uur)	niet gemeten
Brandstofverbruik (leeg, snelweg)	1 : 16
Aanschafprijs	€ 11.280,-

*(Exclusief BTW, exclusief afleveringskosten)

DAF LF en CF grondig vernieuwd

DAF maakte bekend dat de LF- en CF-modellen nieuwe Euro 4/5 motoren, een nieuw interieur en een vernieuwd uiterlijk krijgen. De motoren voldoen middels de SCR/AdBlue-technologie aan de Euro 4/5 eisen. De vier- en zescilinders bij de LF-modellen kregen beide ruim een halve liter meer slagvolume. De bestaande Euro 3-motoren blijven ook leverbaar. De LF is nu ook te krijgen met Astronic-schakelautomaat. De CF75 krijgt de nieuwe 9,2 liter motor die op de laatste RAI te zien was en die je als het kleinere zusje van de MX kunt be-



schouwen. De 12,9 liter MX-motor komt nu ook in de CF85. Tegelijk met deze vernieuwing introduceert DAF een nieuw interieur en een vernieuwde styling van de

buitenzijde van de cabine. DAF claimt voor de nieuwe motoren een verlaging van het brandstofverbruik van 4%. In de komende TTM meer over de nieuwe DAF's. ■



Bekend
Uiterlijk is er niets veranderd aan de Partner. En dat zou best wel een keer mogen.



Klein
Relatief kleine wielen ver-raden dat de Partner niet meer de jongste is.



Laag
De middenconsole is niet onaardig, maar de ventilatiebediening zit een beetje te laag.



Taps
De achterkant loopt een beetje taps toe, wat het beladen achter niet ten goede komt.

Bedrijfsautoverhuur fors in de plus

Alle grote verhuurders van bestelauto's signaleren op dit moment een forse groei in de vraag naar bestelauto's. Men schrijft dit vooral toe aan de verbetering van de conjunctuur. Zo breidt Hertz Nederland haar bestelautovloot dit jaar uit van 180 naar 400 eenheden. De vraag naar bestelauto's steeg bij Hertz volgens directeur Henk van den Helder dit jaar met 30 tot 40% ten opzichte van 2005. Dat is één van de redenen waarom Hertz bezig is met het opzetten van een aparte afdeling Van & Truckrental. Ook KAV-directeur Hemmie Kerklings signaleert een toenemende vraag. Hij stelt vast dat er een trend is naar meer laadvermogen. KAV verhuurt dan ook steeds meer BE-combinaties. Fleet support manager R. Formell van Avis signaleert bij zijn bedrijf juist meer vraag naar kleinere

bestelauto's voor stads-distributie. Wel vragen klanten bij grote bestelwagens steeds vaker om een laadklep. De toename strekt zich ook uit tot de speciale lichte bedrijfs-wagens. Een woordvoerder van B-E-Rent, de verhuurdochter van Veldhuizen Wagenbouw, die zich geheel heeft toegelegd op BE-combinaties, signaleert steeds vaker een leeg parkeerterrein bij het Groene-

kansbedrijf. De meeste bestelautoverhuurders signaleren een toenemende vraag naar langere huurcontracten dan wel naar 'short term' lease. Ook de andere landelijk opererende bestelautoverhuurders zoals Budget, Euromobil, Europcar, OpelRent, Renaultrent, Sterverhuur en Sixt signaleren een opleving van hun verhuuractiviteiten. ■

Fabriek biodiesel op Vopak-terminal

Het Duitse bedrijf Biopetrol Industries bouwt een biodieselfabriek op de terminal Botlek Noord van Vopak. Het wordt de grootste fabriek in zijn soort in Nederland. Jaarlijks zal er 400.000 ton biodiesel worden geproduceerd en 60.000 ton

glycerine. De installatie moet in het najaar van 2007 draaien. De fabriek krijgt een oppervlakte van 34.000 vierkante meter. Biodiesel wordt gemaakt uit plantaardige olie, bijvoorbeeld soja of koolzaad. ■