



Un familiar admirable

La versión familiar del 407, modelo ya consagrado como verdadero suceso de Peugeot, no se queda atrás. De imagen y comportamiento dinámico impactantes, el motor diesel de última generación y prestaciones destacadas consolida el éxito de esta nueva familia de la casa del león.



Texto: Alberto Juárez | Fotos: Patricia Angió

D	Versión Origen Precio	Executive HDI Francia \$ 125.000
Velocidad máxima Acel. 0 a 100 km/h Consumo promedio		196,2 km/h 11s8 6,5 l/100 km



Si al realizar la prueba de la berlina abundaron los elogios al referirse a su figura, habría que recurrir a los mismos términos al describir al **407 SW**. Diseño bien logrado, con el justo equilibrio en dos vehículos destinados en general a usos diferentes. En este caso el frontal resulta más impresionante que en la berlina por las barras longitudinales sobre el techo y la amplia superficie vidriada, que empalman al parabrisas con el techo panorámico translúcido polarizado de casi 1,6 m² de superficie. Otro aspecto que influye en esta sensación es su altura, que se ha incrementado en 41 mm.

Desde el frontal, de perfil tres cuartos hacia atrás, sus líneas invitan a observar en detalle la armonía lograda en el diseño. En los laterales, la extendida tercera ventanilla y la prolongación de la luneta posterior, ambas triangulares con lados casi paralelos, incrementan visualmente los 87 mm que ha crecido esta versión

respecto de la berlina. Las llantas de 17" de cinco rayos, bien calzadas, también resaltan la imagen.

El portón posterior, con apertura independiente de la luneta, presenta una línea baja de carga, facilitando de esta manera el ingreso del equipaje. Los faros traseros, de generosa área, se extienden sobre el lateral de la carrocería y la nueva barra cromada donde luce la palabra Peugeot, sustenta al emblema de la marca. El protector de impacto corta la línea y aporta a la estética, de la misma manera que sucede en los planos laterales y en el frente.

El **espacio interior** es similar al de la berlina, o sea un cinco plazas correcto en todas las cotas: piernas, distancia entre hombros y altura. La luminosidad interior se beneficia con el techo panorámico vidriado, que cuenta con nueve opciones de posición mediante accionamiento eléctrico. En cuanto al baúl, el voladizo –que creció 87 mm respecto de la berlina–

permite incrementar a 490 dm³ su capacidad. Esta última también puede crecer gracias a la posibilidad de utilizar de manera independiente la bandeja posterior, a la cual se accede por la luneta. Por otra parte, los asientos traseros, rebatibles 1/3:2/3, cuentan con un sistema que los esconde hasta conformar un piso prácticamente plano. Abatiendo el respaldo del asiento del acompañante y del posterior se logran 2,70 m, ideal para cargar objetos largos. Son múltiples las gavetas, prácticos los posavasos, amplia la guantera y varios los lugares portaobjetos, bien distribuidos en el habitáculo. Aunque los materiales empleados en las coberturas coinciden con el nivel del vehículo, hubiese sido bienvenido, aunque sea como opcional, el tapizado de cuero.

Como se describió en la prueba de la berlina publicada en la edición anterior, las regulaciones eléctricas con memoria de las butacas delanteras permiten alcan-



Equipamiento

Luces de Xenón c/ lava faros, regulación eléctrica y encendido automático / Alarma de faros encendidos
 Sensor de lluvia / Faros antiniebla delanteros y trasero
 3ª luz de stop / Lava limpia luneta / Apertura ind. de luneta
 Espejos ext. eléctricos antideslumbrantes y abatibles
 Techo panorámico vidriado con cortina eléctrica
 Airbags frontales, laterales tipo cortina
 Airbags laterales de tórax delanteros y traseros
 Volante de cuero regulable en altura c/ mando satelital
 Computadora / Control de velocidad crucero
 Butacas delanteras eléctricas / Asientos traseros rebatibles
 Levantacristales eléctricos delanteros / traseros
 Cinturones inerc. del./tras. / Alarma cinturones s/conectar
 Encendido automático de balizas
 Cierre central c/mando a dist. y automático en velocidad
 Corte de combustible en caso de accidente
 Sistema de alarma / Antiarranque electrónico
 Radio AM/FM con cargador de 6 CDs
 Climatizador automático independiente



