Peugeot 407 CoupÃ© 3.0 V6 24V FÃ©line

Dennis van 't Kruis
18 januari 2006

Intro

Sinds de introductie in 2004, is de Peugeot 407 een populaire auto gebleken. Tot nu toe zijn er al 12.961 van verkocht in de berline en SW uitvoeringen. Alleen in 2005 gingen er al 9.476 van over de toonbank. Per werkdag vonden dus gemiddeld 30,2 autoâ€™s een eigenaar. Door deze aantallen klom de 407 naar de 7e plaats in de verkoopslijst, waar Peugeot met 3 modellen in de top 10 vertegenwoordigd is. In de over-all lijst stond Peugeot op de derde plaats achter Volkswagen en Opel.

Het exterieur

Peugeot nam met ontwikkeling van de nieuwe 407 Coupe een zware taak op zich. Voorgaande modellen behoorden tot de mooiste in hun soort. De 406 coupe staat zelfs hoog in het rijtje van mijn favoriete autoâ€™s aller tijden. Het is natuurlijk een subjectieve mening, en omdat ik van nature een bescheiden persoon ben zal ik die ongevraagd toch maar geven: de nieuwe coupÃ© is een prachtige wagen, die een hoop positief bekijks trekt. Met name de achterzijde is oogverblindend. De voorzijde is slechts op details anders dan de berline en de SW. De zilvergrijze lak waarin de testauto is gehuld staat hem prima, maar versterkt de grootte van de wijdgeopende bek aan de voorzijde. Dit wordt al fors minder als er gekozen wordt voor een donkerder gekleurd exemplaar. Kies je voor een zwart exemplaar, dan valt het ineens niet meer

op. Wat zeker opvalt is de omvang van de Fransman, met 4,82 m. lengte is het een behoorlijk forse auto. Wat dan weer het gevolg kan hebben dat iemand die geen ervaring met deze auto heeft, moeite kan hebben met een normale manoeuvre als een straatje keren. De lange neus en lage zit maken het niet gemakkelijk om de afstanden goed in te schatten

Bladerend door de prijzen en specificatiefolder valt Ã©Ã©n ding op; op de testauto zit elke optie standaard die de fabrikant heeft kunnen bedenken. Bovenop de â‚¬ 55.400,-, waarvoor de auto in de lijst staat komt alleen nog de kosten voor het rijklaar maken (â‚¬ 495,-), de leges voor kentekenbewijs deel I (37,-), tenaamstelling kentekenbewijs deel II (â‚¬ 10,25) en de wettelijk verplichte verwijderingsbijdrage van â‚¬ 45,-. Tesamen goed voor een eindbedrag van â‚¬ 55.987,25. Van de extraâ€™s die tegen meerprijs nog te besteld kunnen worden, zaten er geen op de testauto..

Wil je een proefrit maken met een Peugeot? Dan kun je voor de gangbare uitvoeringen gewoon bij de dealer terecht. Wijkt je keuze af van de beschikbare demo, dan kan die verdeler je naar Breukelen sturen. Bij de meeste merken kun je terecht bij de respectievelijke importeurs, die van Lada komt als het moet zelfs vanuit Groningen naar de dealer van je keuze. Maar Peugeot heeft er Peugeot Experience voor in het leven geroepen. Dit twee verdiepingen tellende gebouw heeft beneden een parkeergarage waar alle demoâ€™s klaar staan om geproefd te worden en boven een showroomvloer met elke van type van het Franse merk in elke uitvoering. Ook is er telkens een veranderde tentoonstelling van verschillende klassiekers. En omdat er nu aandacht is voor de nieuwe 407 Coupe, staan al zijn voorgangers op het zeil. Netjes op een rij staan daar, per dagtekening, de coupÃ© varianten van 404 (1962-1969), de 504 (1969-1983) en de 406 (1997-2004). Als je klaar bent met je proefrit kun je nog wat napraten met de aanwezige adviseurs, maar je kunt er geen autoâ€™s kopen. Voor de follow-up wordt je terugverwezen naar de dealer. Als de dealer je doorverwijst naar het Experience gebouw, dan zijn er voor hem wel kosten aan verbonden.

Het interieur

De koeien die hun huid hebben verkocht aan Peugeot om te verwerken in het interieur kunnen trots zijn op het resultaat. Het bruinoranje leer heeft een bijzonder rijke uitstraling. Vergeleken met het dashboard van de 407 SW die ik eerder testte, zijn er, op het leer na, alleen op details verschillen te ontdekken. De afwijkingen in de middenconsole worden vooral veroorzaakt door de duurdere uitvoering en de aanwezigheid van zoâ€™n beetje alle mogelijk leverbare en standaard opties.. Het stuur heeft een comfortabele dikte en ligt dus goed in de hand. Wel is het jammer dat de Franse designers niet een wat spannender belijning aan dit onderdeel hebben meegegeven. Het ziet er nu uit, alsof het zo uit elke andere Peugeot had kunnen komen. De stoelen zijn volledig elektrisch verstelbaar, en zijn door elke bestuurder

