



Le Coupé

S o m m a i r e

RETOUR
VERS LE FUTUR

DESCRIPTION
TECHNIQUE

DESSINS
TECHNIQUES

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
ET ÉQUIPEMENTS

PHOTOS



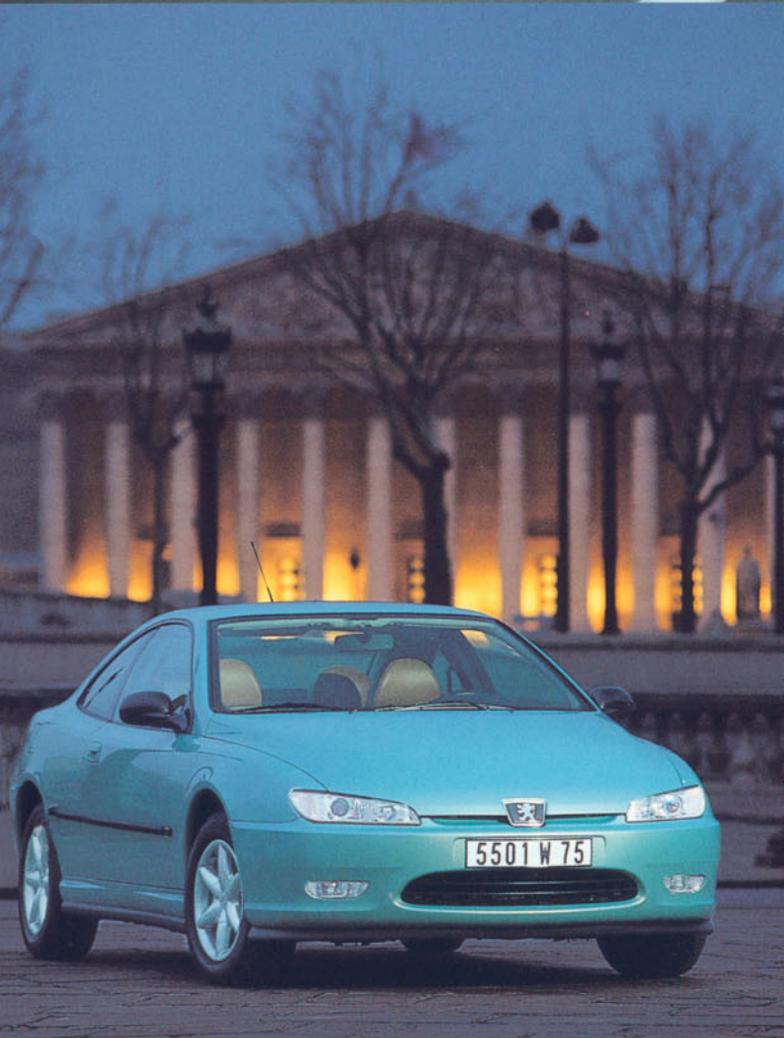


611LSJ.75



Le Coupé

RETOUR VERS LE FUTUR



L'ART AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

TRADITION ET PRESTIGE

QUALITÉS DYNAMIQUES,
PRESTATIONS ROUTIÈRES ET SÉCURITÉ

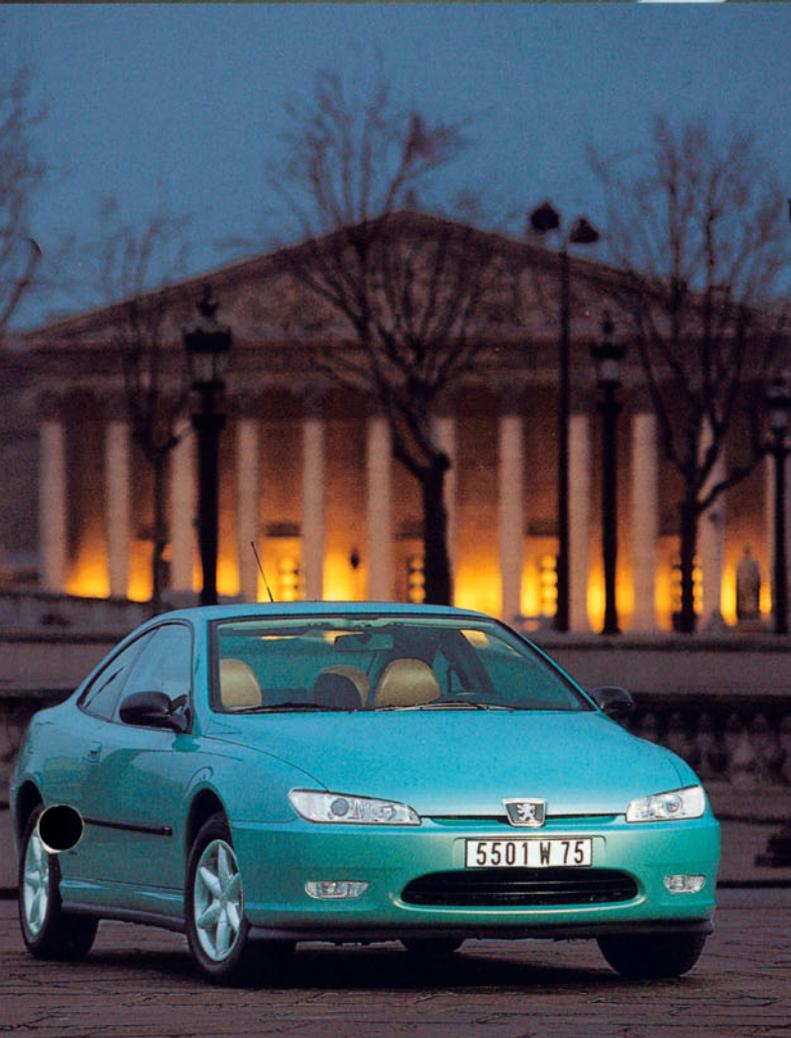
PEUGEOT COUPÉ 406 :
HAUTE COUTURE ET COLLECTION

PEUGEOT COUPÉ 406
2.0 LITRES 16 SOUPAPES

PEUGEOT COUPÉ 406 V6

PEUGEOT COUPÉ 406 V6 PACK







Retour vers le futur

C'est au printemps 1997 qu'Automobiles Peugeot, renouant avec une tradition fortement attachée à son histoire, donnera vie commercialement à l'une des voitures qui a suscité l'enthousiasme unanime et provoqué le rêve de bon nombre des visiteurs du dernier Mondial de l'Automobile, en octobre 1996. Ce rêve, réalisé grâce à la synergie du génie créatif des stylistes de chez Pininfarina et du savoir faire des ingénieurs de chez Peugeot, entre dans le paysage automobile sous l'appellation de : Peugeot Coupé 406.

L'ART AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Si l'on pouvait projeter dans l'espace la silhouette automobile idéale, telle que conçue par Automobiles Peugeot, celle-ci révélerait un subtil dosage entre élégance et dynamisme, puisant son équilibre dans l'harmonie de ses dimensions et les proportions idéales de ses volumes.

C'est précisément de cette alchimie virtuelle dont se sont inspirés les stylistes de Pininfarina pour matérialiser,

Véritable coupé quatre places, il sera disponible avec deux types de motorisations et deux boîtes de vitesses : V6 3 litres de 140 kW (194 ch) ou moteur 2 litres 16 soupapes de 97,4 kW (135 ch), accouplés à une boîte de vitesses mécanique à cinq rapports, ou automatique à quatre rapports. Chacune de ces motorisations génère un niveau de finition situant le Coupé 406 dans la lignée des voitures d'exception.

à travers le Coupé 406, leur idéal automobile, digne d'appartenir au monde des créations artistiques.

Leur créativité, s'appuyant sur les bases imposées de la Peugeot 406, mais ne lui empruntant aucun de ses éléments de carrosserie extérieure, a permis de donner naissance à une proposition exclusive dans le segment M 2 français.



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

Le choc visuel provoqué par la réussite esthétique du Coupé 406 émane autant de la maîtrise dimensionnelle de ses cotes (longueur : 4,62 m, largeur : 1,78 m, hauteur : 1,35 m) que par l'équilibre dégagé par l'harmonieuse répartition de ses volumes.

