



Motor 2.7 HDi je nastal kot sodelovanje med Peugeotom in Fordom. Skupno sodelovanje dveh avtomobilskih podjetij je namenjeno hitrim poslovnim limuzinam, ki obožujejo dolge razdalje. Torej tudi (ali predvsem) za 607!

Zato lahko motor, ki ga dobite v Peugeotu 607, dobite tudi v kakšnem Jaguarju, Fordu ali Land Roverju. A to ne krati navdušenja nad turbodizelskim agregatom, ki iz šestih valjev velikosti 81 x 88 milimetrov in prav toliko batov (na V z medsebojnim razmakom 60 stopinj) izvleče kar 150 kW (204 KM) ali, še bolj navdušujoče, kar 440 Nm pri 1900 vrtljajih. Vse to ob komaj slišnem ropotu (ropot 60 dB pri 90 km/h v 5. prestavi ali 63 dB pri 130 km/h v 6. prestavi je samo 1 oziroma 2 dB več kot pri bencinskem 2.9 V6), skromni porabi 9,2 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov in - kar v dandanašnjem pospešenem prometnem toku ni tako zanemarljivo - 9,3 sekunde od 0 do 100 km/h in končni hitrosti 230 km/h le ni kar nekaj. Uf, to je odlično predvsem na nemških 'autobanih'. Motor je tako suveren, da deluje odlično celo s Peugeotovim samodejnim 6-

stopenjskim menjalnikom, in - kar postaja prava redkost - nismo niti enkrat pogrešali tehnično naprednega DSG-ja, ki je postal merilo vsem drugim prenosom. Ob novi tehniki smo kar malce pozabili na druge spremembe na francoski limuzini, recimo na dodelano masko in spreminjena žarometa ter odbijač, da o notranjosti (nov barvni LCD-zaslon, novi lepotni dodatki) sploh ne govorimo. Da, Peugeot 607 prihaja v zrelega leta (predstavili so ga že v prejšnjem stoletju, točneje davnega leta 1999), a nič ni videti, da bi se mu mudilo v pokoj ...

Čeprav smo se predvsem zaradi bogate opreme Titane počutili odlično, je še vedno moteč položaj za volanom, ki s 'francosko' ergonomijo (od nas pričakujejo kratke noge, dolge roke in skromno višino) postaja vedno bolj moteč. A udobje, ki ga imajo vozniki v francoskih limuzinah najrajši, je še vedno na vrhunski ravni! ■



Peugeot 607 2.7 V6 HDi Titane

Cena osnovnega modela: 9.860.000 SIT
Cena testnega vozila: 12.000.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p= 1000 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števca: 5121 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,0 s
402 m z mesta: 16,4 s (141 km/h)
1000 m z mesta: 29,6 s (182 km/h)

PROŽNOST

Meritve s tovrstnim menjalnikom ni možno izvesti.

NAJVEČJA HITROST

230 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2721 cm³ - največja moč 150 kW (204 KM) pri 4000/min - največji navor 440 Nm pri 1900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/50 ZR 17 Y (Pirelli P Zero Rosso).
Mase: prazno vozilo 1798 kg - dovoljena skupna masa 2203 kg.
Mere: dolžina 4902 mm - širina 1835 mm - višina 1468 mm - prtljajnik 470 l - posoda za gorivo 80 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva (ECE) 11,6/6,6/8,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ dovolj moči in navora
- ▲ razmeroma tih motor
- ▲ bogata oprema
- ▲ ogromen prtljajnik

- ▼ ergonomija položaja za volanom
- ▼ skromna višina v prtljajniku
- ▼ cena

Končna ocena

Ne samo, da po šestih letih od predstavitve še vedno noče v pokoj, pač pa z dobrimi (novimi) motorji kar navdušuje!