voldoende instelbaar om altijd comfortabel te kunnen zitten. Persoonlijk zou ik echter wel wat meer lengte in de zitting hebben gewild. Om achterin te komen hoef je alleen de rugleuning van de voorstoel maar naar voren te doen, waarna de elektronica het overneemt. Die laat de hele stoel automatisch naar voren schuiven, zodat er een ruime instapmogelijkheid ontstaat. Zet je daarna de rugleuning weer recht dan schuift de hele stoel weer terug in de originele positie. Toen ik deze functie testte was dat dus in de stand van deze testrijder, met als gevolg dat mijn onderbenen flink in de klem kwamen te zitten. Een handig foefje maar je moet wel even opletten als je iemand in laat stappen. Met 400 liter is de bagageruimte wel weer van een redelijke omvang.

Het rijden

Voor de acceleratietijden maakt het eigenlijk niet uit of je kiest voor de 6 cilinder benzine, zoals in de testauto, of voor de diesel. Beide zijn vergelijkbaar snel. Handgeschakeld komt de 3.0 V6 24V met zijn 211 pk bij 6000 tpm en 290 Nm bij 3750 tot een 0-100 tijd van 8,4 seconde. De automaat doet er 0,3 seconde langer over. De 2.7 diesel heeft 204 pk bij 4000 tpm en een machtige 440 Nm bij 1900 tpm en haalt de 100 in een zeer respectabele 8,5 seconde. Op papier lijkt het erop dat deze diesel er voor geschapen om de strijd aan te gaan met de 2.2 D-4D D-CAT van Toyota, met als belangrijkste voordeel dat de Peugeot met een automaat leverbaar zal zijn. Bij de coupÃ© is zelfs alleen maar een automaat beschikbaar. Jammergenoeg staat de 2.7 zelfverbrander niet in de prijslijst van de gewone 407 vermeld. Mocht het zo zijn dat je, je moet â€œbehelpenâ€• met de goedkopere 2.2 â€"16V dan haal je evengoed nog een tijd van 9,2 seconde dankzij de 163 pk bij 5875 tpm en 220 Nm 4150. Kijkend naar de cijfers van de testauto kun je concluderen dat je hier niet echt met een super snelle wagen te maken hebt. Zeker op de eerste meters is er een lichte aarzeling te voelen voordat de 1612 kilo wegende fransman op snelheid komt. Passeert de naald de 4000 tpm dan breekt de hel los, en begint het versnellen pas goed. De coupÃ© komt echt tot zijn recht op de snelweg, als lange afstandscruiser. Ook een bochtige weg schuwt deze auto niet, het weggedrag blijft heel lang neutraal en de grens is niet snel in zicht, of je moet natuurlijk heel gek doen. Tijdens de minirotondetest bleek dat de V6 toch wel behoorlijk wat gewicht meebrengt. Tijdens deze krappe bocht laat de Peugeot zijn zware neus voelen en komt zijn aanleg voor onderstuur naar boven. Maar ook hiervoor geld dat je daar een flinke snelheid voor nodig hebt. De automaat heeft ook een â€˜tip-tronicâ€™-stand, waarmee je dus zelf de schakelmomenten mag bepalen, maar ik betwijfel of er veel eigenaren zullen zijn die dit vaak zullen gebruiken. De automaat schakelt weliswaar voelbaar op, maar als je zelf schakelt gaat er toch een boel van het comfort verloren. Dan kun je beter bij voorbaat voor een handgeschakelde versie kiezen. Heerlijk is de muziek die wordt voortgebracht door de uitlaat, het laat de symfonie van de 6 cilinder prachtig weerklinken en laat omstanders echt opkijken naar de voorbij rijdende auto. Tijdens de noodstop was er in het pedaal een lichte trilling van het ABS-systeem voelbaar, de remweg bleef ondertussen netjes een rechte lijn. Tijdens de testrit genoot deze testrijder dermate van het gebodene, u moet weten, ik ben een liefhebber van automaten, dat ik de tijd vergat. Al met al had ik zoâ€™n 80 minuten de

auto onder mijn hoede, en vanwege het vergeten van de tijd moest het fotograferen van de schoonheid in minder dan vijf minuten. En daarna met gezwinde spoed weer terug.

Slot

Wie de 407 CoupÃ© 3.0 V6 24V FÃ©line koopt in de veronderstelling dat hij of zij een supersnelle sportwagen koopt, komt bedrogen uit. Wie echter een zeer fraaie, vrij snelle en luxe uitgevoerde sportcoupÃ© wil hebben moet deze auto zeker in zijn verlanglijstje meenemen. Het is de Fransen namelijk gelukt om de bijzonder goed verkopende 406 coupÃ© nog wat fraaier, completer en sneller te maken. Een en ander heeft wel met smaak te maken, maar zoals reeds eerder vermeld kunnen dit soort autoâ€™s mij wel

bekoren.