Sa face avant, telle la proue d'un vaisseau de rêve, accroche le regard par un capot sculpté en forme de pale d'hélice et illuminé par deux projecteurs elliptiques et cristallins de grande dimension, encadrant une large bouche de squal. Prolongeant le dessin tendu du capot, un généreux pare-brise fortement incliné amorce sans rupture la courbe gracieuse du pavillon. Une surprenante tombée de lunette arrière, parfaitement enchâssée entre les custodes se voit parachevée par le modelé dynamique du volume arrière, intégrant un coffre généreux de 390 dm³ et donnant à l'ensemble un profil qui inspire tout à la fois puissance, classe et élégance.

Cette trilogie se retrouve dès l'ouverture des portières sans encadrement dont la longueur (1,30 m) engendre un

contenu technologique qui les hissent au nombre des plus sophistiquées du marché. L'appartenance du Coupé 406 à l'univers des véhicules d'exception devient évidente quand, sur une simple traction de la palette (couleur caisse), un mécanisme géré par un système électronique déclenche rapidement un léger abaissement de la vitre. Cela lui permet de quitter son logement pour faciliter l'entrée dans l'ambiance classe et sport de l'environnement intérieur. A la fermeture, ce même mécanisme ordonne à la vitre de reprendre sa place afin d'assurer le silence nécessaire pour apprécier une prise en mains d'une rare émotion, à commencer par la douce sensation procurée par le cuir recouvrant le volant 4 branches.

Le plaisir de s'installer au volant du Coupé 406 est instantané, tant l'ambiance intérieure mêle harmonieusement classe et sportivité, tonalités sombres et métalliques, matières nobles et position de conduite typique d'un Coupé.

Entièrement de couleur Noir Ouragan et dégageant une



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

forte impression de robustesse et de qualité, la planche de bord intègre une moulure décorative traitée en peinture grain métal d'une belle matité avec, côté droit, la signature chromée du carrossier.

Traité de façon tout à fait spécifique, le combiné présente cinq cadrans entourés d'un décor chromé participant, avec le pommeau aluminium serti de cuir noir du levier de vitesses, à cette touche Sport propre aux véhicules de caractère. Cette touche est encore renforcée par la présence de quatre véritables fauteuils, dessinés par Pininfarina, habillés et confectionnés par Recaro, et dont les qualités de maintien sans compression, de filtrage efficace et complémentaire au travail des sus-

pensions, de confort et de résistance au temps, accréditent la recherche d'une ambiance intérieure haut de gamme.

C'est dans le même esprit qu'ont été traités les panneaux de portes comprenant notamment un important médaillon central concourant, à la fois, au confort et au traité emprunt de classe de l'habitacle. Evolutive en fonction du niveau de finition, lui-même greffé sur un niveau de motorisation (2 /16s, V6.3/), la prestation du Coupé 406, en termes de confort et d'équipements, est le fruit du souci conjugué d'Automobiles Peugeot et de son partenaire historique, Pininfarina, d'en faire un véhicule d'exception, symbole d'esthétique et de dynamisme.

TRADITION ET PRESTIGE

Faisant partie intégrante de l'histoire d'Automobiles Peugeot, au même titre que le cabriolet, le coupé est un des socles de sa tradition. Cette tradition est elle-même née d'une collaboration scellée avec l'un des bureaux de style les plus renommés du monde sous la

signature duquel ont été créées quelques-unes des plus belles réussites automobiles de ces dernières décennies : Pininfarina, partenaire historique de la Marque avec laquelle, depuis plus de 40 ans, il a su créer, au fil des gammes successives, des propositions toujours remarquées.



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

Ce partenariat, sur fond d'histoire partagée, a pris une nouvelle dimension autour du projet D 85. Pour la première fois, en effet, Automobiles Peugeot a confié aux stylistes transalpins, non seulement la responsabilité du style extérieur et intérieur, mais également le soin de l'industrialisation et de la production dans le strict respect des normes, notamment qualitatives, que

Peugeot s'impose au quotidien dans ses propres unités de fabrication.

Cette confiance renforcée a eu pour effet de stimuler la créativité déjà naturellement féconde des stylistes de chez Pininfarina pour aboutir à une création automobile dont l'esthétique provoque ces coups de cœur qui ne naissent que de l'émotion artistique.

QUALITÉS DYNAMIQUES, PRESTATIONS ROUTIÈRES ET SÉCURITÉ : GÉNÉTIQUEMENT 406

Si le Coupé 406 n'est, visuellement, en rien comparable à la berline à laquelle il n'emprunte aucun élément de carrosserie extérieure, il en hérite cependant de toutes les qualités qui ont déjà fait la réputation de la 406, dans le comportement routier de laquelle certains n'ont pas hésité à reconnaître une nouvelle référence.

C'est ainsi que les liaisons au sol, dérivées de la berline, mais adaptées à la philosophie développée autour du coupé,

(assiette abaissée de 12 mm, flexibilité, diagrammes et butée d'amortisseur modifiés), confèrent au Coupé 406 un agrément de conduite enviable, en même temps qu'une rare efficacité.

Au niveau du train avant, le pseudo Mac Pherson est reconduit avec les adaptations signalées plus haut. Les versions dotées du moteur V6 disposent, quant à elles, et pour tenir compte du surcroît de puissance, d'un traitement particulier du train avant afin



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

d'optimiser le guidage de l'amortisseur et de favoriser ainsi les mises en appui et la tenue de cap.

Le train arrière multibras, mis au point sur la berline, assure au coupé un comportement, une sécurité et un niveau de confort faisant partie des attentes majeures de la clientèle des coupés. Bien que la qualité essentielle du train multibras soit de concourir à un comportement exemplaire en préservant le confort, un amortissement variable est néanmoins proposé en option sur le sommet de gamme V6.

Héritant de la berline tous ses acquis de sécurité active et passive, le Coupé 406 prend en compte le niveau encore plus élevé d'exigence sécuritaire exprimé par sa clientèle et y répond notamment par une protection renforcée aux choes latéraux : pied central spécialement développé, pied avant renforcé, tubes de renfort de portes et volumineux padding, renforts de longerons et traverse centrale de pavillon caissonnée. A très court terme,

la disponibilité d'airbags latéraux viendra compléter cette sécurité de très haut niveau.

Animé, au choix, par une motorisation 6 cylindres 3 / développant 140 kW (194 ch) ou par une motorisation 4 cylindres 2 / 16 soupapes de 97,4 kW (135 ch), le Coupé 406 est équipé, selon la motorisation choisie, d'une direction à assistance modulée (2 /) ou d'une direction à assistance variable (3 /). Pour permettre à ces mécaniques d'exprimer encore plus pleinement leur noblesse, par leurs performances et leur brio, les coupés 406 ajoutent à la sophistication de leur direction un freinage assuré par quatre disques (ventilés à l'avant) et un ABS à 5 capteurs de dernière génération.

De plus, la version V6 offre en série un dispositif de freinage de haute facture, développé par Brembo et qui se singularise à l'avant par la présence de deux étriers à quatre pistons, accroissant encore la puissance de freinage.



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

PEUGEOT COUPÉ 406 : HAUTE COUTURE ET COLLECTION

Unique dans son élégante robe, à laquelle le couturier italien Pininfarina a apporté tout son sens du dépassement en même temps que le par-

fum de sa notoriété, le coupé 406 devient multiple quand il s'agit de niveaux de finition, de motorisations et de boîtes de vitesses.

