



"Peugeot 607 är en underskattad lyx limousin."

Michele Carlström, 2,2 -04

"Enda problemet: finns ej som kombi."

Stefan Karlsson, 2,2 HDi -04

"Prisvärd komfort."

Lennart Hellgren, 2,0 HDi -07

Välutrustad lyxig långfärdsbil eller värdekänslig och problemdrabbad fransos? Ägarnas åsikter om Peugeot 607 är delade.

Varken motor eller körglädje når upp till särskilt höga betyg men det finns andra glädjeämnen med 607. Två exempel på det är totalekonomi och bränsleförbrukning, där bilen kammar hem högst betyg i gruppen.

Kvaliteten är det sämre med och bilen får mycket kritik för många mindre fel i bland annat elsystemet. Felen handlar ofta om varningslampor som lyser eller krånglade ABS. Någon har haft problem med läckande spolarvätska.

Reservbatteriet som 607 är utrustat med kan ladda ur under körning kortare sträckor. En som haft mycket

PEUGEOT FÅR BÅDE BERÖM FÖR SIN KOMFORT OCH KRITIK FÖR SINA ELFEL

problem är Marko Pasanen med sin 2,2 från 2001.

"Elfel, elfel, elfel!!! Dyrt som skam, du kan inte göra nåt själv", skriver han. En annan som stött på patrull med sin 607:a är Anders Malmström med sin 2,2 från 2002.

"Dålig kvalitet och funktion på elektronik i form av radio, farthållare etc", skriver han.

Fjädringen hamnar över snittbilen men får lägst betyg i gruppen.

"Bilarna borde bli bättre vad gäller ljud och fjädring", tycker Göran Hilli om sin 2,7 HDi från 2006. Han tycker även bilen är lastkänslig, vilket är synd då bilen får högst betyg i bagageronden.

Olle Ström är väldigt nöjd med bilens långfärdsegenskaper.

"Utmärkt långfärdsbil, långa dags- etapper blir avspända och vilsamma",

skriver han om sin 2,2-liters 607 från 2002. Och han är långt ifrån ensam. Flera ägare lyfter i sina omdömen fram 607:an som en underskattad modell.

En annan sak som uppskattas med 607 är dess diskreta utseende samt att den har god grundutrustning.

"Den har allt man behöver, utan att sticka ut som vissa andra bra märken", skriver Lasse Laurén om sin 2,7 HDi från 2005.

Trots alla nämnda fel blir totalbetyget för Peugeot 607 något högre än för snittbilen. Kanske delvis på grund av att felen oftast är av den mindre typen. ■

BETYG/MYCKET GRÖNT HOS SAMTLIGA MODELLER

Snitt-bilen		Alfa 166	Jaguar S-type	Peugeot 607	Volvo S80
78 %	Körglädje	92	88	70	73
69 %	Ljudnivå	89	88	84	80
79 %	Motor	92	90	75	78
81 %	Förarmiljö	86	82	82	87
65 %	Bränsleförbr.	57	65	69	65
65 %	Totalekonomi	52	59	62	61
70 %	Bagage	70	53	77	63
66 %	Baksäte	72	62	83	82
73 %	Fjädring	82	85	75	79
82 %	Utseende	94	92	91	76
78 %	Kvalitetskänsla	86	79	73	76
80 %	Problemfri	86	87	72	80
53 %	Bilförsäljare	26	34	58	52
66 %	Service/verkstad	71	71	68	71
70 %	Märkestrogen	90	81	61	68
86 %	Bra köp	95	100	86	81
73 %	Totalbetyg	78	76	74	73
		★★★★☆	★★★★	★★★☆☆	★★★☆☆

Samtliga bilar är bättre än snittbilen. Det är extra kul då tre av dem är ovanliga modeller. Hur ofta ser man egentligen en Jaguar eller Alfa rullande på vägarna jämfört med en S80?

Även Peugeot 607 är en ovanlig syn vilket kan locka den som vill ha en lite annorlunda bil. Att den inte finns som kombi är synd, men hur många behöver egentligen – med handen på hjärtat – ha en kombi?

Dieselmotorerna är båda intressanta, speciellt den med dubbla turbo som kom 2006. Men tyvärr får fransosen lite för lågt betyg i kvalitet och problemfrihet för att riktigt locka.



DANIEL WUOPIO

"Man måste faktiskt inte ha kombi, sedan räcker ofta."

