# Peugeot 407 CoupÃ© 2.7 V6 HDiF FÃ©line

Robbert den Hartog
21 januari 2006

## Intro

'Passie is tastbaar'. Met deze woorden worden we onthaald bij het openslaan van de brochure van Peugeots nieuwste CoupÃ©.
De zoveelste marketingkreet? Of een goede omschrijving?

Feit is dat de passie in elk geval zichtbaar is. Wanneer we oog in oog staan met deze nieuwe Grand Toerisme, straalt de emotie ons tegemoet. Waar de verhoudingen van de auto op sommige fotoâ€™s niet geheel lijken te kloppen, is het ontwerp in levende lijve goed in balans.
Terwijl zijn voorgangers - de coupevarianten van de 404, 504 en 406 - het vooral moesten hebben van hun â€˜zachteâ€™ en meer ingetogen lijnen, ademt dit

407-ontwerp juist kracht en gretigheid uit. Toch word daarmee niet ingeboet op elegantie; het slanke silhouet, de vloeiend aflopende daklijn en de oplopende achtersteven bevestigen dit.

Onze testauto is voorzien van de 2.7 V6 HDiF-motor. Deze motor is standaard gekoppeld aan een automatische versnellingbak met zes verzetten. De specificaties zijn veelbelovend: common-rail inspuiting met twee turbocompressoren, 204 pk en een koppel van 440 Nm.
Hiermee moet de auto volgens de fabriek een topsnelheid kunnen halen van 230 km/h en duurt de sprint van 0-100 km/h slechts 8,5 seconden.

Wij reden in een 407 CoupÃ© FÃ©line, het duurste uitrustingsniveau, met als lakkleur Bleu dâ€™Alexandrie. Het interieur was uitgevoerd als Palimbro, waarmee de cognackleurige bekleding wordt aangegeven.

# Het exterieur

Zoals in de inleiding omschreven hebben de ontwerpers van de 407 CoupÃ© de auto een krachtig voorkomen meegegeven.
De vrij spitse neus met de grote overhang mondt via de strakke zijkant uit in een dikke, stoere achterkant. De profilering van de onderzijde van de bumpers zet zich voort in de dorpels en geeft de auto een gestrekt voorkomen.
De neus is uiteraard gebaseerd op het huidige familiegezicht van Peugeot. Door de luchtinlaat te verbreden en smallere koplampen te monteren heeft het front ten opzichte van de 407 berline en SW duidelijk aan agressiviteit gewonnen.

Een leuk detail is de terugliggende achterruit, waarmee een knipoog wordt gegeven

naar het verleden.

Het vrij eenvoudige ontwerp van de (standaard 18â€•) lichtmetalen velgen versterkt de kracht in het ontwerp. Evenals de forse achterbumper.
De kleur is overigens erg beeldbepalend. Hoe donkerder de auto, hoe groter en gestrekter zijn voorkomen.

## Het interieur

Dat je in een FÃ©line rijdt, merk je direct bij het instappen. Het royale gebruik van cognackleurig leer geeft een weelderige aanblik. Niet alleen het zitmeubilair, maar ook de portieren, de bovenzijde van het dashboard en de klep van het dashboardkastje zijn

met leer bekleed. In combinatie met de lakkleur een zeer chique geheel, zonder kitscherig over te komen.
De stoelen zitten uitstekend. Veel steun, een lange zitting en leuning en voldoende breed. Stevige wangen houden de bestuurder en passagier op een prettige wijze op hun plaats. Mede dankzij de elektrische stoelverstelling en de uitgebreide verstelmogelijkheden van het stuur is er voor iedereen een perfecte zithouding in te stellen. Een verstelbare middenarmsteun verhoogt het comfort.
Eenmaal gezeten, herkennen we het dashboard van de 407 berline en SW. Of dit erg is? In mijn ogen niet. Want naast de mooie vormgeving zijn de gebruikte materialen van hoogwaardige kwaliteit. Het instrumentarium is wel exclusief voor de CoupÃ© ontwikkeld. Vijf ronde, chroomomrande klokken met een klassieke uitstraling geven alle benodigde informatie weer.
De middenconsole bevat, van boven naar beneden, een multifunctioneel kleurenscherm, het audiosysteem, het bedieningspaneel van de climate control en tot slot nog een rij knoppen voor het aan- en uitschakelen van diverse andere functies. Op het eerste gezicht niet direct duidelijk, maar reeds na een tiental kilometers spreekt de bediening voor zich.
Verplaatsen we ons naar de achterstoelen, dan wordt duidelijk wat de term â€˜2+2â€™ inhoudt. Beenruimte is er genoeg, echter met de hoofdruimte is het behelpen. Met mijn lengte van 1,87 m zat ik klem tegen de hemelbekleding. Bestemd voor kinderen en korte volwassenen, dus.

Nobody is perfect, en dat geldt ook voor deze auto. Zo zorgen de ver naar achteren geplaatste gordels voor de nodige rekoefeningen; zeker kleinere personen die de stoel verder naar voren zetten zullen dit lastig vinden. Natuurlijk, een coupÃ© heeft altijd lange portieren. Maar zou het zoveel kosten om een â€˜aangeef-systeemâ€™ in te bouwen? Steek uw licht op bij Mercedes, Peugeot!
Een ander puntje van kritiek betreft de positie van de raam- en spiegelbediening. Deze is vrij ver naar achteren in de armleuning van het portier opgenomen. Wederom zullen kleinere personen dit als minder prettig ervaren.