PEUGEOT COUPÉ 406 2.0 LITRES 16 SOUPAPES

Clé d'accès à l'univers privilégié du coupé de Peugeot, le coupé 406 2 /16 soupapes est équipé du moteur XU10 J4R développant une puissance de 97,4kW (135 ch) à 5 500 tr/mn et offrant un couple maxi de 180 Nm (18,7 mkg) à 4 200 tr / mn. Il peut être associé, au choix, à une boîte

de vitesses mécanique à cinq rapports (BE 3/5) ou à la boîte de vitesses automatique 4 HP 20 autoadaptative, à gestion électronique des rapports, déjà disponible sur la berline 406. Ses caractéristiques de performances et de consommations sont les suivantes :

| PERFORMANCES | BVM | BVA |
|--------------------------------------|------|------|
| vitesse maxi (km / h sur circuit) | 203 | 200 |
| de 0 à 100 km / h (secondes) | 10,5 | 14,1 |
| 400 mètres départ arrêté (secondes) | 17,3 | 19,6 |
| 1000 mètres départ arrêté (secondes) | 31,9 | 35,2 |

| CONSOUMATIONS | BVM | BVA |
|-------------------------------------|------|------|
| (/ /100 km, selon norme CEE 93-116) | | |
| urbaine | 13,1 | 15,9 |
| extra urbaine | 7,2 | 7,9 |
| mixte | 9,4 | 10,9 |



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

Voiture d'exception, le coupé 406 l'est tout autant par son esthétique et ses motorisations que par son niveau d'équipements. C'est ainsi que la version 2 litres bénéficie des éléments de sécurité et de confort suivants :

TECHNIQUE

- ▮ ABS
- ▮ 4 freins à disques
- ▮ direction à assistance modulée
- ▮ roues alu. 15 pouces
- ▮ pneus 205 / 60 R15

EXTÉRIEUR

- ▮ pare-chocs à jeux nuls couleur caisse
- ▮ vitres teintées
- ▮ phares antibrouillard
- ▮ projecteurs à glace lisse
- ▮ rétroviseurs électriques laqués gris
- ▮ antenne amplifiée à l'arrière du pavillon
- ▮ 3^{ème} feu de stop

INTÉRIEUR

- ▮ planche de bord noire avec décor métallisé
- ▮ combiné à cadrans cerclés chrome
- ▮ volant cuir 4 branches
- ▮ pommeau mixte cuir / alu.

- ▮ airbag conducteur
- ▮ lève-vitres électriques à commande sécurité
- ▮ 2 commandes séquentielles
- ▮ 2 antipincements
- ▮ système de protection antidémarrage (clé électronique)
- ▮ condamnation centralisée des portes + surpercondamnation + plip HF
- ▮ réfrigération
- ▮ indicateur de température extérieure
- ▮ siège conducteur réglable : en hauteur et en assiette
- ▮ enjoliveurs de bas de marche
- ▮ dossiers des sièges arrière fractionnables et rabattables, avec repose-tête
- ▮ trappe à skis
- ▮ accoudoir central arrière
- ▮ boîte de rangements entre les sièges AR
- ▮ autoradio 4030 avec commandes sous volant
- ▮ options :
 - airbag passager
 - airbags latéraux et passager
 - toit ouvrant
 - sièges cuir chauffants
 - autoradio 4050 + chargeur CD + acoustique JBL à 10 HP



Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

PEUGEOT COUPÉ 406 V6

Allié précieux du coupé 406, le moteur 6 cylindres permet d'en exploiter encore plus le potentiel dynamique en lui apportant une puissance souple et feutrée. Associée à une boîte de vitesses mécanique (de type ML) ou une boîte de vitesses automatique

(4 HP 20), la motorisation ES9 J4 délivre une puissance de 140 kW (194 ch) à 5 500 tr/mn et offre un couple maxi de 267 Nm (27,7 mkg) à 4 000 tr/mn. Ses caractéristiques de performances et de consommations s'établissent ainsi :

PERFORMANCES

| | BVM | BVA |
|--------------------------------------|------|------|
| vitesse maxi (km / h sur circuit) | 235 | 230 |
| de 0 à 100 km / h (secondes) | 7,9 | 9,6 |
| 400 mètres départ arrêté (secondes) | 15,7 | 16,9 |
| 1000 mètres départ arrêté (secondes) | 28,7 | 30,5 |

CONSOUMMATIONS

| (/100 km, selon norme CEE 93-116) | BVM | BVA |
|-----------------------------------|------|------|
| urbaine | 15,9 | 17,2 |
| extra urbaine | 8,0 | 8,4 |
| mixte | 10,9 | 11,6 |

S'ajoutant aux équipements décrits dans la version 2 litres, les éléments nouveaux suivants apparaissent sur le modèle V6 :

- ▀ direction à assistance variable
- ▀ freins avant Brembo 4 pistons
- ▀ roues alu. 16 pouces
- ▀ pneus 215 / 55 R 16
- ▀ essuie-vitre automatique à

capteur de pluie

- ▀ airbag passager
- ▀ réfrigération régulée
- ▀ surtapis AV
- ▀ options :
 - airbags latéraux
 - toit ouvrant
 - sièges cuir chauffants
 - autoradio 4050 + chargeur CD + acoustique JBL à 10 HP



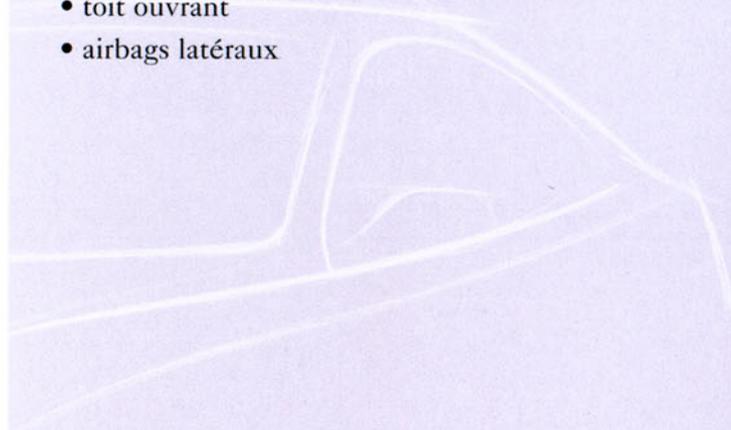
Peugeot Coupé 406 retour vers le futur

PEUGEOT COUPÉ 406 V6 PACK

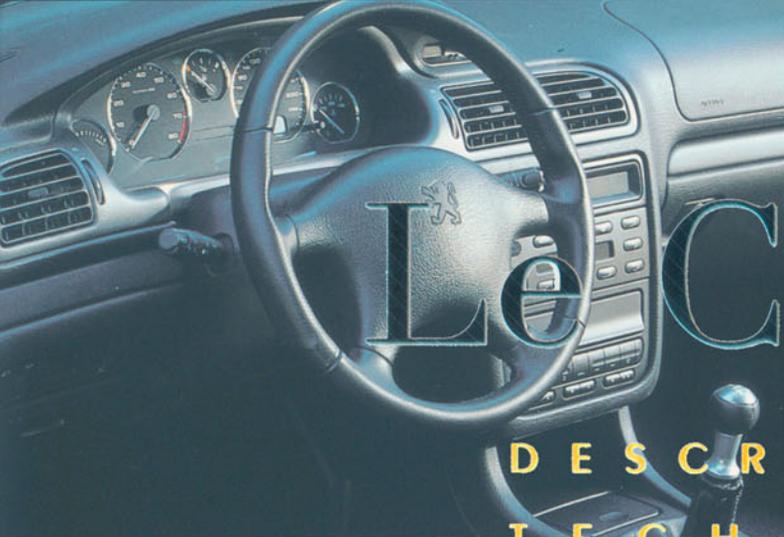
Raffinement et plénitude caractérisent cette variante du coupé 406 V6, qui bénéficie des signes extérieurs et intérieurs de richesse suivants :

- ▀ lave-projecteurs
- ▀ rétroviseurs rabattables électriquement mémorisés
- ▀ sièges électriques à mémorisation côté conducteur
- ▀ sièges et contre-portes cuir

- ▀ sièges chauffants
- ▀ rétroviseur intérieur jour / nuit automatique
- ▀ miroirs de courtoisie éclairés
- ▀ surtapis AR
- ▀ autoradio 4050 + chargeur CD + acoustique JBL à 10 HP
- ▀ options :
 - amortissement variable
 - toit ouvrant
 - airbags latéraux



Mars 1997



Le Coupé

DESCRIPTION
TECHNIQUE



L'ARCHITECTURE

LA STRUCTURE

LES MOTEURS ET LES TRANSMISSIONS

LES LIAISONS AU SOL

LES ÉQUIPEMENTS EXTÉRIEURS

LES ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS

LA PRODUCTION DU COUPÉ 406





Description technique du Coupé

L'ARCHITECTURE

Le Coupé 406 se présente avec une carrosserie inédite qui habille une structure constituée à la fois d'éléments empruntés à la berline et de pièces entièrement nouvelles. Ce coupé bénéficie donc des qualités reconnues à la structure de la berline comme du break, en terme de protection des occupants lors de chocs, ainsi que de ses caractéristiques de rigidité tant en torsion qu'en flexion, qui autorisent une exploitation sérieuse des liaisons au sol.