JAGUAR HÅLLER VÄRDET BÄST MEDAN ALFA FALLER

Nypris -11	Alfa 166 3,0 V6	Jaguar 3,0 V6	Peugeot 3,0 V6	Volvo S80 3,2
	Såldes ej	Såldes ej	Såldes ej	Såldes ej
2009	Såldes ej	Såldes ej	163/46 (211 hk)	228/35 (238 hk)
2008	140/67 (226 hk)	260/36 (240 hk)	144/52 (211 hk)	201/43 (238 hk)
2006	114/73 (226 hk)	190/53 (240 hk)	108/64 (211 hk)	150/58 (238 hk)
2004	87/80 (226 hk)	133/67 (240 hk)	73/77 (207 hk)	91/63 (196 hk)
2002	38/88 (226 hk)	79/81 (240 hk)	41/87 (207 hk)	60/82 (196 hk)
2000	20/94 (226 hk)	45/88 (238 hk)	20/94 (207 hk)	33/90 (200 hk)



Bilhandlarpriser gäller bilar som rullat 2 000 mil per år. Siffran bakom priset (i jämna tusental) visar värdefallet i procent. Privatköp sänker priset 20 000–30 000 kronor på nyare bilar.

PEUGEOT 607 2000–2010



ÄGARNAS ERFARENHETER:

- **Elfel**
Indikeringslampor som lyser.
- **Trötta motorer**
De mindre motorerna får kritik av några ägare men är samtidigt snåla.

- **Komfort**
Bilen är en uppskattad långfärdsbil.

Euro NCAP: 4 stjärnor 2002.

Motorer (förbr. l/100 km)

- 2,0, 136 hk (8,6)
- 2,2, 160 hk (9,2)
- 2,0 HDi, 136 hk (6,1)
- 2,2 HDi, 136 hk (6,6)
- 2,7 V6 HDi, 204 hk (8,4)
- 3,0 V6 207 hk (10,2)
- 3,0 V6 211 hk (9,9)

Modellhistorik Peugeot 607

2000: Premiär med motoralternativen 2,2 bensinfyra, 2,2 dieselfyra och 3,0 V6.

2001: 607 blir första bilen med dieselmotor och partikelfilter.

2004: Ansiktslyft och motorn 2,7 V6 HDi lanseras.

2006: 2,2 HDi med dubbla turbo.



ALFA 166 2000–2010

Ägarna älskar körglädjen och motorerna som Alfa 166 erbjuder.

Desto sämre är det med totalekonomin och bränsleförbrukningen som hamnar lägst i gruppen.

Utseendet får högst betyg och något överdrivet trassel med modellen anmärker ägarna inte på. Bilen får klart godkända 86 i problemfrihet. Ett fel som flera nämner är handbromsvajrarna.

"Körglad och snygg enligt ägarna."



JAGUAR S-TYPE 2000–2010

Jaguar kan skryta med 100 i bra köp vilket tyder på mycket nöjda ägare.

S-type får även högst betyg i problemfrihet även om några ägare har haft problem med lite småskrammel i inredningen. Bäst fjädring men minst bagage och baksäte.

Bussningarna till krängningshämmaren fram har flera fått byta ut.

"Högst problemfrihet och bäst fjädring."



VOLVO S80 2000–2010

Lägst totalbetyg för S80 och ingen bil man väljer för dess utseende, enligt ägarna.

Bilen plockar mer poäng för sitt baksäte och den goda totalekonomin den ger. Lite överraskande får S80 högst betyg i förarmiljö.

Automatlådan får kritik för sega växlingar. Torkarna och farthållaren har strulat för flera ägare.

"Bäst förarmiljö men skramlig kvalitet."



Sveriges bästa köpguide! auto motor & sports begbilsanalyser bygger på ägarnas erfarenheter av sin bil och återförsäljarna. Ingen annan tidning ger så snabbt information om en ny bil infriar köparnas förväntningar, och information om eventuella problem. Analysen är lika viktig för dig som ska köpa ny som begagnad bil. **Gå in** på www.automotorsport.se och avdelningen "Testa din bil", där har 17 590 läsare redan satt betyg på sin bil – gör det du också! 100 procent är ett ouppnåeligt, genomsnittligt högsta betyg från läsarna.

Ersättaren till Peugeot 607 väntar runt hörnet i och med 508. Vill du åka lyxigt och rymligt men inte betala för mycket tål 607:an definitivt att funderas på.

Prismässigt var tanken att Peugeots storbil skulle locka kunder från de tyska premiummärkena med ett lågt pris men utan att för den sakens skull vara sämre.

Någon riktig försäljningssuccé blev dock aldrig 607 och den är idag en ovanlig syn på våra vägar.

Trots att 607:an knappast är någon Svenssonbil finns ett brett utbud av bilar på begagnatmarknaden. Dessa har nästan uteslutande en stor mängd tillval. Det gäller även vårt exemplar

I PEUGEOT 607 TRIVS MAN LIKA BRA FRAM SOM I BAKSÄTET

som är lånat från Peugeot i Haninge.

