



V službi **oblake**

Boste rekli, da zgoraj napisane besede spominjajo na naslov Bondovega filma V službi njenega veličanstva? Mogoče, ampak podobnost je v tem primeru zgolj naključna. Tako kot oznaka 407, ki bi lahko spominjala na Bondovo tajno šifro 007. Ali pa avto, ki v nobenem pogledu ni Aston Martin, mu pa moramo vseeno priznati, da hoče biti eleganten kupe. In to mu tudi uspeva.

Toda - pozor - pod obliko se tokrat niso podpisali Pinninfarinovi oblikovalci. Ti so poskrbeli za predhodnika. Novinec je plod domačih (Peugeotovih) oblikovalcev. In če ne drugje, jim moramo priznati, da so svoje italijanske kolege prekosili v eleganci. 407

Coupé je še elegantnejši od svojega predhodnika. Zaradi tega je sicer izgubil nekaj agresivnosti - izpušni cevi bi na primer lahko bili ločeni, po ena na vsaki strani - toda hkrati ne smemo pozabiti, da je zrasel, postal zrejši in stopil v razred, kjer 'agresija' ni več adut, ki bi povečevala ugled. Zato

vsem, ki prisegate nanjo in ne na udobje, priporočam, da raje pogledate razred nižje, posežete po 307 CC z navitim štirivaljnikom (130 kW/177 KM) in z njim izzivljate svoj odvečen adrenalin.

407 Coupé je namenjen povsem drugim kupcem. Umirjenim gospodom, ki nočejo limuzin,



iščejo pa prav takšno mero udobja, kot ga, na primer, ponuja 607. Ne verjamete? Prav, pa se lotimo kupeja z druge strani. Novinec je v primerjavi s svojim predhodnikom (in to smo že ugotovili) krepko zrasel - za okroglih 20 centimetrov - kar pomeni, da je od največje hišne limuzine le še za osem centimetrov krajši. Tudi na drugih področjih v primerjavi z njo nič ne zaostaja. V širino ga je celo več (za 3,5 centimetra), v višino za štiri centimetre manj (tako kot se za kupeje spodobi!), da je bližje Šeststosedmici kot Štiristosedmici, pa morda najlepše ponazori motorna paleta. V njej boste našli le tri motorje, vse tri pa povsem z vrha ponudbe.

Kako velik je ta avto v resnici, ugotovite tudi, ko se sprehodite okoli njega. Nos je prav neverjetno dolg. Za nameček ga dober meter zija še čez prednji kolesi. Takšna zasnova bi praviloma lahko pomenila obupno lego med ovinki, toda ker večji del motorja stoji nad in ne pred kolesi (gledano s voznikovega sedeža), se tega ni treba bati. Da kupe, v katerega vstopate, ni majhen, ugotovite še, ko odprete vrata. V dolžino merijo kar 1,4 metra in da se njuni tečaji ne ukrivijo, na dnu skrbita po dve stabilizacijski ploščici, ki pomagata nositi ogromni gmoti pločevine. Torej bi, če se malo pošalimo, temu avtu vseeno lahko rekli 607 Coupé. Pa mu ne smemo! Ker je oblikovno preveč podoben Štiristosedmici, ker stoji na enakem podvozju kot 407 in ker je za mnoge najlepší in oblikovno najskladnejši Peugeot s to oznako.

Da gre za Štiristosedmico in ne Šeststosedmico, postane očitno tudi v notranjosti. Linije so dobro poznane. Seveda so primerno obogatene z dodatki, med katerimi moramo izpostaviti kakovostno usnje (tudi na armaturni plošči!), kromirane obrobe in brušen aluminij. Vseeno pa pregladke in za ta razred prepoceni plastike na sredinskem grebenu ter z gumbi prenatrpane sredinske konzole, katerih ne boste tako zlepa

