



PEUGEOT

607 2.2 HDi



<http://www.peugeot.be>

Je reviens d'une semaine agréable au volant d'un des fleurons de l'automobile française : la Peugeot 607 2.2 HDi. Remarquablement réussie, cette voiture représente dignement la catégorie des routières de luxe, domaine où il est difficile de s'imposer face aux allemandes. Peugeot rivalise, entre autres, grâce à son look, ses équipements et son rapport prix/performance. L'habitabilité généreuse et l'insonorisation particulièrement poussée (même sur cette version Diesel) font de la 607 l'une des routières les plus confortables du moment et cela pour environ 37.300 euros, TVA comprise.

Selon une légende tenace, Peugeot aurait breveté l'utilisation du "0" de ses numéros matricules pour le passage de la manivelle du démarreur. Aujourd'hui, le zéro du 607 du coffre sert de bouton d'ouverture du coffre.

La 607 présente d'autres atouts intéressants. Parlons d'abord de l'agrément intérieur. Les sièges sont confortables et les multiples



réglages vous placeront dans la position de conduite idéale. Les kilomètres peuvent défilier, vous êtes prêts à les affronter confortablement, même dans les virages. L'ergonomie de l'habitacle est excellente. Petit bémol : les quatre commodos au volant, cli-gnotants, appels de phares et cruise control à gauche ainsi qu'essuies-glaces et réglages radio à droite engendrent confusion et fausses manipulations. Les ingénieurs apporteront rapidement une solution à cette situation.

La voiture comporte de vastes rangements dans les portes et sous l'accoudoir. La boîte à gants a le mérite d'être climatisée. La console centrale est d'un bel effet. Dommage que l'inclinaison de l'écran LCD rende celui-ci sensible aux reflets du soleil. Grâce à une sonde mesurant la luminosité ambiante, la puissante climatisation à réglages séparés (conducteur et passager) régulera la température de l'habitacle.

Le lecteur de CD (six disques) est rangé à l'arrière dans l'aile du coffre. Les boîtes vides trouvent place dans la petite étagère qui le surplombe. Le coffre accueille sans aucune difficulté les bagages de 5 adultes. Un filet de séparation divise le volume du coffre en deux pour les situations habituelles où vous posez seulement votre attaché-case dans la malle. La banquette arrière se rabat selon le schéma désormais classique (deux tiers - un tiers).

Parmi les nombreux autres accessoires, citons l'essuie-glace automatique, l'ABS avec répartiteur électronique (plus une aide au freinage d'urgence), les feux antibrouillard, l'allumage automatique des feux de croisement, l'allumage des feux de détresse en cas de coup de frein brusque, six airbags, un régulateur de vitesse, le pare-brise athermique...

Le système audio a été optimisé pour l'acoustique de la 607. La réception radio est malheureusement défectueuse. Je suppose que l'antenne noyée dans la lunette arrière en est la cause.



Plusieurs commentaires dévastateurs quant à la tenue de route ont salué la sortie de la Peugeot 607. Depuis, les ingénieurs ont apporté au modèle que j'ai essayé des corrections qui rendent la voiture efficace sur tous les revêtements. Le gabarit et les qualités du moteur (plein de couple pour faciliter les dépassements) destinent ce véhicule à la grande route. Le silence de fonctionnement et le confort des sièges limiteront la fatigue lors des longs trajets. La 607 est aussi maniable à souhait en ville ou elle est pourtant gênée par ses dimen-



sions. A l'usage, les rétroviseurs rétractables électriquement et le radar de recul sont, à mon avis, plus que des gadgets.

Souvent, les moteurs diesel ont la fâcheuse caractéristique de cracher les fumées noires. Pas le 2.2 Hdi. Outre la rampe commune, le nouveau moteur est le premier au monde à être couplé à un filtre à particules, ce qui le rend propre pour le plus grand bonheur de nos fibres écologistes. De plus, bien que ma conduite fut peu respectueuse de toutes les réglementations habituelles, la consommation moyenne est restée en dessous des 8,3 litres aux 100 kilomètres. Il faisait chaud, l'air conditionné a fonctionné en permanence et je rappelle que l'engin fait plus d'une tonne et demie. Grâce aux 80 litres de son réservoir, aux allures normales, vous pouvez compter sur une autonomie de plus de mille km.