zar posiciones óptimas tanto al conductor como a su acompañante. En el panel de instrumentos, además de los medidores convencionales de temperatura del climatizador, revoluciones por minuto, nivel de combustible y velocímetro —exacto como pocos—, cuenta con el de temperatura de aceite. La computadora con dos opciones, cuya información se visualiza en el display central, resultó precisa en todas las mediciones, muy útil para controlar el consumo de combustible. La visibilidad es correcta en todos los planos, con muy buena resolución la posterior por el triángulo vidriado lateral y el de extensión de la luneta en el sector de los extremos, ciego en la mayoría de los casos.

Sin apartar las manos del volante, se accede a los comandos de luces y limpia-

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 cilindros, 16 válvulas, doble árbol de levas,
Alimentación:	Common rail + turbo + intercooler
Cilindrada:	1.997 cm ³
Diámetro x carrera:	85,0 x 88,0 mm
Potencia máx. medida:	139,2 CV a 3.900 rpm
Torque máximo:	32,6 kgm a 2.000 rpm
Relación de compresión:	18,0:1
Tracción:	Delantera
Transmisión:	Manual de 6 velocidades
Dirección:	Asistida, piñon y cremallera
Suspensión delantera:	Independiente, doble triángulo
Suspensión trasera:	Independiente, multibrazo
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Discos
Sist. electr. seguridad act.:	ABS, AFU, ESP con ASR y CBC
LLantas:	Aleación 17"
Neumáticos:	215/55 R 17

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.763 / 1.811 / 1.471
Distancia entre ejes:	2.725
Trocha delantera/trasera:	1.560 / 1.525
Despeje mínimo:	130
Radio de giro:	6,0 m
Peso en orden de marcha (kg):	1.623
Capacidad de carga (kg):	635
Capacidad de baúl (l):	448/1365
Tanque de combustible:	66 litros
Combustible:	diesel

Velocidad máxima promedio

196,2 km/h
ida 197,1 km/h
vuelta 195,3 km/h

Velocímetro exacto. Odómetro 2,5% en menos

Velocidades máximas al corte 4.400 rpm (km/h):

1ª: 43,4 / 2ª: 82,9 / 3ª: 131,0 / 4ª: 182,9

Aceleración

0 a 100 km/h	11s8	
0 a 400 m	17s3	133,1 km/h
0 a 1.000 m	33s0	159,8 km/h

Poder de Reacción

	en 2a marcha	en 3a marcha	en 4a marcha	en 5a marcha
40 a 60 km/h	3s1 en 43,0 m	5s4 en 57,6 m		
40 a 80 km/h	5s4 en 90,0 m	7s0 en 115,0 m		
60 a 80 km/h		4s1 en 79,0 m	5s6 en 108,0 m	
60 a 100 km/h		7s4 en 162,0 m	9s6 en 214,0 m	
80 a 100 km/h		4s8 en 119,0 m	5s1 en 127,5 m	
80 a 120 km/h		9s1 en 251,0 m	9s5 en 265,0 m	
100 a 120 km/h			5s8 en 176,0 m	6s6 en 200,0 m
100 a 140 km/h			11s9 en 397,0 m	13s7 en 455,0 m

