



607 Pack 2.7 HDi V6

Apparue en 1999, la 607, reliftée et remotorisée, revient sur le marché avec un look particulier de félin qui conserve son élégance au fil des années. Définitivement, la 607 est une belle voiture dont la ligne allie efficacité, sobriété, élégance et noblesse. Le modèle testé est équipé du V6 diesel développé conjointement par PSA et Ford. Il apporte à la 607 une souplesse que le 2.2 HDi laissait déjà présager. La boîte de vitesses automatique confirme la douceur, le confort et la sobriété qu'on attendait de cette augmentation de cylindrée.

Fabriquée en Grande-Bretagne et déjà utilisée dans la Jaguar S-Type, le bloc moteur diesel de 204cv pèse à peine 200 kilogrammes. Il intègre le nouveau filtre à particules sans entretien et offre son couple maximum de 440 Nm à 1900t/m. Le bloc est réalisé en fonte graphitée et compactée. Les culasses sont en aluminium. La dernière génération d'injection à haute pression par rampe commune s'appuie sur deux turbocompresseurs à géométrie variable. Des injecteurs piézo-électriques garantissent une grande rapidité et une mesure fine de carburant nécessaire. La consommation est sous contrôle, aux alentours des onze litres en déplacements urbains et proche des huit litres sur

parcours routiers. L'ordinateur de bord s'est montré optimiste en indiquant 6,8 litres aux cent là où le remplissage en constatait 7,3.

Les ingénieurs se sont attachés à réduire le bruit, les vibrations et les émissions polluantes tout en conservant couple et puissance. Pour y arriver, le V6 peut générer six injections par cycles... Les deux principales assurent la puissance et le couple. Deux préinjections limitent le bruit et deux postinjections contribuent à la régénération du filtre à particules. Ce dernier, sans entretien, conforme à la norme Euro IV, est standard dans la 607 2.7 HDi. Cela la démarque de ses concurrentes teutoniques qui le négligent ou le proposent en option. Ainsi équipée, la Peugeot se conduit dans le silence, tant aux allures dynamiques que feutrées.

La boîte de six vitesses propose trois modes d'utilisation : la commande Tiptronic pour le passage manuel, le mode "Sport" activé par un bou-

Grande routière

Prix du modèle testé : **46.490** €
TMC : **2.478** €
TR : **956** €

Autonomie : 80 litres = 1.000 km
Émissions de CO₂ = 210 gr/km

ton sur la console et l'automatique classique intelligent qui s'adapte au conducteur et à son approche de la route. Peugeot propose une voiture qui se manifeste aussi par sa tenue de route. Nous savions les

Sochaliens maîtres en matière de liaisons au sol. Ils ont encore développé, à l'aide d'une batterie de capteurs de débattement, une gestion indépendante des amortisseurs sur chaque roue. L'efficacité du châssis y gagne sur les revêtements trépidants. En ville, il faudra faire attention à l'important rayon de braquage et aux porte-à-faux gigantesques lors des manœuvres ou des demi-tours.

À l'intérieur, le soin du montage et la qualité des matériaux contribuent au confort. Il est, par contre, regrettable que les concepteurs ne chassent pas, d'une manière impitoyable, les reflets dans le pare-brise et les fenêtres latérales. Les bouches latérales de ventilation sous le soleil se marquent sans gêne dans les rétroviseurs extérieurs et l'écran du GPS

apparaît derrière le rétroviseur intérieur. L'équipement de série comprend le contrôle de pression des pneus, les aides au parking tant à l'avant qu'à l'arrière. Un système global de communication comprend la radio dont l'antenne est plus efficace que sur les 607 antérieures. Le système de navigation fait encore la part belle aux CD nationaux et exige le chargeur pour l'écoute des CD audio. Le téléphone inclut des fonctions de services d'urgence. Lorsque les airbags se déploient lors d'un accident, la position du véhicule est automatiquement transmise à l'assistance Peugeot qui lance sans retard les procédures de secours.

Étonnants aussi sont les prix proposés par Peugeot. Vendue au même prix que la 607 V6 3.0 essence, la 607 V6 2.7 HDi se réserve encore une marge importante avant d'atteindre les prix pratiqués outre-Rhin pour un équipement équivalent. Le régulateur/limiteur de vitesse est apprécié pour éviter les pièges éhontés des flashes mis en place avec l'intention de punir et non pour instruire... Dans la majorité des cas, ils sont installés en dépit de la sécurité ! Là où des ouvriers travaillent, il y a peu de chance de rencontrer les appareils verbalisant.

