Peugeot 407 SW 2.0 16V HDiF XS Navteq

Robbert den Hartog
29 augustus 2006

Intro

Vrij recent heeft Peugeot het leveringsgamma van de 407 uitgebreid door de bekende 2.0 HDiF (138 pk) aan te bieden in combinatie met een automatische zesversnellingsbak. Deze automaat, bekend van de V6 HDiF in ondermeer de 407 CoupÃ© en de 607, moet vooral de op comfort ingestelde zakelijke rijder aanspreken.

Gezien de populariteit van lifestyle-combiâ€™s, vooral onder leaserijders, vormt de 407 SW in deze test een prima â€˜verpakkingâ€™. Als XS-uitvoering met fraai lichtmetaal en gespoten in zwart metallic best een indrukwekkende auto. Lang, slank, modern gestileerd en voorzien van een brede achtersteven.

Passen motor en bak bij deze auto? Of, om in zakelijke termen te blijven, is de combinatie van motor, bak en auto in balans?

Het exterieur

Lang, slank en modern gestileerd, zo omschreven we het koetswerk in de inleiding. En

daar blijken veel mensen waardering voor te hebben. De 407 SW is een veelgeziene speler in het segment van de middenklasse. Het gestrekte profiel met de grote luchtinlaat, de ver doorgetrokken koplampen, de apart vormgegeven raampartij en de grote achterlichtunits geven de SW een geheel eigen gezicht. Deze auto zal je niet snel met een andere verwarren!

Het fraai ontworpen, standaard aanwezige 17â€• lichtmetaal vult de wielkasten goed op en geeft de auto een dik uiterlijk.

Sinds juni dit jaar wordt elke 407 standaard voorzien van chroomstrips op de lamellen van de even imposante als herkenbare muil. Deze geven het front net een wat bredere uitstraling en zorgen voor een extra chique tintje, zeker bij een donkere lakkleur zoals â€˜onzeâ€™ SW.

Het interieur

Zoals aangegeven rijden we met de XS-uitvoering, welke is voorzien van het Navteq-pakket. Voor een meerprijs van slechts â‚¬ 495,- beschikt de 407 daarmee over een navigatiesysteem met kleurenscherm, cd-wisselaar en een geÃ¯ntegreerde telefooninstallatie. Praktische items, welke ook nog eens zorgen voor een smaakvolle aankleding.

Ook smaakvol is de optionele halflederen bekleding. De XS is de op sportiviteit afgestemde versie; de comfortuitrusting heet bij Peugeot XT. Sportiviteit gaat blijkbaar samen met donkere kleuren en een sobere sfeer: zwart leer, zwart met grijze middenbekleding, een zwart dashboard en een grijze middenconsole. Opvallend zijn de crÃ¨mekleurige wijzerplaten.

De bovenzijde van het dasboard en de randen van de middenconsole zijn opgetrokken uit prettig aanvoelende en fraai ogende kunststof. Ook de sierstrips en de portierbekleding en â€"afwerking zien er erg verzorgd uit. Helaas past Peugeot op de middenconsole harde, fantasieloze kunststof toe, waarvan de diverse paneeltjes ook nog eens minder fraai op elkaar aansluiten. Erg jammer, want dit doet afbreuk aan de verder vrij hoge kwaliteitsindruk van het interieur.
Bij een eerste blik lijkt de middenconsole een waar oerwoud van knoppen en knopjes. Zeker wanneer telefoon en navigatie aanwezig zijn. Gelukkig zijn alle functies logisch geplaatst en wijst de bediening zich na enkele kilometers vanzelf.
Niet nieuw maar wel erg praktisch is het elektrisch bedienbare kinderslot. Een controlelampje op de middenconsole laat weten of de kids wel of niet veilig worden vervoerd. Prima.

Door de ver naar voren geplaatste voorruit en het standaard aanwezige panoramadak is het interieur erg ruimtelijk. Maar ook de werkelijke bewegingsvrijheid is prima voor elkaar. Tenminste, voorin. Achterpassagiers hebben niet al te veel ruimte tot hun beschikking. Personen langer dan 1,87 m komen al snel met hoofd en benen tegen de hemelbekleding respectievelijk de voorstoelen aan. Dat doen veel concurrenten beter. Nu is het wel zo dat typische leaseautoâ€™s als deze meestal alleen bereden worden, echter wanneer er tevens met een gezin rekening gehouden moet worden zou de ruimte achterin best een struikelblok kunnen zijn.

Tot slot de kofferruimte. Met een inhoud van 448 liter niet overbemeten, maar wel mooi rechthoekig van vorm, goed te beladen door de grote laadopening en netjes afgewerkt. Ook gaat de kofferklep ver genoeg open. De lus om de klep dicht te trekken zal ongetwijfeld handig zijn voor kortere personen, maar ziet er nogal simpeltjes uit in vergelijking met een geÃ¯ntegreerde greep.
Standaard is elke 407 SW voorzien van een separaat te openen achterruit. Volgens marketingafdelingen kun je tegenwoordig niet meer zonder. Het nut ontgaat me echter volkomen.