Consumo de combustible

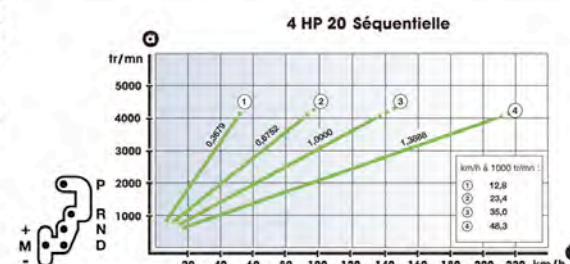
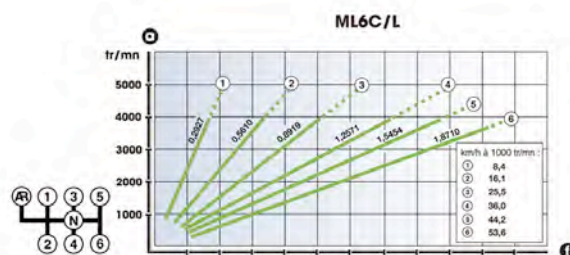
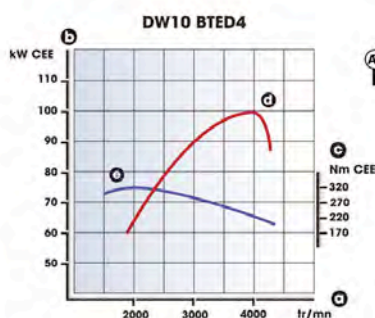
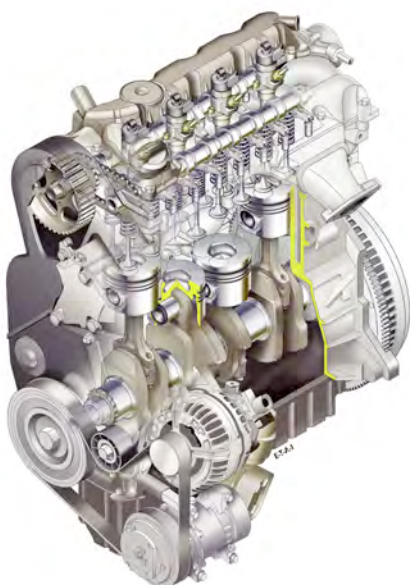
	Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	12,8 km	257,5 km	7,8 litros	850,0 km
a 90 km/h	21,5 km	429,0 km	4,7 litros	1.416,0 km
a 120 km/h	16,3 km	325,0 km	6,2 litros	1.073,0 km
a 140 km/h	13,2 km	263,0 km	7,6 litros	868,4 km

Nivel sonoro del habitáculo

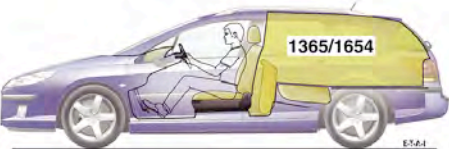
	Adel./atrás
a 60 km/h	65/65 dB
a 80 km/h	66/66 dB
a 100 km/h	68/69 dB
a 120 km/h	69/70 dB
a 140 km/h	70/71 dB

Poder frenante

60 km/h a 0	9,7 m	1s8
80 km/h a 0	23,1 m	2s3
100 km/h a 0	35,1 m	2s9
120 km/h a 0	56,4 m	3s3
140 km/h a 0	75,6 m	4s2
160 km/h a 0	97,9 m	4s6



El motor provisto de compresor de geometría variable con intercambiador de calor y válvula de sobrepresión inteligente «overboost». Este sistema permite un aumento temporal de torque, cuando se requiere ese plus de fuerza de impulso al accionar el acelerador enérgicamente.



Los asientos traseros cuentan con un sistema que los esconde hasta conformar un piso plano. Abatiendo el respaldo del acompañante y del posterior se logran 2,70 m ideales para cargar objetos largos.

parabrisas, a los cuales se agregan los principales del audio y los del eficiente control de velocidad crucero. Al principio parecen demasiados, pero con el uso se reconocen al tacto y resultan muy prácticos, cumpliendo su función de aportar a la seguridad, especialmente en vehículos tan equipados como éste.

Se mantienen todos los componentes al servicio del **confort** destacados en la berlina. El climatizador independiente es eficiente aunque en este caso el habitáculo y la superficie vidriada sean notablemente mayores. Estas mismas variables influyen en la insonorización, difícil en este tipo de vehículos. Por lo comprobado en este caso, el resultado obtenido es correcto teniendo en cuenta especialmente la motorización diesel ligeramente más ruidosa a baja velocidad y las barras sobre techo, que son propensas a generar ruidos aerodinámicos al transitar a alta velocidad. El sistema de audio rindió bien, pero para el volumen interior, no

hubiese resultado excesivo un poco más de potencia y algún otro parlante.

