



Peugeot 407

Eindelijk weer een Peugeot

Bij de Peugeot Experience in Breukelen, het permanente en gratis toegankelijke expositie-centrum van Peugeot, staan drie speelgoedauto's die even groot zijn als echte auto's. Ze zijn gebruikt voor een reclame voor de Peugeot 407. Peugeot is namelijk zo overtuigd van de kwaliteiten van de nieuwkomer, dat deze wordt aangeprezen met de slogan: "eindelijk weer een auto", en alle andere auto's vergelijkt met speelgoed. Terecht?

De levensgrote speelgoedauto's in Breukelen zouden voor een unieke autotest zorgen, maar bij gebrek aan een motor of ruimte voor een bestuurder zijn ze toch wat onpraktisch. Bovendien is de interesse in de 407 enorm. Dat komt omdat de 407 zoals dat zo mooi heet: "alle kernwaarden van Peugeot vertegenwoordigt". Met andere woorden: dat wat andere Peugeots in het verleden tot een succes maakte, wordt bij de 407 extra benadrukt.

Het eerste daarvan is de vernieuwende vormgeving. De neus wordt getypeerd door een bovengemiddeld grote luchtinlaat, geflankeerd door al even grote en scherp getekende koplampen. Tijdens de testperiode liepen de reacties hierop uiteen van "vis die met open bek de zeebodem leegschrapt" tot "mooiste creatie van Peugeot tot nu toe". De basisvorm is glad en gestroomlijnd, wat deze grote auto toch elegant maakt. Vooral in vergelijking met de voorganger, de 406, is de 407 behoorlijk gegroeid. Details als de kleine breedstralers in de voorbumper en de "0" in de "407" type-aanduiding op de achterklep die dienst doet als ontgrendelknop, maken de 407 tot een product dat tot de laatste details doordacht en verfreesd is.



Interieur

Ook in het interieur is werk gemaakt van de vormgeving.

Steeds is de 407 vernieuwend, maar nooit zo vooruitstrevend dat het revolutionair is. De cockpit is modern, maar tegelijkertijd zo herkenbaar dat de bestuurder zich direct thuis voelt. De voorruit is extra schuin geplaatst, zodat het dashboard ver naar voren kan doorlopen en het gevoel van ruimte wordt versterkt. Vreemd dat in dit ruime interieur slechts één bekerhouder beschikbaar is; de bestuurder en bijrijder moeten hun drankje blijkbaar delen.



De meeste bedieningselementen zijn te vinden in de middenconsole en die is daarom bezaaid met knoppen. Vooral de gecombineerde bediening van de radio/cd-speler en de boordcomputer is bijna op het rommelige af. De boordcomputer kan van twee trajecten en van de huidige situatie het (gemiddelde) brandstofverbruik weergeven. Dat spoort niet alleen aan tot zuinig rijden, maar is ook een echt bruikbare hulp om het verbruik te beperken. Zoals aan het einde van de testperiode zou blijken, is dat mede daarom uitstekend gelukt. Heel handig is de functie om het display uit te schakelen, wat rustig is voor de ogen bij rijden in het

donker. Onderin de middenconsole is de bediening van het links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem ondergebracht.

De stoelen van de hier gereden XS-uitvoering zijn half met leder bekleed. De lederen buitenranden zorgen voor een chique uitstraling, het stoffen zitvlak voorkomt heen-en-weer glijden in snelle bochten op het gladde leder. Ook het stuurwiel, dat opvallend prettig in de hand ligt, is met leder bekleed. De stoelen en het stuurwiel zijn voldoende verstelbaar om tot een prettige zitpositie te komen. Enige misser op ergonomisch gebied zijn de iets te kleine buitenspiegels. Daardoor wordt de bestuurder gedwongen om ver en nadrukkelijk over de schouder te kijken bij het wisselen van rijbaan, wat een onzeker gevoel kan geven op de snelweg.

Motor

Toch is het juist de buitenweg waar de 407 zich het beste thuisvoelt. De 407 is direct bij introductie leverbaar met een riant aanbod van benzine- en dieselmotoren. Voor deze test viel de keuze op de 2-liter diesel (uiteraard met roetfilter), die naar verwachting de populairste krachtbron zal worden.



Na een koude start loopt deze HDiF meteen mooi en gelijkmatig rond, maar valt op dat de souplesse nog mist. Dan is het zaak voorzichtig met het gas en de koppeling om te gaan. Na luttele minuten is de motor op bedrijfstemperatuur en dan levert de 407 diesel prima prestaties. Die liggen echter niet op het gebied van stoplichtsprints. De 2-liter diesel heeft door de gebruikte techniek vaak even tijd nodig om kracht op te bouwen. Vooral wanneer te vroeg wordt geschakeld, moet de motor even diep nadenken voordat daadwerkelijk prestaties worden neergezet.