Cette dernière évolution de la gamme 406 reprend intégralement l'empattement des autres versions (2,70 m) et

garantit ainsi pour les quatre passagers une habitabilité presque équivalente, tant aux places avant qu'aux places arrière. Ce choix fondamental permet également de conserver un train arrière de type multi-bras. La longueur hors tout du coupé supérieure de 6 cm à celle de la berline (4,615 m contre 4,555 m) est obtenue par des portes à faux qui lui sont propres (+ 6,2 cm à l'avant, - 0,2 cm à l'arrière). Enfin, l'abaissement de la carrosserie du coupé d'une hauteur de 1,35 m, soit - 6 cm, contribue également à dégager un équilibre général qui en souligne l'exclusive identité.

LA STRUCTURE

Le bloc avant reconduit est constitué de brancards dont les extrémités avant présentent des zones de déformations programmées et destinées à absorber une partie de l'énergie en cas de choc frontal. Au

niveau de l'auvent, ces brancards sont reliés par des traverses caissonnées et ils s'épa nouissent sous le plancher qu'ils contribuent à rigidifier. Dans l'environnement de la planche de bord, on retrouve



Description technique du Coupé

la traverse tubulaire en acier (\varnothing 40 mm) dont les extrémités joignent les côtés d'auvent et grâce à un tiran vertical, le tunnel central. Des longerons et traverses participent aussi au renforcement de l'ensemble du soubassement. Les longerons latéraux pourvus d'une âme longitudinale, reçoivent une nouvelle face extérieure faite d'une tôle redessinée dont l'épaisseur augmente de 0,2 mm (1,2 mm). Vers l'arrière, le plancher et ses traverses fermées comme les passages de roue sont conservés. La tablette arrière subit quelques modifications destinées à lui permettre de s'adapter au style particulier de cette voiture. Tous les points d'ancrage des enrouleurs de ceintures de sécurité ainsi que ceux des pédoncules de sécurité sont reconduits.

Avec une plate-forme et un bloc avant existants mais une forme générale inédite, les nouvelles pièces de peau montrent le dessin original du coupé. Des tôles redessinées assurent la liaison avec les éléments conservés ou pour certaines d'entre elles, des fonctions redéfinies comme

les côtés de caisse par exemple. Les galbes et courbes de tous les vitrages ayant été reconsidérés, les montants présentent un trait spécifique. Par exemple, l'identité du coupé est soulignée par un léger enfoncement du bas de la lunette arrière par rapport à l'angle formé entre la ligne supérieure d'aile et la retombée arrière du montant de custode. Cette voiture à deux portes possède des pieds avant reculés de 123 mm par rapport à ceux de la berline qui dispose de quatre portes. Ils intègrent des renforts en tôle de 1,8 mm d'épaisseur destinés à accueillir des charnières de portes généreusement dimensionnées. En effet, pour favoriser l'accessibilité aux différentes places de la voiture, chaque porte sans encadrement de vitre, présente une longueur de 1,30 m. Avec un renfort tubulaire en acier (\varnothing 34 mm) disposé longitudinalement, chaque porte nue pèse 17,5 kg. Afin de procurer du confort et de l'efficacité à la fermeture des portes, l'axe d'inclinaison des charnières de chacune d'elles est inclinée de 4° vers l'intérieur de la voiture.



Description technique du Coupé

Les ailes avant raccordées à la structure existante sont démontables et le capot, avec sa doublure, pèse 24 kg. Ce dernier est articulé sur des charnières de type pantographe et compensé par deux vérins à double effet. Les côtés de caisse sont entièrement caissonnés et ils relient l'avant à l'arrière de l'habitacle. Des montants de pare-brise de forte section délimitent la partie avant supérieure de cet habitacle et ils sont reliés entre eux par une traverse supérieure de baie. Entre les longerons latéraux et les ridelles on trouve des pieds milieu doté d'une très forte emplanture. Ces pieds milieu sont reliés en leur sommet par une traverse de pavillon caissonnée qui forme ainsi à ce niveau de l'habitacle, un anneau particulièrement résistant en cas de choc latéral ou de retournement. Une traverse supérieure de lunette arrière assure la liaison avec la partie haute des montants de custode alors qu'en bas, la tablette arrière remplit cette fonction. Toutes ces traverses reliant les côtés supérieurs de caisse contribuent à la rigidification de la

structure. La tôle de pavillon referme l'ensemble et elle se distingue par une largeur avant emboutissage si importante (1,88 m) qu'elle sort des standards européens (1,75 m x 2,65 m), il faut donc l'approvisionner directement des Etats-Unis. Au niveau du montant de custode, la jonction extérieure entre la tôle de pavillon et l'aile arrière est réalisée par une fine brasure. En arrière des ridelles caissonnées, on trouve les nouvelles ailes et leurs doublures redessinées qui sont reliées, au niveau de plancher, par un seuil de coffre bas formé d'une traverse fermée. Le volet de coffre est pourvu d'articulations de type pantographe qui permettent de dégager au maximum l'accès au volume de rangement dont la capacité est proche de celle de la berline (390 dm³ VDA).

A l'instar de la structure de la berline, celle du coupé reçoit des étanchéités en mousse expansive localement injectées (montant de baie et de custode, pieds milieu, ...). Les passages de roue sont pourvus de pare-boue en polypropylène.



Description technique du Coupé

Les soixante deux pièces spécifiques, panneaux extérieurs et ouvrants compris, sont en tôle d'acier d'une épaisseur minimale de 0,8 mm et préprotégées par galvanisation sur leurs deux faces. Cette protection intéresse 75 % de la masse de la structure complète qui avec les portes, le capot et le volet de coffre

pèse 372 kg. Pour ce qui concerne les caractéristiques de rigidité de cette structure, l'angle de torsion est de 0,73 mrd sous un effort de 100 daN appliqué à chaque essieu et la flexion mesurée n'excède pas 0,8 mm sous une charge de 100 kg appliquée sur le longeron au niveau du passager avant.

LES MOTEURS ET LES TRANSMISSIONS

Deux motorisations sont retenues pour le lancement du coupé 406. La première est un quatre cylindres de 1 998 cm³ à double arbre à cames en tête et seize soupapes apparue sur la 605 en 1994. La seconde correspond au tout nouveau six cylindres en V à 60°, quatre arbres à cames en tête et vingt quatre soupapes présentée en première mondiale sur les berlines et breaks 406 en octobre 1996. Ces deux motorisations peuvent être accouplées à une transmission mécanique ou à la toute récente boîte de vitesses automatique à quatre rapports et gestion électronique, la 4 HP 20 auto-adaptative proposée depuis septembre 1996. Afin d'offrir des voitures conformes

à une ambiance cossue mais aussi dynamique, les vitesses 1 000 tr/mn sont pour certaines d'entre elles différentes de celles des 406 existantes. Le "raccourcissement ou l'allongement" des valeurs concernées est obtenu par le changement de certains rapports de boîte et par une redéfinition des dimensions des pneumatiques entraînant de nouvelles circonférences de roulement.

LES MOTEURS

Le moteur quatre cylindres XU10 J4R développe une puissance maximale de 97,4 kW (135 ch) à 5 500 tr/mn et son couple maximum de 180 Nm (18,7 mkg) est atteint à 4 200 tr/mn. Cette mécanique fournit un couple supérieur à



Description technique du Coupé

170 Nm sur une plage de 2 500 tr/mn soit à partir de 3 000 tr/mn jusqu'au régime de puissance maximale (5 500 tr/mn). Le bloc moteur en fonte à parois minces possède un équipage mobile à jeux de fonctionnement réduits et une liaison renforcée dite "anti-bourdonnement" sur la partie arrière du carter inférieur. La culasse est en alliage léger et la distribution à double arbre à cames en tête est entraînée par une courroie crantée alors que les équipements comme l'alternateur et le compresseur de réfrigération le sont par l'intermédiaire d'une courroie poly V dite "serpentine". Le refroidissement est obtenu par un radiateur à faisceau aluminium d'une surface frontale de 26,5 dm² et en appoint, par deux moto-ventilateurs à commande thermostatique. En amont du radiateur, l'air capté au niveau de la calandre rapportée est canalisé dans un Grâce à un déflecteur situé en haut de la veine, une grande partie de l'air de refroidissement est dirigé vers le radiateur alors qu'une autre partie de cet air est orientée vers le haut du moteur.

