



Michel van Breugel
2 januari 2009

© Rijtesten.nl

Vergeethoekje

Na vier jaar vond Peugeot het de hoogste tijd om haar goedlopende middenklasser, de 407, een opfrisbeurt te geven. De strijd lijkt heviger dan ooit in de klasse waarin deze Fransos opereert, en waarin de concurrentie ook niet stilstaat. Gewilde nieuwe modellen uit eigen land als de C5 en de Laguna slaan goed aan. Ook in Duitsland slaan ze toe met bijvoorbeeld de Passat CC. De 407 dreigt hierdoor in een vergeethoek te komen wat de Fransen duidelijk willen tegengaan.

De aanpassingen voor modeljaar 2009 zijn subtiel, door menig persoon niet eens opgemerkt waarschijnlijk. Volgens de Fransen zorgt de facelift ervoor dat de middenklasser eleganter en robuuster wordt en de kwaliteitsindruk verbetert. Het exterieur is op enkele kleine punten gewijzigd en vooral onder de motorkap zijn er wat aanpassingen. Zo is er nu een 2.0 liter Bioflex-motor leverbaar die ook op



Peugeot 407 2.0 16V (Bioflex) ST Pack Business 2

E85-brandstof draait. De 407 zal waarschijnlijk nog een kleine twee jaar mee moeten draaien, dus een bescheiden oprisser was wel zijn plaats. Daarom reden wij hem nogmaals, dit keer met de nieuwe Bioflex-motor.



Berline

Het exterieur van de 407 kreeg tijdens zijn lancering in 2004 al veel steun. Zo was het gewaagde uiterlijk de start van een nieuwe reeks modellen uit Frankrijk. De grote muil zien we nu op iedere Peugeot en is het bekende gezicht dat de Fransen wilde scheppen. Een katachtige uitstraling lijkt het front van de 407 te hebben. De erg schuin geplaatst voorruit is daarbij ook iets dat Peugeot liet zien bij deze middenklasser, maar ook doorvoerde bij de 307. Een nadeel hiervan is de grotere dode hoek die ontstaat door de ver naar voren doorlopende A-stijl. De schuin aflopende achterraut kenmerkt de sedan, welke als Berline door het leven gaat. De achterzijde van de Berline is wat



Peugeot 407 2.0 16V (Bioflex) ST Pack Business 2

minder opvallend dan die van de SW (stationwagen) maar heeft hierdoor wel een geheel eigen gezicht gekregen.

De vernieuwde versie van de Franse middenklasser zijn zoals gezegd niet uitbundig. De grille aan de voorzijde is licht gewijzigd en de bumper- en deurstrips zijn vanaf heden in carrosseriekleur uitgevoerd. De grootste wijziging zit hem in de achterbumper, deze heeft een van de 407 Coupé overgenomen 'diffuser' waarin de kentekenplaat is geïntegreerd. Dat doet de Peus zeker goed. Ook zijn de achterlichten gewijzigd waar vooral de kleurstelling rood-wit nu domineert. Voortaan is de 407 standaard voorzien van parkeersensoren waarbij er gezegd moet worden dat deze zeer netjes in de nieuwe bumpers zijn weggewerkt. Tot slot is de Peugeot nu leverbaar met andere exterieurkleuren en een aantal nieuwe typen lichtmetalen velgen.



© Rijtesten.nl



Knopjesland

De wijzigingen in het interieur van de 407 zijn nog beperkter dan die van het exterieur. De Fransen leggen nu de nadruk meer op betere comfortuitrusting, gezien ook het feit dat parkeersensoren voortaan standaard aanwezig zijn op nagenoeg alle uitvoeringen. Het interieur is dan ook typisch Peugeot gebleven. De gebruikte materialen zien er netjes en verzorgd uit en stralen een redelijk hoogwaardige kwaliteit uit. De afwerking van dashboard en deurpanelen laat in dit geval iets te wensen over, de naden sluiten niet helemaal feilloos met elkaar aan. Wat direct opvalt bij het betreden van de 407, is de overvloed aan knopjes op de middenconsole. Het kan als minpunt gezien worden, aan de andere kant weet de bediening zich nog redelijk makkelijk te vinden en maakt systemen als iDrive of andere multifunctionele snufjes overbodig. Het ziet er echter wel wat rommelig uit. Alle bedieningselementen zijn verder prima te vinden en men zal dan ook snel zijn weg weten te vinden in de 407. De klokkenwinkel is simpel maar netjes uitgevoerd. De lay-out van de snelheidsmeter is, met 'oneven tientallen', op zijn Frans weergegeven, wat voor ons een extra blik op de teller betekent. 's Avonds is de manier waarop de Fransen de verlichting hebben gerealiseerd een fraai aanzicht.