Bilen är en 05:a som rullat strax över 7 000 mil. Priset ligger på 124 900 kronor och då är bilen utrustad med Exclusive-paketet. Motorn är 2,2-liters bensinare med 160 hästkrafter.

Automatlådan är bekväm och vill du växla själv går även det. Men sådant ska man väl ändå inte behöva bemöda sig i en bil som 607?

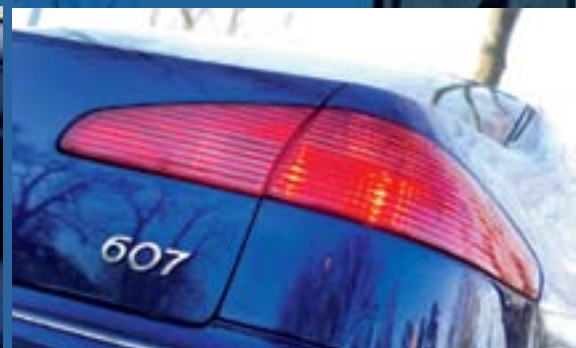
En liten grå knapp placerad vid växellådan med ett S på visar sig pigga upp körupplevelsen. Sportläget som knappen aktiverar gör bilen än mer varvillig och motorn svarar bättre när man trycker på gasen.

Styrningen är riktigt bra och även om det inte blir någon sportbilskänsla i svängarna fungerar det väl.

I kombilandet Sverige är 607 än mer udda då bilen inte finns i kombiutförande. Men misströsta inte då bilen har ett rejält bagageutrymme för att vara en sedan.

För att öppna bagageluckan trycks nollan i 607 emblemet in och både öppning och stängning sker automatiskt. Vill du lasta bilen tungt i det smala men djupa bagageutrymmet kan bilens köregenskaper ändras. Den är nämligen lastkänslig enligt flera ägare.

På motorvägen in mot stan trivs jag som en kung i bilen. Komforten är god, ljudnivån låg och bilen rullar mil efter mil utan anmärkning. Lädersätena är sköna, instrumenteringen snygg och fuskträpanelen sin fulhet till trots inte malplacerad.



Väl inne i stan blir det värre, på vältrafikerade Sveavägen upplevs bilen plötsligt väldigt stor och jag är tacksam för att jag slipper oroa mig för fickparkering. Inte för sikten är dålig, tvärtom – i backspeglarna har jag god sikt men bilen är väldigt stor. Det märks också av när jag ska vända på bilen – något som kräver sin beskärda yta.

På plats vid Djursholms slott möter jag en armada av diplomatbilar. Det är BMW, Mercedes och Audi i tiotalet. Men jag skäms inte i den Peugeot jag sitter i. Det enda jag saknar är en chaufför ...

I baksätet sitter man rymligt och det finns rejäl marginal både höjd- och breddmässigt.

Bilen har automatiska fönsterhis-

"Fjädringskomforten är medvetet mjuk och behaglig."

John Argelander, 2,7 HDI, nr 17/05

"Billig, snål och bekväm långfärdsvagn."

Thomas Berggren, 2,2 HDI, nr 12/02

"Mängden spakar och svårhanterliga funktioner runt rattstången är inte lyckad."

Willy Priske, 2,2 HDI, år 2000

sar både fram och bak – ett tryck för hela vägen ner och ett för upp – lyxigt. Men att dessa krånglar är inte ovanligt och kan kosta upp till 5 000 kronor att åtgärda. Andra fel som kan spöka är airbaglampan som kan glappa och lysa ibland, något som kan kosta upp till 8 500 att få fixat.

På större vägar och långa sträckor är 607 ett mycket trevligt alternativ – om inte annat bara för att sticka ut! V6:an är perfekt för den körglada – dieseln perfekt för den mer ekonomiska.

Med sin dieselmotor var Peugeot före sin tid. Partikelfilter redan år 2000 gjorde att den låg långt fram miljö-mässigt.

Men sedan var det det där med problemfrihet. När det gäller en bil med

några år på nacken vill i alla fall jag ha bra kvalitet, speciellt då det knappt går att byta glödlampor på nya bilar. Valet står mellan Alfa Romeo 166 och Jaguar S-type, båda med grym körglädje, härliga motorer och överraskande hög problemfrihet.

Personligen skulle jag välja Alfa, men det är mest för att jag tycker att den är snyggare än Jaguaren och inte lika gubbig – om man får säga så?

Text: Daniel Wuopio.

Foto: Gustaf Sjöholm.

NY 2005: **CA 250 000 KR**

BEG. 110323: **124 900 KR**