osvojili, tudi kupe ne more skriti. Rešita vas lahko nekaj računalniškega predznanja in želja po odkrivanju, toda začetni zmedenosti se s tem vseeno ne boste izognili. Vas bodo pa tolažile (če se lahko tako izrazim) druge stvari. Za začetek električno pomična prednja sedeža - tudi ko boste hoteli sprostiti dostop k zadnji klopi - ali pa obilo elektronike, ki skrbi za dobro počutje. Na primer električni pomik stekel, tipalo za dež in svetlobo, dvostezna klimatska naprava (v vlažnih dneh precej s težavo odrosi ogromno vetrobransko steklo in v načinu 'auto' k stopalom dovaja preveč toplega zraka), odličen avdiosistem z vrhunskim ozvočenjem znamke JBL, potovalni računalnik, navigacijska naprava, govorno ukazovanje, ki s preozkim naborom ukazov za zdaj (še) ne kaže pravih prednosti, in ne nazadnje dve odlični obvolnaski ročici za ukazovanje tempomatu (leva) in avdiosistemu (desna).

Če se sprašujete, kakšni občutki vas prevzamejo, ko se prvič usedete v notranjost tega kupeja, vam lahko povem, da prav takšni, kot jih od tega avta pričakujete. In to je dobro! Prednja sedeža sta športna, nizko nameščena in zagotavljata ravno pravišnje mero oprijema in udobja. Zadaj je zgodba nekoliko drugačna. Sedeža sta dva, v sedalnem delu izdatno poglobljena (predvsem zaradi rahlo padajoče strehe) in če za vstopanje še lahko napišemo, da je dovolj udobno, za izstopanje tega zagotovo ne moremo. Kljub ogromni odprtini, ki jo pričarajo vrata. Torej je že jasno, da se bosta v tem kupeju vozila predvsem dva.

Kaj pa pogonski stroj? Če ste eden tistih, ki še vedno prisegajo na ročne menjalnike, potem je odgovor jasen: bencinski šestvaljnik! Vsi se verjetno ne boste strinjali, saj je dizelski 'biturbine' skoraj enako močan in povrh vsega še občutno varčnejši. To drži! Ampak tako prijetnega (beri: rezkega) zvoka, kot ga v potniški kabini pričara



Test | Peugeot 407 Coupé 2.9 V6



»Dizelski 'biturbinc' je skoraj enako močan in povrh vsega še občutno varčnejši, toda tako prijetnega (beri: rezkega) zvoka, kot ga v potniški kabini pričara bencinar, dizel nikoli ne bo znal.«

žilniki), vendar tega ne boste prav pogosto uporabljali, verjemite, ter ne nazadnje za podvozje in celoten avto, ki se že zaradi svojih mer in previsov čez kolesa veliko bolje počuti na avtocestah kot med ovinki.

Toda vrnimo se za trenutek k porabi in razkrijmo, kaj pomeni tistih nekaj litrov več. Ob varčni vožnji okoli deset litrov na 100 prevoženih kilometrov, ob normalni se boste morali sprijazniti s 13, ob priganjanju pa vedite, da poraba zlahka poskoči na 20 in tudi čez. Veliko, ni kaj, ampak če to primerjamo z osnovno ceno tega kupeja (8,700.000 tolarjev), ki je v testnem primeru zlahka preskočila mejo deset milijonov, to spet ni toliko, da bi bodoče lastnike odvrnilo od užitkov. ■

bencinar, dizel nikoli ne bo znal. In ta je, verjemite, vreden tudi tistih nekaj litrov neosvinčenega bencina več na sto prevoženih kilometrov. Ja, prav ste prebrali, nekaj litrov več! 2,9-litrski šestvaljnik, ki so ga pri PSA razvili skupaj z Renaultom, je že ob svojem prihodu nakazal, da to, kar skriva v sebi, niso saharskega življenja vajene kamele pa tudi podivjani mustangi ne, ampak vrnici v najboljšem pomenu besede. Da si bomo na jasnem; kupe z njimi odločno pospešuje, zgledno vleče in dosega zavidljivo končno hitrost, toda najbolje se še vedno počutijo v srednjem delovnem območju (med 3.000 in 4.000 vrtljaji v minuti). To pa dokazuje, da so vzgojeni in uglašeni prav v takšnem slogu, kot ga napoveduje oblika tega avta. Enako velja za menjalnik, ki se pregrobim in prehitrim pretikanjem upira (kako značilno za Peugeot!), za volan in volanski mehanizem, elektroniko (ESP se samodejno vključi pri hitrosti 50 kilometrov na uro), vzmetenje, ki omogoča izbiro programa 'sport' (ta omogoči, da nekoliko otdrji vzmeti in bla-