Als we in de voorstoel plaatsnemen, blijkt het hier erg ruim te zijn. Ook het gezichtsveld geeft een ruim beeld, mede doordat de voorruit ver naar voren ligt. Achter het stuur krijgen we ook snel de indruk met een enorme auto onderweg te zijn wat ook komt door de genoemde ver naar voren geplaatste voorruit en de lange motorkap waarvan het eind nauwelijks te zien lijkt. De voorstoelen bieden veel comfort, zijn zacht en zeer comfortabel. Echter bieden ze maar matige zijdelingse steun. Lange afstanden rijden lijkt in dit geval geen enkel probleem. De stoelen zijn daarnaast ook elektrisch verstelbaar om een goede zitpositie te vinden. De armsteun tussen de stoelen is verstelbaar en wel zo prettig in zijn gebruik. Werden we voorin toch vrij gelukkig van de ruime zitpositie, achterin is het een stuk minder ruim. De voorstoelen zullen toch echt een stukje naar voren moeten wil een volwassene achterin plaatsnemen. Ook kampt de achterbank met een wat kortere zitting. Verder geeft de achterbank hetzelfde comfort als de voorstoelen geven. De kofferruimte is niet erg groot. De inhoud meet 407 liter in is daarmee in zijn klasse ook geen uitschieter.



© Rijtesten.nl

Benzine of bio-ethanol

De wijzigingen voor modeljaar 2009 zitten vooral onder de kap. Zo krijgt de 407 een vernieuwde 2,0-liter HDi welke nu 140pk levert, 4pk meer dan voorheen. Op alle diesels is voortaan een roetfilter gemonteerd, en in de landen waar het is toegestaan is er een Bioflex-motor leverbaar. De door ons gereden motor loopt zowel op E85 als op benzine. E85 is een alcoholbrandstofmix van 85% gedenatureerde ethanol met 15% benzine waarbij het ethanol wordt verkregen uit planten. Het geeft dus een voordeel voor het milieu. Een nadeel van bio-ethanol is de hogere literprijs en de matige verkrijgbaarheid: er zijn op dit moment circa twintig pompen die deze brandstof aanbieden in Nederland.

De 2,0-liter is geschikt gemaakt voor het rijden op bio-ethanol, maar verder zijn er geen concessies gedaan. Zo levert de krachtbron 140pk en 200Nm koppel en is hij



Peugeot 407 2.0 16V (Bioflex) ST Pack Business 2

gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak. Bij normaal gebruik is dit een combinatie die voldoening zal geven. Accelereren naar 100km/h doet de 407 in iets meer dan negen seconden en ook tijdens tussensprints mag niet gemopperd worden. De versnellingsbak is geen toonbeeld van verfijning. De pook lijkt vrij losjes in de bak te zitten waardoor de plaatsbepaling van de versnellingen niet vanzelfsprekend lijkt. Daarnaast is de koppeling erg gevoelloos en vraagt in het begin enig gewenning. De reminstallatie is eveneens weinig communicatief waarbij het pedaal wel goed reageert op wat er gevraagd wordt.

Tijdens het rijden is het aan boord van de 407 erg rustig. Bij 120 km/h draait de motor wel al ruim 3.000 toeren, maar veel merk je er niet van: de motor is niet storend aanwezig en van windruis horen we ook weinig. Het comfort in de 407 ligt op een hoog niveau. Bij het nemen van verkeersdrempels blijkt dit maar weer, daar heeft de Peugeot namelijk nauwelijks moeite mee. Daar staat echter wel tegenover dat de Fransman geen held is in bochtenwerk. De besturing is wat zompig waarbij het lastig in te schatten is hoe een bocht ingestuurd wordt. Bochten kunnen echter wel met hoge snelheid genomen worden waarbij van overhellen geen sprake is. Comfort blijft echter hoog bovenaan staan en daar is de Peugeot dan ook prima toe in staat. Het verbruik van de tweeliter is tijdens de testperiode keurig netjes uitgekomen op 9.1 liter per 100km.



Comfort

De wijzigingen die zijn doorgevoerd voor de 407 zijn summier. Het exterieur heeft kleine wijzigingen ondergaan en kan daardoor weer een tijdje mee. Het rijgedrag van de 407 is heel neutraal maar helaas ook minder communicatief. Dat geldt voor zowel sturen, schakelen en koppelen. De prestaties die de tweeliter levert valt niets te verwijten, daar kan hij goed voor de dag komen. Helaas was het tijdens de testperiode niet mogelijk de 407 ook op bio-ethanol te laten rijden waardoor we daar verder niets over kunnen concluderen. Comfort staat bij deze auto zeer hoog in het vaandel, bij een rechtstreekse rit naar Zuid-Frankrijk zal de 407 ongetwijfeld goed uit de verf komen.

De basisprijs van de 407 is door Peugeot verlaagd naar €25.350,- voor de 1.8 benzine. De gereden 2-liter benzine heeft een prijskaartje van €31.095,- en heeft twee extra accessoires van de importeur meegekregen, metallic lak en het Pack Business



Peugeot 407 2.0 16V (Bioflex) ST Pack Business 2

pakket. Dit laatste heeft een meerprijs van â,- 995.- maar herbergt tijdelijk veel luxe voor genoemde bedrag. De koper wordt met dit pakket verwend met een radio/telefoon/navigatiesysteem dat iedereen aan te raden is. Hierdoor is de gereden 407 een prima wagen voor een prima prijs.

Plus

- + Comfortabel
- + Uitrusting
- + Zit goed in elkaar

Min

- Afstandelijke stuurinstallatie
- Gevoelloze versnellingsbak
- Dode hoeken/onoverzichtelijk