Le moteur six cylindres en V à 60° offre une cylindrée de 2 946 cm³ et il bénéficie de deux arbres à cames par rangée de cylindres avec quatre soupapes par cylindre. Le bloc comme les culasses sont en alliage léger et l'admission bi-volume fait appel à la physique acoustique qui sans pièce mobile, favorise le couple moteur sans pour autant négliger la puissance développée, 140 kW (194 ch) à 5 500 tr/mn. Le couple maximum de 267 Nm (27,7 mkg) est atteint à 4 000 tr/mn. Ce moteur bien rempli à tous les régimes étale les valeurs de couple de telle sorte qu'entre 2 000 tr/mn et 6 000 tr/mn soit 4 000 tr/mn, on dispose d'un minimum de 230 Nm. A 2 000 tr/mn la valeur se situe déjà à 234 Nm (24,3 mkg). La gestion électronique est confiée à un calculateur BOSCH MP 7.0 pilotant l'injection semi-séquentielle avec un groupement des cylindres deux par deux. L'allumage jumo-statique est géré par un calculateur SAGEM BBC 3.2. La cartographie de ce moteur ES9 J4 est retravaillée pour procurer plus d'agrément et de brio en toutes circonstances. Equipé



Description technique du Coupé

d'un détecteur de cliquetis qui le protège notamment en cas d'utilisation accidentelle d'un carburant à trop faible indice d'octane, il dispose d'une technologie de calculateur à mémoire permettant un téléchargement de nouveaux réglages comme toutes interventions éventuelles en après vente. Pour le refroidissement, le radiateur en cuivre est alimenté en air dans les

mêmes conditions que celles retenues pour le moteur quatre cylindres. Deux motoventilateurs d'une puissance de 250 W chacun assurent le complément de refroidissement lorsque nécessaire. La ligne d'échappement est celle de la berline correspondante et comme sur la version quatre cylindres, on trouve une sortie avec un embout chromé.

LES TRANSMISSIONS

Avec chaque motorisation il est possible d'opter pour une transmission mécanique ou pour une transmission automatique étroitement dérivées de celles qui équipent les berlines ou breaks correspondants. Pour le modèle doté du moteur XU10 J4R, la boîte de vitesses mécanique à cinq rapports de type BE3-5 est retenue. Dans cette boîte et afin de favoriser les reprises sur le rapport supérieur, celui-ci est légèrement raccourci. Avec le même souci et pour procurer de l'agrément de conduite sur l'ensemble des rapports, les pneumatiques retenus déterminent des vitesses 1 000 tr/mn légèrement

plus courtes que celles des berlines correspondantes à boîte de vitesses mécanique et automatique.

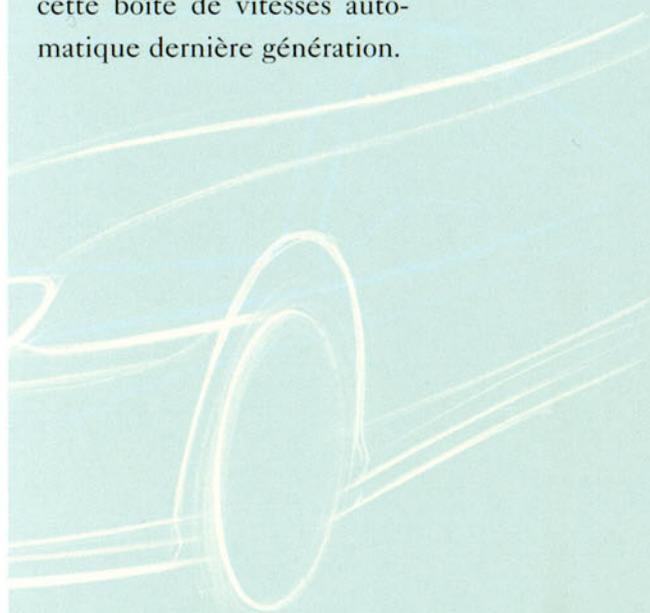
Sur le coupé recevant le moteur V6, la boîte de vitesses ML5 est différenciée de celle de la berline et du break par un rapport de première plus long ainsi que les deux derniers rapports supérieurs plus courts. Ces adaptations liées à une circonférence de pneumatiques de 16 pouces plus importante qu'en 15 pouces, procurent des vitesses 1 000 tr/mn plus adaptées au caractère affirmé de cette voiture. L'apparition de la boîte de vitesses automatique 4 HP 20



D e s c r i p t i o n t e c h n i q u e d u C o u p é

avec ce moteur ES9 J4 ne permettant pas de comparaison, il faut retenir que la définition des rapports correspond au même choix. Cette boîte est auto-adaptative et possède un pilotage électronique des fonctions de régulation et de passage. Elle a été développée par ZF et elle comporte trois programmes permettant l'exploitation de neuf lois de passage. Les calibrations définies et expérimentées par Automobiles

Peugeot sont adaptées au moteur V6. Le dialogue entre les boîtiers électroniques de gestion moteur et boîte de vitesses autorise des caractéristiques de passage des rapports aussi précises qu'efficaces pour le confort comme la sécurité de conduite. Les programmes sport et neige complètent la prestation de cette boîte de vitesses automatique dernière génération.





Description technique du Coupé

Les principales caractéristiques liées aux moteurs et transmissions sont les suivantes :

| MOTEUR | XU10 J4R | | ES9 J4 | |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Cylindrée (cm ³) | 1 998 | | 2 946 | |
| Alésage x Course (mm) | 86 x 86 | | 87 x 82,6 | |
| Puissance maxi : km (ch) | 97,4 (135) | | 140 (194) | |
| Couple maxi : Nm (mkg) | 180 (18,7) | | 267 (27,7) | |
| Boîte de vitesses, type | BE 3-5 | 4 HP 20 | ML 5 | 4 HP 20 |
| Nombre de rapports AV | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Rapports de démultiplication | | | | |
| 1 ^{er} | 0,2894 | 0,3006 | 0,3250 | 0,3400 |
| 2 ^{ème} | 0,5348 | 0,5514 | 0,5609 | 0,6241 |
| 3 ^{ème} | 0,7352 | 0,8169 | 0,8378 | 0,9242 |
| 4 ^{ème} | 0,9512 | 1,1346 | 1,1081 | 1,2837 |
| 5 ^{ème} | 1,1621 | - | 1,3636 | - |
| Rapport de couple | 19 x 79 (0,2405) | 20 x 69 (0,2898) | 16 x 69 (0,2318) | 20 x 69 (0,2898) |
| Roues | 6,5 J 15 | | 7 J 16 | |
| Matériau | Aluminium | | | |
| Pneumatiques | 205/60R15V | | 215/55R16V | |
| Circonf. de roulement (m) | 1,920 | | 1,960 | |
| Vitesse au régime de 1 000 tr/mn (km/h) | | | | |
| 1 ^{er} | 8,01 | 10,02 | 8,85 | 11,57 |
| 2 ^{ème} | 14,81 | 18,42 | 15,28 | 21,26 |
| 3 ^{ème} | 20,36 | 27,27 | 22,83 | 31,49 |
| 4 ^{ème} | 26,35 | 37,87 | 30,20 | 43,74 |
| 5 ^{ème} | 32,19 | | 37,17 | |
| Vitesse maximale (km/h) | 203 | 200 | 235 | 230 |
| Accélérations (sec.): | | | | |
| 400 m départ arrêt | 17,3 | 19,6 | 15,7 | 16,9 |
| 1 000 m départ arrêt | 31,9 | 35,2 | 28,7 | 30,5 |
| 0 à 100 km/h | 10,5 | 14,1 | 7,9 | 9,6 |



LES LIAISONS AU SOL

Les liaisons au sol du coupé 406 sont étroitement dérivées de celles des berlines et breaks avec lesquels il partage le même empattement de 2,70 m de long et par conséquent le train avant comme le train arrière de type multibras. Afin de répondre le mieux possible aux caractéristiques particulières à ce type de voiture pour ce qui concerne l'esthétique et les aspects dynamiques, l'assiette du coupé est abaissée de 12 mm et ses voies sont élargies. Des aménagements sont apportés à la suspension comme au freinage de certaines versions afin d'en rendre le comportement général encore plus efficace.