Peugeot 407 Coupé 2.9 V6

CENA: (Peugeot Slovenija)

Osnovni model: 8.718.000 SIT

Testno vozilo: 10.231.000 SIT

Moč: 155 kW / (211 KM)

Pospešek: 8,7 s

Največja hitrost: 243 km/h

Povpr. poraba: 16,9 l/100 km

Garancija:

(2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 let garancije za lak, 2 leti mobilne garancije.)

Predvideni redni servisi:

Glede na servisni računalnik.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	63.960	obvezno zavarovanje [2]:	1.045.200
materijal:	210.090	kasko zavarovanje [2]:	1.647.200
gorivo:	3.858.270		
gume [1]:	932.000	Skupaj:	13.306.720
izguba vrednosti po 4 letih:	5.550.000	Strošek za prevoženi km:	133,1 SIT/km

[1] - upoštevati smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

NAŠE MERITVE

(T=2 °C / p= 1031 mbar / rel. vl.: 53 % / Gume: Dunlop SP Winter Sport M3 M+S / Stanje km števec: 4273 km)

Vozne lastnosti

Pospeški

0-100 km/h:	8,7
402 m z mesta:	16,1

1000 m z mesta:	(144 km/h)
	29,0
	(183 km/h)

Prožnost

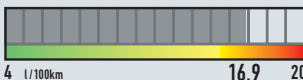
50-90 km/h (IV./V.):	9,0/11,0
80-120 km/h (V./VI.):	11,1/13,3

Največja hitrost

243 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	13,1
največje povprečje	20,5
skupno testno povprečje	16,9

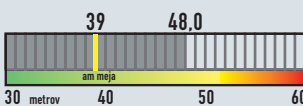


Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	54	52	51	51	
90 km/h	62	60	59	58	
130 km/h	64	63	62	61	
Prosti tek					36

Zavorna pot

od 130 km/h: 80,9 m
od 100 km/h: 48,0 m (AM meja 39 m)



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

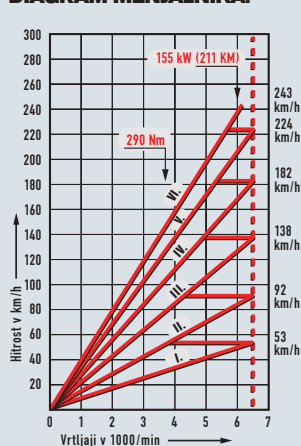
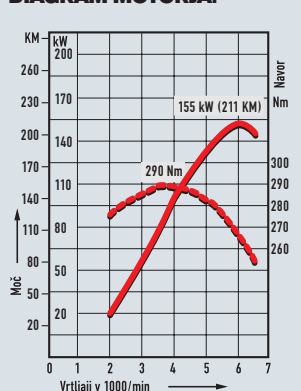