Komen we bij de kofferruimte. Met een inhoud van 400 liter voldoende voor de

vakantiebagage van 2 tot 4 personen. Ook hier treffen we een keurige afwerking aan. Daarnaast is de ruimte mooi rechthoekig, wat prettig is bij het inladen.
Bij de kofferruimte vinden we ook het serieuze minpunt van deze auto. Het kofferdeksel is namelijk niet elektrisch te openen. Overdreven, zegt u? In geen geval. Want als de kofferruimte wordt ontgrendeld (middels een druk op de â€˜0â€™ van de typeaanduiding of via een knop op de sleutel) komt het kofferdeksel iets omhoog. Genoeg ruimte om de vingers onder te steken. En dat is nu juist het probleem. Want naast het feit dat daar vieze vingers aan over worden gehouden, krassen de vingernagels over de lak van de bumper. De gevolgen laten zich raden; de betreffende bumperrand had na 6.000 km al de nodige krasjes te verduren gekregen. Jammer! En totaal niet nodig, temeer daar het systeem wÃ©l op de 607 wordt geleverd.

# Het rijden

De sleutel wordt omgedraaid. De motor loopt. In het interieur heerst absolute rust. Is dit een diesel? Jazeker!
Uiteraard doen een goed geÃ¯soleerde motorruimte en gelaagde beglazing er alles aan het interieur van de auto zo stil mogelijk te houden. Maar ook buÃ-ten de auto is het verschil met de benzineversie zeer minimaal. Top!
Nog leuker wordt het als we gaan rijden. Vanaf een onwaarschijnlijk laag toerental pakt de motor goed op om de auto op een uitest beschaafde wijze, en zonder enige stemverheffing, naar hoogst illegale snelheden te lanceren. Ook versnellen tijdens inhalen is een belevenis. Ongekend, wat een kracht! De standaard snelheidsbegrenzer is zÃ©ker geen overbodige luxeâ€¦

Het is echt een feest om met deze machine onderweg te zijn. Naast de motor is dat ook te danken aan de automatische versnellingsbak. Totaal schokvrij, ook bij koude motor, doorloopt deze bak de verzetten. Echt een prima combinatie! Zowel de sportstand als de mogelijkheid om manueel te schakelen zijn in mijn ogen twee overbodige zaken. Ten eerste doet de bak het zelf perfect en heeft het toeren maken in de sportstand geen enkel voordeel met betrekking tot de prestaties. Daarnaast reageert de versnellingsbak in de sportstand en in de manuele stand een stuk nerveuzer. Dit komt het comfort dan ook niet ten goede.

De testrit was lekker gevarieerd qua wegsoorten, dus de auto kon zich goed bewijzen. Over de motor en de versnellingsbak hebben we werkelijk geen klagen gehad. Gewoon perfect. Maar ook het sturen met deze 1.700 kg zware bolide is een genoegen. Niet te licht, maar met voldoende weerstand en een uitstekende respons over wat er onder de banden gebeurt. Een zware auto? Niets van gemerkt. Op bochtige wegen is de auto voelbaar in zijn element. De grenzen van deze auto liggen erg ver. Ook qua onderstel. Met de elektronisch gestuurde demping op â€˜automatischâ€™ is elk wegdek glad. De vering blijft daarbij lekker comfortabel, zonder week te worden. Ook de demping kan op â€˜sportâ€™ worden gezet. Misschien leuk als je echt de grenzen van de auto op wilt zoeken; voor â€˜normaalâ€™ gebruik voldoet de automatische stand echter prima.

Is de 407 CoupÃ© een sportwagen? Nee, alhoewel sportief rijden geen enkel probleem is. Toch is de kracht van deze auto gelegen in zijn GT-principe. Een uiterst comfortabele, snelle auto. Maar ook gretig, als de bestuurder dat wenst. Maar onder alle omstandigheden beheerst. En dat geeft naast een zekere mate van â€˜machtâ€™ ook een gevoel van veiligheid.

Is passie tastbaar? Jazeker! Het voelen en beleven van de auto laat een geweldige indruk achter. En als bestuurder word je aangestoken door de passie die de auto je meegeeft. Dat resulteert in een brede grijnsâ€¦

# Slot

Met een spijtig gevoel leveren we de sleutels weer in. Aan alle fijne dingen komt een eind, ook hieraan. Maar we zijn een ervaring rijker die we niet hadden willen missen. Grote klasse, de 407 CoupÃ©! Zowel qua ontwerp, als qua motorisering, onderstel en uitrusting. Dat wordt sparenâ€¦

De door ons gereden 407 CoupÃ© staat in de prijslijst voor â‚¬ 57.300,=. Dan heb je het over een auto waarop vrijwel elke denkbare luxe standaard aanwezig is. We noemden reeds het integrale leerpakket, de automatische versnellingsbak, de elektronisch gestuurde schokdempers en het 18â€• lichtmetaal. Enkele andere bijzonderheden zijn PDC aan de voor- en de achterzijde, xenonverlichting met dynamische

lichtbundelsturing en navigatiesysteem. Erg riant uitgerust dus; er bestaat dan ook geen optielijst voor deze uitvoering.

Naast de FÃ©line-uitvoering is de 2.7 V6 HDiF ook leverbaar als RÃ©fÃ©rence en Pack, voor bedragen van â‚¬ 52.900,= respectievelijk â‚¬ 49.000,=

## Plus

+ Uitstraling
+ Motor & bak / rijbeleving
+ Uitrusting

## Min

- Geen electrisch bedienbaar kofferdeksel
- Gordels ver naar achteren