LA SUSPENSION

A l'avant, le berceau est reconduit et il supporte les triangles inversés des demi-trains pseudo Mc Pherson ainsi que les paliers de la barre anti-dévers découplée. On retrouve les éléments porteurs et l'abaissement de l'assiette de la voiture est obtenue par une diminution de la hauteur des ressorts. Cette modification entraîne l'adoption de nou-

velles butées d'attaque dont l'écrasement progressif induit une flexibilité variable favorable au confort comme au comportement. La flexibilité comme le diagramme d'amortissement sont adaptés à chaque modèle et le montage de nouvelles roues donne une voie augmentée de 16 mm sur les deux versions. Les articulations avant des triangles avant sont durcies et des aménagements particuliers sont réservés au coupé V6 pour lequel le comportement doit être compatible avec les performances liées à sa motorisation. Ainsi, les cales du berceau sont durcies et le support supérieur de l'élément porteur est rigidifié. Ces quelques modifications améliorent encore le guidage de l'amortisseur par un meilleur centrage et permettent un contrôle plus rigoureux de la trajectoire lors de la mise en appui comme en terme de cap. Pour parfaire la rigidification du bloc avant soumis à des efforts importants et pour garantir les géométries du train, les supports supérieurs d'élément porteur, ou pots de suspension, sont reliés par



Description technique du Coupé

une barre anti-rapprochement en acier d'un diamètre extérieur de 26 mm (\varnothing 18 pour l'intérieur).

A l'arrière le train multibras est reconduit car il assure le guidage du véhicule par une maîtrise rigoureuse du plan roue quels que soient les efforts transmis. De manière complémentaire, son filtrage approprié absorbant les inégalités rencontrées lors du roulage, il préserve le confort des occupants. Chaque demi-train est solidaire d'une traverse filtrée et se compose de trois bras transversaux ainsi que d'un bras longitudinal. Il comprend également un ressort hélicoïdal avec une butée d'attaque intégrée, d'un amortissement à clapets et d'une barre anti-dévers reliée directement à chaque pivot. Le débattement de chaque roue est maîtrisé par les positions relatives des bras entre eux et les articulations élastiques qui assurent le filtrage étant indépendantes des fonctions de guidage, elles n'influent pas sur le comportement de la voiture. Avec le coupé, ce train arrière commun à toutes les 406 reçoit quelques modifications destinées

à en parfaire l'efficacité et à donner à la voiture une assise esthétiquement appropriée par l'augmentation de la voie.

Les diagrammes d'amortissement ainsi que les flexibilités des ressorts sont redéfinis et la butée d'attaque intégrée à l'amortisseur induit naturellement une variation de flexibilité. Avec la motorisation six cylindres le support supérieur d'amortisseur est rigidifié. L'augmentation de la voie (36 mm) est obtenue par l'adoption d'un nouveau bras inférieur et d'un pivot entièrement redessiné qui par côté, apportent 18 mm vers l'extérieur. Ce pivot est en aluminium forgé et il est calculé avec tous ses points de fixation pour offrir les mêmes caractéristiques de déformation que celui en fonte, de la berline. Le choix du matériau est retenu pour gagner du poids (- 2,8 kg par voiture) et l'usage de cette technique "Cobapress" représente une première pour une pièce de sécurité dans le Groupe PSA Peugeot Citroën.

A l'instar des berlines équipées des moteurs V6, le coupé six cylindres peut rece-



Description technique du Coupé

voir en option un amortissement variable comprenant une loi douce et une loi ferme. Les passages d'une loi à l'autre se font automatiquement en fonction des caractéristiques dynamiques de la voiture, type de conduite adapté et des difficultés routières rencontrées. Favorisant par un filtrage approprié le confort en conduite souple, le système privilégie le comportement en usage rapide (loi ferme). Un bouton commandé par le conducteur permet de sortir l'automatisme pour temporairement rester verrouillé sur le mode ferme.

LA DIRECTION

Sur le coupé on trouve une direction à crémaillère dotée d'une assistance hydraulique avec comme sur toutes les 406, une colonne à absorption d'énergie réglable en hauteur sur 35 mm et en profondeur sur 27 mm. Le modèle quatre cylindres bénéficie d'une assistance modulée à vérin séparé dont le principe repose sur une puissance d'assistance liée au régime du moteur. L'assistance est élevée à bas régime (confort de manoeuvre en ville, en parking) et moindre dans les

hauts régimes (précision sur route, autoroute). Le passage entre les deux états d'assistances s'effectue progressivement entre 1 500 tr/mn et 3 800 tr/mn et il est obtenu par la variation de débit de l'huile dans la pompe d'assistance. Avec le moteur six cylindres, le coupé est pourvu d'une assistance variable en fonction de la vitesse procurant au conducteur un confort d'utilisation encore accru. Cette assistance hydraulique sans compromis est gérée par un calculateur dont le rôle est de rendre les efforts de braquage "transparents" au conducteur qui reçoit au volant toutes les informations nécessaires à une conduite efficace dans n'importe quelle condition de roulage. Avec cette direction variable, le vérin hydraulique est intégré au boîtier de crémaillère.

LE FREINAGE

Le freinage du coupé est dans tous les cas assisté, pourvu d'un anti-blocage additionnel BOSCH 5 de dernière génération et assuré par quatre disques dont deux ventilés à l'avant. Avec la motorisation quatre cylindres on retrouve l'ensemble des composants



Description technique du Coupé

de la berline correspondante. Il s'agit de disques avant ventilés (\varnothing 283 mm - épaisseur 26 mm), pleins à l'arrière (\varnothing 290 mm - épaisseur 10 mm) et d'un compensateur de freinage asservi à la charge. Pour le coupé six cylindres dont les caractéristiques dynamiques diffèrent sensiblement de celles du modèle quatre cylindres, le choix du freinage avant correspond à un équipe-

ment redimensionné. En effet, le disque présente un diamètre de 305 mm avec une épaisseur de 28 mm et l'étrier de marque BREMBO possède quatre pistons. Cet équipement est associé à des freins arrière identiques à ceux du modèle quatre cylindres et le coupé V6 se trouve aussi doté d'un freinage à la mesure de ses performances.

LES EQUIPEMENT EXTERIEURS

Le pare-chocs avant est constitué d'une poutre solidaire des brancards de la structure et recouverte d'une peau en « XENYO », polycarbonate choisi pour sa stabilité dimensionnelle garantissant de très faibles jeux périphériques. Entre cette peau peinte de la couleur de la voiture et la poutre, on trouve trois blocs de mousse absorbante. Le pare-chocs intègre la grille d'entrée d'air de refroidissement, les phares anti-brouillard, les lave-projecteurs lorsque disponibles et la trappe d'accès au crochet de remorquage. Le long de sa partie inférieure, la jupe supporte une bavette noire

souple qui fait office de déflecteur aérodynamique. Le pare-chocs arrière de même conception qu'à l'avant ne comporte pas de poutre car la présence d'un seul absorbeur en matériau plastique permet de passer les normes.

La définition des projecteurs principaux est issue d'un choix de style ne devant en rien altérer les qualités d'éclairage reconnues sur nos modèles. D'un style très effilé et encadrant le nouveau lion de calandre ; ils soulignent finement l'appartenance du coupé à la famille 406 comme à la gamme d'Automobiles Peugeot. Chaque projecteur



Description technique du Coupé

intègre les fonctions de clignotant, de lanterne, de feux de croisement et de route. Ces différentes sources de lumière sont supportées par un même boîtier et sont protégées par une vitre monopiece en polycarbonate transparent. Le feu de croisement, ou code, est de conception « ellipsoïde » et la fonction route comporte une parabole à surface complexe avec une lampe H7. En position plein phare, le faisceau de la fonction route vient compléter la partie non éclairée du faisceau lumineux du code dont la portée est déjà de 54 m. Des répéteurs latéraux de clignotant sont implantés sur les ailes avant dans la continuité de chaque baguette latérale. Les feux arrière de présentation Rubis et Cristal qui donnent de la profondeur au transparent, sont de même conception que ceux de la berline mais la nouvelle implantation des fonctions procure une image différente.

Si l'embase des rétroviseurs extérieurs est particulière au coupé, les boîtiers sont les mêmes que ceux des autres 406. Cependant ils sont entièrement peints en gris fumé

pailleté pour que leur présence n'altère en rien la vue générale de la voiture. De loin ils se font oublier en s'intégrant à l'ensemble formé par les vitres latérales. Ces deux rétroviseurs disposent d'une commande de réglage électrique et d'un dégivrage des miroirs par ailleurs anti-éblouissants. Le miroir du conducteur est à double courbure. Selon certaines définitions, la position des rétroviseurs peut être mémorisée en relation avec le siège du conducteur à mémoire et ils peuvent être rabattus électriquement contre la carrosserie, en parking par exemple.