De 136 pk die deze zwaarst gemotoriseerde 407 diesel levert is voldoende, maar niet overdadig veel voor een auto met dit gewicht en deze omvang. Daar staat echter een koppel van 320 Nm tegenover en dat garandeert souplesse en krachtige tussenacceleraties. Eenmaal op snelheid heeft de 407 het karakter van een luxe reisauto. Een versnelling van 100 naar 120 km/u wordt met gemak neergezet en ook beduidend grotere en duurdere diesels werden zonder probleem bijgehouden.

Niet alleen zijn de prestaties op de buitenweg uitstekend, ze worden in alle rust neergezet. In de vijfde versnelling is de auto al zo stil, dat menig bestuurder zou vergeten dat er nog een zesde verzet is. Daarbij is deze zelfontbrander opvallend zuinig. Over een afstand van zo'n 800 km werd een gemiddeld verbruik van 1 op 19,6 genoteerd. Hoe Peugeot aan een fabrieksopgave van 1 op 16,9 komt is een raadsel, want tijdens de testritten zijn geen gekke dingen gedaan.

Wegligging

Toch is het comfort niet het sterkste punt van de 407. Dat is namelijk de wegligging. Wat al bij de eerste meters van iedere proefrit zal opvallen is dat de 407 zeer precies en direct op iedere stuurbeweging reageert. Dat wil overigens niet zeggen dat de 407 zich gedraagt als een compacte wendbare auto, want nog steeds is de draaicirkel fors en nog steeds is continu merkbaar dat dit een grote auto is. Maar de controle over die grote auto is fenomenaal.

Vanaf het eerste moment weet de 407 het vertrouwen van de bestuurder te winnen, terwijl dan nog niet half duidelijk is waartoe de auto precies in staat is. Bovendien blijft deze zakensedan ook in snelle bochten zo rustig, dat de besturing bijdraagt aan een zeker gevoel van superioriteit. Zonder er moeite voor te doen, is de 407 het overige verkeer steeds te snel af in de bochten. In het dagelijkse verkeer is het vrijwel onmogelijk de grenzen te overschrijden.

Alleen door moedwillig te zoeken of bewust onhandige stuurbewegingen te maken, is de 407 uit balans te krijgen. Dan glijdt de auto als in slow motion weg over de voorwielen en heeft de bestuurder bij wijze van spreke nog voldoende tijd om de aantekeningen van de laatste slipcursus op te zoeken en door te nemen hoe een voorwiel slip ook al weer gecorrigeerd moet worden. Tegen die tijd heeft de elektronica echter al lang ingegrepen.

Een goed weggedrag maakt de 407 echter niet tot een sportwagen. De diverse sportieve sedans van Zweedse en Duitse komaf combineren een goede wegligging met een communicatief en vaak hard afgeveerd onderstel. Peugeot heeft daar niet voor gekozen en blijft even comfortabel als voorheen. Juist deze combinatie van rijplezier en comfort geven de 407 een uniek karakter.



Conclusie

Is de Peugeot 407 zo ontstellend goed dat alle andere auto's (inclusief de andere modellen van Peugeot) pardoes zijn gereduceerd tot speeltjes? Nee. Maar Peugeot is er wel in geslaagd om met de 407 een unieke auto neer te zetten. Dat begint met een uiterlijk dat voor een grote groep kopers al voldoende is om voor deze nieuwkomer te kiezen.

Het is echter het rijgedrag waarmee de 407 zich echt onderscheidt van alle andere zakensedans. De 2-liter dieselmotor is niet agressief, maar scoort uitstekend als het gaat om souplesse en rust op lange afstanden. De auto stuurt buitengewoon scherp en direct, maar combineert dat met het vertrouwde comfort van Peugeot. De goede wegligging geeft niet alleen veel rijplezier, maar vooral heel veel actieve veiligheid. Een vooruitstrevend uiterlijk, prima prestaties en veel comfort; eindelijk weer een Peugeot.



Techniek

Peugeot 407 2.0 16v HDiF ST

Maten en gewichten

Lengte	468 cm
Breedte	181 cm
Hoogte	145 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1480 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1600 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	407 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,8 sec.
Topsnelheid	208 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	150 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 33.715,-
Prijs instapmodel	€ 23.795,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 44 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 455 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?