Con relación a la berlina, la estructura creció para llegar a la cota del SW respetando los muy buenos valores de rigidez logrados y esto se nota por la sensación de robustez que transmite durante la conducción. Dinámicamente, en situaciones límites comprobamos la eficiencia del Programa Electrónico de Estabilidad –ESP– que resultó válido cuando de manera voluntaria se realizaron maniobras propias de principiantes. Es notable la rapidez del Control de Estabilidad en captar ángulo del volante, intensidad de rolido, velocidad de las ruedas y aceleración lateral, determinar subviraje o sobreviraje y finalmente, ordenar la trayectoria indicada por el conductor dentro de los límites de las leyes físicas.

La performance del **motor** diesel y su aprovechamiento por parte de la transmisión le permiten satisfacer a los más exigentes. Se trata de un 2.0 litros, 4 cilin-



dros, 16 válvulas, de inyección directa conducto común de alta presión, provisto de compresor de geometría variable con intercambiador de calor y válvula de sobrepresión inteligente «overboost». Este sistema permite un aumento temporal de torque entre 1.750 y 3.200 rpm, 34.7 contra 32.6 kgm cuando se requiere ese plus de fuerza de impulso al accionar el acelerador enérgicamente. Si bien las condiciones climáticas del día de la prueba ayudaron, en el banco de rodillos midió por encima de los 136 CV a 4.000 homologados.

La **potencia y torque** destacados, con la caja de seis marchas en la cual cinco están en función de reacción, le otorgan un poder de aceleración no imaginable para el tamaño y tipo de vehículo. Mueve con soltura los casi 1.700 kg en orden de marcha y ello genera una virtud muy apreciada por razones de seguridad en la maniobra de sobrepaso **en ruta**, donde es posible que este vehículo sea muy utilizado. De 0 a 100 km/h le llevó 11s75 y llegó a

1.000 m a casi 160 km/h en prácticamente 33.0 segundos.

Estos registros, como también el de velocidad máxima, probablemente se mejoran cuando la unidad recorra mayor kilometraje –la del ensayo apenas superaba los 3.500 km en el momento de la medición-, pero en 5ª el promedio de pasadas rápidas fue de 196,2 km/h.

La 6ª marcha es muy larga y está relacionada en función de la economía de combustible, cuyos resultados realmente sorprendieron, aunque esto no es otra cosa que el reflejo de la tecnología del motor y el aprovechamiento de la relación de transmisión inteligentemente elegida. A 1.000 rpm en 6ª desarrolla 57 km/h, es decir a 90 km/h en autopista va a poco más de 1.500 vueltas y a 140 km/h no llega a 2.500 rpm. Por lo anterior, a ese ritmo recorre 263 km con 20 litros y alcanza casi 870 km de autonomía. Por cantidad de vueltas del motor por tiempo y distancia recorrida, tendrá el valor agregado de aproximar la vida útil de este die-

sel a la de los impulsores de los vehículos utilitarios de bajo régimen. Eso sí, para maniobras de adelantamiento desde 80 km/h utilice la 3ª marcha y desde 100 ó 120 km/h, use la 4ª para aprovechar el correcto poder de reacción.

Fue bueno comprobar la eficiencia de **los frenos**, especialmente para este modelo familiar, pesado y de destacado comportamiento dinámico. Desde 100 km/h se detuvo en 35,05 m y pertenece al selecto grupo que necesita menos de 100 m – midió 97,85 m- para detenerse desde 160 km/h. En el final del intenso ensayo pareció acusar una leve fatiga, pero la exigencia a la que fue expuesto está lejos de los parámetros de un uso normal.

Como ya fuera mencionado en la prueba de la berlina, el 407 es un modelo Peugeot que se destaca notoriamente y el SW consolida esta percepción. Su diseño, tecnología, equipamiento y performance lo posicionan favorablemente entre sus competidores directos y también con otros de segmentos superiores.

Agradecemos la autorización para realizar esta sesión de fotos a los propietarios de esta chacra, ubicada en La Alameda, Carmen de Areco.