L'antenne de radio est située à l'arrière du pavillon. Elle est constituée d'un brin court mais souple et intègre un amplificateur.

Les roues des coupés 406 sont toutes en alliage léger et présentent un voile avec six barreaux. Les modèles dotés du moteur V6 ont des jantes de 16" chaussées de pneumatiques de 215/55 R16 Z. Avec le moteur quatre cylindres les jantes de 15" reçoivent des enveloppes 205/60 R15 V.



LES PORTES

Les portes sans cadre ni vitre fixe sont le résultat d'une étude dite en avance de phase ayant débuté en 1990 sans application immédiate. Cette démarche d'étude qui tend à se multiplier dans le Groupe PSA Peugeot Citroën, autorise un développement libre de contrainte comme par exemple la taille du véhicule ou un niveau de gamme particulier. L'absence d'encadrement est un choix de style mais également une volonté d'éviter les découpages de fonctions que l'on rencontre généralement avec une porte longue. Grâce à une importante surface, chaque vitre de porte offre une visibilité et une clarté intérieure appréciables. Au cours de leur fabrication, les vitres de portes comme celles de custodes sont passées dans un moule. Grâce à cette méthode, on obtient un résultat dépourvu de déformations périphériques assurant ainsi une grande rigueur dimensionnelle. Les vitres de portes ont une épaisseur de 5 mm et disposent d'une fonction d'entrebâillement automatique à l'ouverture de porte.

Ce principe a été retenu pour répondre à l'impératif de style imposant une grande vitre sans encadrement tout en préservant une étanchéité indispensable au confort général des passagers, quelles que soient les conditions d'utilisation de la voiture. Afin d'obtenir de bons résultats, le choix s'est porté sur une structure de porte avec une barre longitudinale et des doublures caissonnées offrant une grande rigidité. De plus, ses fixations au niveau du pied avant sont constituées de charnières renforcées issues de la 806 et solidaires d'un renfort en tôle d'acier d'une épaisseur de 1,8 mm implanté à l'intérieur de la doublure de porte.

Toujours à l'intérieur de la porte, on trouve un mécanisme de lève-vitre principalement constitué d'un cadre en tôles épaisses, pré-protégées, qui reçoivent deux bras croisés garantissant à l'ensemble une absence de jeu parasite. Ce mécanisme provenant de la société Brose intègre des articulations généreusement dimensionnées et notamment un guide arrière dans lequel le support de vitre se déplace sur un roulement à billes.



Description technique du Coupé

L'animation de la vitre est assurée par un moteur électrique BOSCH délivrant un couple de 12 Nm largement suffisant pour fournir les 6 kg d'efforts nécessaires à la montée comme à la descente. L'ensemble du système comporte des réglages en altitude et en inclinaison qui sont accessibles par des regards extérieurs situés derrière la baguette de flanc. Cela ne nécessite pas de démontage de la garniture intérieure de porte ni lors du réglage initial de l'ensemble effectué dans le centre de production d'Industrie Pininfarina à San Giorgio, ni lors d'une intervention en après-vente dans le réseau.

À l'ouverture de la porte, l'entrebâillement, ou la descente partielle de la vitre, est obtenu par la mise en route du moteur électrique qui est activée par le contact de la serrure de porte (éclairage intérieur). Dès l'ouverture de porte le glissement de la vitre s'effectue sur 10 mm et recommence à l'inverse lors de la fermeture de la porte. Ce sont les tours moteur comptés par un calculateur, qui déterminent avec précision la course nécessaire

à la vitre pour qu'elle se loge en bonne position dans le fond de la gorge du joint d'étanchéité solidaire de la caisse. Lors de la descente de la vitre, une butée basse électronique arrête celle-ci avant qu'elle n'atteigne le fond de course du mécanisme. Cette fonction qui supprime des sources de bruit est également obtenue par le comptage des tours du moteur alors que l'anti-pincement monté en série est activé par la variation de régime du moteur. L'étanchéité nécessaire au confort des passagers est complétée par une feuille de mousse étanche collée par un cordon HOT MELT sur la doublure de porte.

La porte entièrement équipée pèse 37 kg dont 6,2 kg de vitrage. Les mécanismes ont subi sur banc une endurance de 100 000 cycles et en cas de dysfonctionnement, la seule flexibilité de la vitre permet de manoeuvrer la porte tant à l'ouverture qu'à la fermeture.

LE VITRAGE

Le nouveau pare-brise a une épaisseur de 5,2 mm et comme les autres vitrages du coupé, il offre une faible trans-



Description technique du Coupé

mission lumineuse obtenue par une teinture de glace plus prononcée que sur les autres 406. La sérigraphie de l'entourage intègre en sa partie supérieure le capteur de pluie, lorsque la voiture est équipée d'un essuie-vitre automatique identique à celui de toutes les 406.

A l'arrière, la lunette incorpore un désembuage temporisé et dans sa partie supérieure, le troisième feu de stop est en position centrale. De part et d'autre du feu de stop et jusqu'à chaque montant de custode, la sérigraphie est réalisée par

des points noirs dont la taille diminue progressivement vers le bas en faisant office de pare-soleil pour la tête des deux occupants des places arrière. Les vitres de custodes sont entrebaillables et ont une épaisseur de 4,2 mm.

Un toit ouvrant en verre athermique et à commande électrique est proposé en option. Il coulisse à l'extérieur de l'habitacle, comprend un déflecteur aérodynamique escamotable et dispose d'un volet intérieur de type persienne permettant une occultation totale.

LES EQUIPEMENTS INTERIEURS

L'habitacle du coupé 406 est conçu pour accueillir confortablement quatre passagers. Sa présentation générale se différencie de celle de la berline dont il reprend les principales cotes intérieures, par un nouveau traité du garnissage. Raffiné mais également dynamique, il s'en distingue également par la forme des sièges, des panneaux de porte et de brisement ainsi que par des ébénisteries remodelées. La planche de bord et la console

centrale directement issues de celles de la berline reçoivent quelques retouches qui en personnalisent la nouvelle appartenance.

LA PLANCHE DE BORD -

LE POSTE DE CONDUITE

Sur cette voiture, la planche de bord grainée cuir et mono-tons gris Ouragan et une moulure peinte en gris métallisé remplace le décor bois des berlines. Les nouveaux entourages des grilles d'aérateurs sont égale-



Description technique du Coupé

ment peints en gris métallisé. A droite de la moulure surplombant le vide-poches, on trouve la signature chromée du carrossier Pininfarina. Sur la partie supérieure moussée de la planche de bord, on note la présence d'un air bag passager (90/), des quatre aérateurs orientables et occultables, de deux haut-parleurs dissimulés par une grille et du combiné protégé par une visière anti-reflet. Les deux parties inférieures de planche reçoivent d'un côté le vide-poches de grande capacité et de l'autre le clavier de l'anti-démarrage codé ou un petit espace de rangement. Au centre et en dessous des deux aérateurs centraux, la partie médiane ou façade technique regroupe la platine du climatiseur avec ses commandes, le poste de radio et différents boutons poussoir concernant la lunette arrière chauffante temporisée, le signal de détresse, ... Sur cette façade technique on trouve également l'écran affichant la température extérieure et les informations liées au poste de radio de haut de gamme.

Le combiné reprend la partie technique de ceux des

autres 406 avec les mêmes informations adaptées aux différentes finitions comprenant notamment un tachymètre électrique et deux odomètres digitaux. Toutefois sur le coupé, les cinq cadrans possèdent un entourage chromé, la graduation du tachymètre est impaire avec des valeurs allant de 30 km/h à 250 km/h et le compte-tours est à chiffres uniques avec une indication, tr/mn x 1 000. Les combinés des voitures équipées d'une boîte de vitesses automatique comportent toujours une vignette rappelant la grille de sélection avec l'affichage du rapport engagé et le programme retenu. A droite du combiné se trouve la montre et les indications liées à l'ordinateur de bord (en option).

