

RABLJENI PEUGEOT 407 2.0 HDI XT PACK (2007. - 82.000 KM)

Autor Davor Kindy
Ponedjeljak, 29 Studeni 2010
Zadnja Promjena Ponedjeljak, 06 Prosinac 2010

Nekada su Peugeoti, posebice 204 i 404, bilo pojam kvalitete i udobnosti. Danas ih krasi elegancija, udobnost je ostala, postali su znatno sigurniji i vršniji, ali kvaliteta tako-tako. Takav je barem osjećaj i stav u automobilskoj branici; na našem tržištu, premda je Peugeot 407, koji je sredinom 2004. zamijenio model 406. Francuska limuzina tada je, na prvu loptu, odlična dizajnom i komforom, a potom se shvatilo da je to, uz to i, nakon Ford Mondea, najmasivnija limuzina srednje klase. U dizelskoj verziji 2.0 HDI teži 1650 kg, što dovoljno pokazuje koliko je solidan. S jedne strane to nije preporuka za temperament i okretnost i zbog toga se neki kupci žale na po etnu tromost, ali s druge pokazuje da se radi o solidnoj izvedbi. Testni je model, s dvolitrenim dizelom od 140 KS i bogatim paketom opreme XT Pack, najpreporučljiviji model u ponudi, a dizel je, općenito preporučljiviji od benzinaca.

Premda predrasude govore da limuzija francuskih modela nije na razini njemačkih, karoserija je vrlo solidna i bez najmanjeg traga hrabe

Naime, PSA-ovi benzinci proteklih serija imali su problema s elektronikom, posebice s upravljačkim modulom, bobinama i elektromotornim ventilom za podizanje rada u praznom hodu. Nisu to bili uistinu problemi, ali bilo ih je dovoljno za zaključak da je mehanika bolja od elektronike. Kad su dizel u pitanju, izbjegavajte osnovni 1.6 HDi sa 110 KS, bez obzira što ide razmjerno dobro, zapravo ne ekvivalentno dobro i vrlo je nedjeljiv. No, taj motor ima problema s podmazivanjem (što je katastrofa), pogotovo ako se ulje mijenja u dužem intervalu od 10.000 km. Rješenje je da se, uz izmjenu ulja na 10.000 km (naravno, potpuno sintetičnog), zajedno s filtrom, na 30.000 km o istu situaciju ispod pumpe ulja. U protivnom, blokira se protok ulja, uslijed taloženja katrana pa najprije strada turbopunja, potom i motor. Budući da ne možete znati kako je taj motor tretiran, bolje ga je izbjegavati.

Upravljački je mehanizam bez zazora, a ručica mijenja a ima nešto duži hod nego kod novog modela, no sve i dalje djeluje vrlo solidno

Već i 2.0 HDi, sa 140 KS, kakvim je opremljen testni model, takvih problema nema i najbolji je, najpogodniji turbodizel iz serije PSA-Fordovih dizela. U ostalom ovaj je model vrlo dobre kvalitete. Upravo takve - vrlo dobre (4). Peugeot 407 nije lošiji od razvikanog Passata, a u mnogim stvarima je i bolji, a uz to je znatno jeftiniji. Testni model, u četvrtoj godini, sa 82.000 km na brojnik izgleda, a i vozi kao da se tek dobro razradio. Istina, koristi ga ugledni prometni stručnjak, koji uvijek vozi umjereno i ni kilometra ne prelazi servisni interval, u ovlaštenom servisu. Motor radi potpuno zdravom brzinom i ravnomjerno, gotovo nimalo ne dimi, a i potrošnja mu je umjerena. Prosječno 6,5 do 7 litara. Potrošnja ulja je neznatna. Tek nešto više od decilitra na 100 km. Do sada nije bilo ni najmanjeg problema. Amortizeri, akumulator, ispušni sustav s loncima... - sve je tvornički originalno.

Udobna sjedala neznatno su deformirana, a presvlake su bez vidljivih znakova trošenja. Po tome je, inače, najlakše možete prepoznati istovršeni primjerak

Ipak, u izvješću ima agencije DEKRA, koja je mjerodavnija od njemačkog ADAC-a navode se i problemi s osjetljivim ovjesom (kuglastim zglobovima) i vibriranjem prednje armature, što je posebice izraženo u vožnji neravnim cestama, i kod modela starijih od pet godina. Zbog toga o tome treba posebice povesti računa kod kupnje rabljenog. Dakle: potreban je pregled na dizalici, a tada, uz ovjes, treba temeljito pregledati stanje podnice (posebice pragove i unutrašnjost blatobrana), prednje košnice i diskove i ispušni sustav. Po tome se može procijeniti kako je automobil vožen i ako je održavan. DEKRA navodi i probleme s mijenjačem, što nismo potvrdili iskustvima s domaćim

tržišta rabljenih. Ipak, o tome treba povesti rauna prilikom kupnje. Naravno, to naglašavamo kod svakog ovakvog testa, treba biti siguran da automobil nije pretrpio veće oštećenje (sudar), a najbolje je ako je boja originalna. I na kraju: ako je motor pojačan chip tuningom, odmah odustanite od kupnje. PSA-Fordovi dizelaši to teško podnose. Testni model, star tri i pol godine i sa 81.000 km, u besprijekornom je stanju te vrijedi 11.500 eura. Na tržištu ima i jeftinijih, ali treba biti oprezan, da se ne naleti na primjerak u lošem stanju i s velikom kilometražom.
dr. Željko Marušić

Još fotografija...