



Jarno van Maanen  
12 juni 2008

© Rijtesten.nl

## Alternatief

In de zogenaamde executive klasse maken Duitse fabrikanten de dienst uit. De Audi A6, BMW 5 Serie en Mercedes-Benz E-klasse zijn samen goed voor 80% van de verkopen in dit segment. Wie niet Duits wil rijden, kan kiezen voor Zweeds, in de vorm van de Volvo S80 en Saab 9-5, of Frans; Citroën en Peugeot bieden met respectievelijk de C6 en de 607 een chique alternatief voor het Teutoonse geweld. Onlangs heeft Peugeot besloten de 607, die al een paar jaartjes op de markt is, voorlopig in productie te houden. Een goed moment voor ons om te onderzoeken waarom deze Fransoos het in de verkoopstatistieken steeds moet afleggen tegen de Germanen. Is het wellicht een imagoprobleem of zijn de auto's die de Duitse Drie aanbieden echt zoveel beter?



## Goedmoedigheid

Hoewel de 607 al sinds 2000 op de markt is, ziet hij er nog best fris uit. Hij is nog voorzien van de "oude" Peugeot-neus en heeft niet de grote muil die de recentere 207 en 308 wel hebben. De 607 heeft juist een heel ingetogen front. Hij straalt geen brutaliteit of agressie uit, maar goedmoedigheid en klasse. Zijn klassieke vormgeving verschilt als dag en nacht met dat van "het andere Franse alternatief", de allesbehalve conservatieve Citroën C6. In dat opzicht is het een bijzondere auto, een van de weinig grote sedans die qua ontwerp nog van de oude stempel is. Liefhebbers van een klassiek gelijnde auto die op zoek zijn naar een auto in de hoge middenklasse, kunnen eigenlijk niet om de 607 heen.



© Rijtesten.nl

## Overvloedig

Als we instappen, valt op hoe breed de 607 eigenlijk is. Dat heeft ook te maken met het dashboard; doordat het doorloopt in de portieren, lijkt het nog breder dan het is. De middenconsole oogt opgeruimd, al hadden er onderaan " waar de bediening voor de telefoon en navigatie is geplaatst - wel wat minder knopjes mogen zitten. Over de uitrusting van de Executive hebben we niets te klagen. Leren bekleding met stoelverwarming, zij- en hoofdairbags voor en achterin, navigatiesysteem: het is allemaal standaard. De navigatie is overigens wel voor verbetering vatbaar, zo gaat hij niet handig om met TMC-informatie, werkt hij nog met cd's en maakt hij tijdens het berekenen van de route nogal wat herrie.

Van een auto met deze buitenmaten " hij meet 4,90 meter in de lengte en 1,84 in de breedte " mag je een riant interieur verwachten en aan die verwachting voldoet hij



# Peugeot 607 2.7-24v V6 HDiF Executive

dan ook ruimschoots. Voorin zijn het vooral de brede stoelen die de auto ruim doen aanvoelen. Achterin verrassen de overvloedige been- en hoofdruimte; het is absoluut geen straf om op de achterbank te moeten zitten. De kofferbak met een inhoud van ruim 500 liter komt goed van pas tijdens een autovakantie, maar ook voor een bezoekje aan de bouwmarkt draait hij zijn hand niet om: de achterbank is standaard in delen neerklapbaar. Bij de concurrentie is een neerklapbare achterbank meestal Ã³f een optie, Ã³f niet eens leverbaar.



## Soepel

Onze testauto is gezegend met de sterkste dieselmotor: de 2.7 HDiF met een vermogen van 204pk en een koppel van 440nm. Deze krachtbron levert Peugeot sinds 2005 en is het resultaat van een samenwerking met CitroÃ«n en Ford. De 2.7 diesel is daarom te vinden in diverse CitroÃ«ns en in modellen van Fords voormalige



# Peugeot 607 2.7-24v V6 HDiF Executive

dochtermerken Jaguar en Land Rover. Hij is standaard gekoppeld aan een zestraps automaat, die uit de schappen van het Duitse ZF komt en bijvoorbeeld ook voor de Audi A6 en BMW 5 Serie wordt gebruikt. Op papier lijkt deze 607 een gewaagde concurrent voor de Duitse concurrenten, maar hoe verhoudt hij zich in de praktijk tot deze auto's?

Qua motorisering kan hij goed meekomen met de Duitsers. De 2.7 HDiF is niet alleen sterk, maar vooral ook soepel. Dankzij de dubbele turbo komt het vermogen heel geleidelijk vrij en is er geen turbogat voelbaar. Doordat het zo makkelijk gaat, lijkt het alsof je niet hard optrekt, terwijl de snelheidsmeter wel steeds hogere getallen laat zien. De automaat doet fijn zijn werk, maar het had nog wat fijner gekund. Zo lijkt hij soms te twifelen in welke versnelling hij wil rijden en ook heeft de kickdown een "denkmomentje" nodig. Dat denkmomentje heeft de E-klasse bijvoorbeeld ook, maar de 5 Serie weer niet. Ondanks de minpuntjes is de zestraps automaat wel een grote vooruitgang ten opzichte van de oude viertraps versie.

Voor een potje sportief sturen ben je bij de 607 aan het verkeerde adres. Natuurlijk kun je vanwege het forse formaat en dito gewicht geen wonderen verwachten, maar het is vooral het onderstel dat hier debet aan is. Het voelt nogal week aan, de auto neigt bovendien vaak naar onderstuur en de voorwielen kunnen het motorvermogen eigenlijk net niet goed op de weg krijgen. Vanzelfsprekend staat er een heel arsenaal aan elektronische hulpmiddelen klaar om de auto te corrigeren, maar ideaal is het niet. Rijden met de 607 is gelukkig niet alleen maar kommer en kwel. Zo is het comfort op snelwegritten uitstekend. Verder hebben de schokbrekers een sportstand, waarmee het weke gevoel grotendeels verdwijnt.



© Rijtesten.nl

## Imago

Terug naar de hamvraag: is de impopulariteit van de 607 een kwestie van imago of zijn de andere auto's in dit segment, vooral de Duitse, een stuk beter? Als je kijkt naar de makkelijk meetbare eigenschappen – denk aan de prestaties, de interieurruimte en de uitrusting – dan biedt de 607 prima partij en vraag je je af waarom niet veel meer mensen deze Peugeot kopen. Er zijn twee verklaringen: aan de ene kant zijn er veel zaken die gewoon beter kunnen, dat zijn met name de wegligging, de automaat en het navigatiesysteem. Aan de andere kant is er toch ook imago probleem. Kopers in de executive klasse kiezen nu eenmaal liever voor een auto met een ster, propellor of vier ringen op de voorkant.



# Peugeot 607 2.7-24v V6 HDiF Executive

## Plus

- + Krachtige en soepele motor
- + Fraaie vormgeving
- + Ruim interieur

## Min

- Onprettig navigatiesysteem
- Weinig solide wegligging
- Twijfelende automaat