Het rijden

Zowel de 2.0 HDiF als de zestraps automaat zijn bekenden uit de magazijnen van PSA. De commonrail-motor, met 138 pk en een max. koppel van 320 Nm, heeft zich inmiddels bewezen als een prettige, rustige machine welke dankzij het standaard roetfilter en het lage brandstofverbruik ook nog eens milieubewust is.
De automaat met 6 versnellingen is een moderne transmissie met de mogelijkheid om zelf te schakelen. Maar net als bij de CoupÃ©variant van de 407 met de machtige V6-diesel onder de kap geeft de bak hiertoe geen aanleiding. Simpelweg omdat â€˜ie het zelf beter kan. Ook in deze auto is het een voorbeeldig schakelende bak. Onhoorbaar en schokvrij, ook als de motor koud is.
De combinatie met de 2.0 HDiF is op zich goed gekozen. De 407 is hiermee geen

strepentrekker, maar veel meer een comfortabele snelwegcruiser. De 6 verzetten zorgen ervoor dat de motor steeds weinig toeren maakt waardoor het geluidsniveau in het interieur aangenaam laag is.
Wat je tijdens het rijden wel een beetje mist is de snelheidsbeleving. Mogelijk dat dit door de automaat wordt veroorzaakt, maar snel voelt de auto niet aan. Zoals aangegeven is de 407 met deze motor geen snelheidswonder, maar met name de tussenacceleraties zijn best vlot en voor een sprint van 0 â€“ 100 km/h in ruim 11 sec. hoef je je ook niet te schamen. De auto rijdt er uiteraard niet minder om, maar de sportief ingestelde bestuurder zal dit als een minpunt ervaren.

Dan het onderstel. Op het gebied van wegligging en comfort heeft Peugeot zijn huiswerk goed gedaan. Drempels, richels en oneffenheden weet het onderstel goed te verwerken, maar schuwt daarnaast een wat actievere rijstijl allerminst. Wanneer de bestuurder daarom vraagt is de auto erg hard een bocht door te jagen. Gretig volgt de 1.600 kg zware (!) 407 de ingestuurde koers en laat zich niet van de wijs brengen door natte omstandigheden. Dit is mede te danken aan de standaard gemonteerde Michelins (215/55/R17). Comfortabel, erg veel grip en stil. De besturing is vrij zwaar en geeft een prima respons; het stuur zelf heeft een dikke rand en is daardoor prettig vast te houden.
Een schielijke uitwijkmanoeuvre met 90 km/h op glad wegdek wordt keurig door de elektronica opgevangen. Ondanks gewicht en snelheid is de auto uitstekend onder controle te houden en voelt een en ander uiterst veilig aan.
De remmen zijn prima te doseren en zorgen voor een goede vertraging, zowel op nat als op droog wegdek.

Slot

Tijd om een oordeel over de 407 SW 2.0 HDiF automaat te geven.
Hoewel smaak erg persoonlijk is, heeft Peugeot een opvallende auto neergezet met een dynamische, sprekende vormgeving. Maar ook aansprekend, gezien de belangstelling tijdens de testperiode.
Het interieur ademt mede door de rijke uitrusting een sfeer van luxe en zakelijkheid. Jammer dat niet alle materialen in deze ambiance passen.
Ook de ruimte voor de achterpassagiers is een minpunt. Deze houdt niet over en is voor lange personen gewoon te krap.

Als het op rijkwaliteiten aankomt weet de 407 duidelijk te overtuigen. Een erg prettig,

goed uitgebalanceerd onderstel en een communicatieve besturing zorgen ervoor dat je aan deze middenklasser een fijne reisgenoot hebt. EÃ©n waarmee je graag omrijdt om van wat extra bochten te kunnen genieten!
Motor en versnellingbak vormen een goed koppel en bezorgen de 407 een comfortabel karakter. De automaat werkt erg goed, de motor is soepel en er dringen vrijwel geen geluiden door tot het interieur. Het brandstofverbruik blijft redelijk binnen de perken. Het gebrek aan snelheidsbeleving echter zal sportieve rijders wellicht doen verlangen naar een zwaardere motorisering.

Opvallend is het feit dat de testauto 1.300 kg mag trekken, terwijl de handgeschakelde versie een max. aanhangwagengewicht heeft van 1.600 kg. Dat is vervelend als je een wat grote caravan hebt. Vreemd ook, aangezien er diverse zwak gemotoriseerde benzinewagens met automaat bestaan welke (veel) meer mogen trekken.

Als XS Navteq beschikt de testauto over het genoemde audio-/telefoon-/navigatiepakket. Verder zijn standaard onder meer aanwezig een regensensor, lichtsensor, links en rechts gescheiden regelbare climate controle, cruise controle met snelheidsbegrenzer, een bandenspanningcontrolesysteem en 17â€• lichtmetalen velgen. Ook op het gebied van veiligheid is de uitrusting geheel bij de tijd: ABS met remkrachtverdeling, tractiecontrole en stabiliteitsregeling zijn standaard, evenals een heel pakket aan airbags, tot aan een knieairbag toe.

Met als opties PDC, metallic lak en half lederen bekleding dient voor de testauto â‚¬ 41.765,- afgerekend te worden. Een fors bedrag, maar dankzij het Navteq-pakket een interessante aanbieding. Concurrenten als de Renault Laguna GT en de Volkswagen Passat Variant kosten vrijwel even veel, maar missen uitrustingsitems of hebben een versnelling minder.

Plus

+ Onderstel
+ Transmissie
+ Uitrusting / aankleding

Min

- Ruimte achterpassagiers
- Materialen middenconsole
- Max. trekgewicht