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



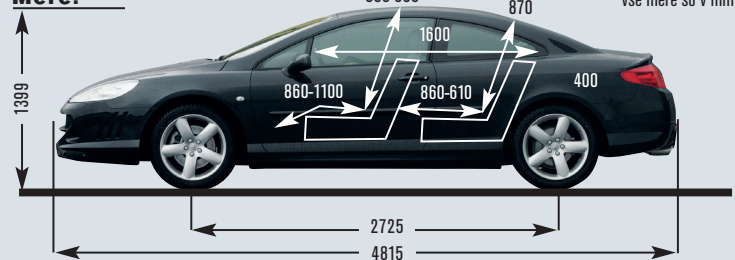
Na športne užitke raje pozabite. Navduši eleganca, s katero ta avto premaga avtocestne kilometre in predvsem rezek zvok šestvaljnika.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 87,0 × 82,6 mm - gibna prostornina 2946 cm³ - kompresija 10,9 : 1 - največja moč 155 kW (211 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,5 m/s - specifična moč 52,6 kW/l (71,6 KM/l) - največji navor 290 Nm pri 3750/min - 2×2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,077; II. 1,783; III. 1,194; IV. 0,902; V. 0,733; VI. 0,647; vzvratna 3,154 - diferencial 4,786 - platišča 8J × 18 - gume 235/45 R 18 H, kotalni obseg 2,02 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 39,1 km/h. **Voz in obese:** kupe - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, prečna vodila, vzdolžni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1612 kg - dovoljena skupna masa 2020 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1490 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 243 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,4 s - poraba goriva (ECE) 15,0/7,3/10,2 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1868 mm - kolotek spredaj 1571 mm - zadaj 1567 mm - rajdni krog 11,8 m.

Notranje mere: širina spredaj 1550 mm, zadaj 1470 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnja klopi 480 mm - premer volanskega obroča 390 mm - posoda za gorivo 66 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - ESP - servo volan - štirje vzglavniki - štirje tritočkovni varnostni pasji - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip - električno ogrevani in nastavljeni vzvratni ogledali - radijski sprejemnik s CD-jem - potovalni računalnik - tempomat in omejevalnik hitrosti - ksenonska žarometna - po višini nastavljen volan - tipalo za dež

Ocena

Zunanost (15)	14	Že za predhodnika je veljalo in za tega lahko rečemo enako: pri Peugeotu z oblikami kupejev očitno nimajo težav.
Notranost (140)	118	Ogromne zunanje mere so zagotovilo za prostorno notranost. Nekaj manj je je na zadnji klopi. Grajo si zasluži prezračevalni sistem.
Motor, menjalnik (40)	37	Ko govorimo o kombinaciji z ročnim šeststopenjskim menjalnikom (pa čeprav ta ni vzor), si primernejšga motorja ne bi mogli zazeleti.
Vozne lastnosti (95)	76	Vzmetenje omogoča dva načina ('auto' in 'sport'), toda tipka 'sport' je v tem primeru povsem odveč. Ta avto ni dirkalnik, ampak uglajen kupe!
Zmogljivosti (35)	30	Zmogljivosti so povsem v okviru pričakovanj. Motor svoje delo opravlja prepričljivo in hkrati uglajeno.
Varnost (45)	38	Kaj mu še manjka? Ne veliko. Sicer pa o tem pri avtu, vrednem deset milijonov dolarjev, tako ali tako ni treba razmišljati.
Gospodarnost (50)	25	Cena je, ko ga primerjamo s konkurenco, sprejemljiva. To pa ne velja za porabo. Ob priganjanjih namreč zlahka poskoči na 20 litrov in več.

Skupaj

338

Če ste ljubitelj kupejev in če vas je navdušil že njegov predhodnik, potem ne oklevajte. 407 Coupe je še elegantnejši, večji, zrelejši in v vseh pogledih boljši. In če se na koncu spogledate s ceno, ugotovite tudi, da je v primerjavi s tekmeči občutno sprejemljivejši. Torej, kaj bi vas lahko še ustavilo?

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ skladna, elegantna oblika
- ▲ kupejevski občutek v notranjosti
- ▲ motorne zmogljivosti in zvok
- ▲ bogata oprema
- ▲ kakovostni dodatki (usnje, aluminij, krom)
- ▼ z gumbi prenatrpana sredinska konzola
- ▼ velika in težka vrata (odpiranje na ozkih parkiriščih)
- ▼ pregledka in na otip poceni plastika na sredinski konzoli
- ▼ prezračevalni sistem (odroševanje vetrobranske šipe)