Le poste de conduite reprend les réglages de volant en site comme en profondeur ainsi que les commandes traditionnelles parmi lesquelles on trouve celles des phares avec sa double bague. Le volant à quatre branches se présente avec un style nouveau, à tendance sportive et il intègre un air bag conducteur (45/). La jante du volant comporte



Description technique du Coupé

dorénavant des formes distinctes comprenant deux zones de préhension avec l’empreinte des pouces, garnies de cuir perforé et dont la section évolue de 32 mm à 28 mm, alors que les autres parties de la jante sont recouvertes de cuir sans perforation. Au centre du coussin se situe le lion d’Automobiles Peugeot.

La console centrale conserve la décoration grainée gris Ouragan de la planche de bord dont elle assure la continuité jusqu’à l’arrière des sièges avant. Elle comprend des espaces de rangement, supporte le cendrier à entourage et grille chromés ainsi que le levier de frein à main. Pour rester homogène avec l’ambiance intérieure particulière à ce coupé, le levier de changement de vitesses des boîtes mécaniques reçoit une nouvelle présentation plus sportive. Il possède ainsi un pommeau en aluminium partiellement garni de cuir noir avec, une grille gravée sur la face supérieure et un soufflet en cuir surpiqué.

LES ASSISES

Les sièges avant de cette voiture

plus bas que ceux de la berline définissent un point H abaissé de 20 mm favorisant le confort des occupants tant en statique qu’en dynamique. Dans le même esprit et pour permettre une bonne accessibilité aux places arrière par un meilleur dégagement du passage, ces sièges reçoivent une glissière inférieure rallongée de 40 mm vers l’avant. La partie haute de la glissière n’évoluant pas, le point H conserve la même situation longitudinale que celle de la berline et les courses de réglage sont de 205 mm (manuel) ou 220 mm (électrique). Pour accéder aux plans arrière, le dossier de chaque siège avant se rabat et l’assise avance simultanément. A l’inverse les glissières à double galet étant pourvues d’une mémoire, les sièges reprennent leurs positions initiales une fois la manipulation terminée. Qu’il s’agisse d’un siège à commande mécanique ou électrique, la manoeuvre de rabatement est engagée par une palette implantée sur la partie supérieure du côté extérieur du dossier. Une seconde commande dite de courtoisie est située sur le côté intérieur du siège du passager.



Description technique du Coupé

Le siège du conducteur bénéficie de nombreux réglages parmi lesquels on distingue une variation en altitude commandée par un levier placé à gauche de l'assise et un réglage d'inclinaison de l'ensemble du siège grâce à une poignée accessible à l'avant de l'assise. Avec un siège conducteur à commandes d'ajustement électriques, les boutons de réglage sont implantés sur une platine située sur le carter inférieur du siège. Avec la version V6 Pack, cette platine supporte également les trois touches liées à la mémorisation des réglages électriques du siège et des deux rétroviseurs extérieurs. Les appuis-tête à verrouillage positif en butée supérieure sont réglables en hauteur et en inclinaison.

Les armatures de siège avant sont spécifiques et elles supportent un pédoncule de ceinture de sécurité équipé d'un prétendeur à rétraction pyrotechnique. Sur le côté extérieur de chaque dossier, en dessous de la palette de rabattement on trouvera à très court terme, un air bag latéral d'une capacité de 12 l. L'air bag de thorax étant fixé sur l'armature métallique du dos-

sier réglable, il se trouve toujours dans la meilleure position par rapport au thorax du passager. Chaque air bag dispose de son propre capteur et d'un auto-diagnostic prévenant de toute anomalie. Ce dispositif de protection contre les chocs latéraux sera progressivement étendu à d'autres véhicules de la gamme Peugeot et il s'ajoutera à des équipements de sécurité déjà retenus comme les tubes de porte, les coussins latéraux (paddings) et la liaison longeron/pied milieu à forte emplanture. Sur les armatures, on trouve des coussins d'assise et de dossier constitués de mousse à densité différenciée. La partie centrale reçoit une mousse souple alors que les bourrelets sont recouverts d'une mousse plus dure mais à surface assouplie pour préserver le confort d'accès au siège tout en assurant un bon maintien latéral.

A l'arrière, la banquette fractionnable 40/60 se présente avec une forme prévue pour accueillir deux passagers. Sur l'élément de dossier gauche, le plus large, on note la présence d'un accoudoir central et d'une trappe à ski. Chaque dossier est pourvu d'un



Description technique du Coupé

appui-nuque ou repose-tête et dispose de son propre système de verrouillage dérivé de celui de la berline qui permet d'isoler le coffre à bagages. Au centre de l'assise on trouve un volume de rangement dont le fond comporte une empreinte pour une petite bouteille. Cette boîte possède un couvercle rigide, résistant à une charge de 80 kg et recouvert de mousse garnie à l'identique de la sellerie intérieure. Les armatures métalliques sont directement issues de celles de la berline 406 mais, la forme des coussins comme leur garnissage en diffèrent complètement pour se présenter de manière homogène avec l'ensemble de ce nouvel habitacle. Cette banquette arrière rabattable permet d'augmenter sensiblement le volume de rangement de manière modulable.

Les coiffes des sièges sont en tissus et velours rasé, avec un passe-poil en velours soulignant les volumes particuliers de ces assises. Le garnissage en cuir comprend un cuir finement perforé pour les parties centrales et lisse sur les bourrelets latéraux. Des poches aumônières sont aménagées

dans les évidements ou caves à genoux implantés dans la face arrière des dossiers avant.

L'HABITACLE

Les panneaux de porte et de brisement sont conçus pour affirmer le caractère cosu de l'environnement intérieur. Ils sont en matériau aggloméré de fibre de bois et de résine formée (Woodstock) et pour ce qui concerne les portes, ils intègrent une des deux parties constituant le padding (coussin de sécurité). Ils sont entièrement garnis avec en médaillon le rappel du revêtement de la coiffe des sièges (velours ou cuir) et en entourage, une garniture noire comprenant une frise souple le long des vitrages. Les deux panneaux de porte possèdent chacun une poignée de porte issue de la berline et destinée à faciliter les manoeuvres de fermeture (arrêt de porte à deux crans). Du côté du conducteur, le panneau reçoit une platine supportant les deux commandes de lève-vitre électrique. De dernière génération, ces commandes dites de sécurité, impliquent de lever le bouton pour faire monter la vitre et d'appuyer pour la descendre. Sur la platine on trouve également



Description technique du Coupé

un nouveau type de bouton de réglage électrique des rétroviseurs extérieurs. Ce bouton « JOY STICK » à cinématique géographique intègre aussi la sélection du rétroviseur, droit ou gauche, et sur le coupé 406 V6 Pack, le rabattement des rétroviseurs le long de la carrosserie. En bas de chaque panneau de porte, on note la présence d'un petit volume de rangement, d'un éclairage de seuil et d'un emplacement prévu pour un haut parleur protégé par une grille. Les panneaux de brisement supportent une poignée de maintien et ils sont garnis comme pour les portes d'un médaillon en rappel et d'une frise noire qui dissimule un petit haut parleur (twester).

LA CLIMATISATION - LA RADIO

Suivant les pays, les modèles dotés du moteur quatre cylindres sont équipés soit en série, ou en option, d'une réfrigération dont la particularité réside dans la gestion du compresseur par un thermostat électronique dialoguant avec le calculateur du moteur. Selon l'utilisation du moteur et pour optimiser le confort comme la performance globale

du véhicule, il est possible d'obtenir automatiquement la coupure ou la remise en marche du compresseur. Avec les modèles équipés du moteur six cylindres, il est proposé une climatisation automatique à régulation de température et de débit d'air avec un écran de contrôle à affichage digital implanté sur la platine de commande. Cette climatisation disposant également d'une électronique reliée à la gestion moteur, le compresseur peut-être temporairement débrayé dans certaines conditions. Avec les deux définitions, cela évite le calage du moteur si son régime baisse vers les 500 tr/mn (manoeuvre de parking, ...) facilite le « décollage » du véhicule moteur au ralenti avec une faible ouverture de papillon et préserve le brio de la voiture en cas de dépassement où il faut une grande ouverture de papillon.

Les coupés 406 sont tous équipés d'un auto-radio qui comprend dès le premier niveau d'équipement, un levier de commande de certaines fonctions sous le volant et huit haut-parleurs. Le poste de radio à afficheur intégré



Description technique du Coupé

appui-nuque ou repose-tête et dispose de son propre système de verrouillage dérivé de celui de la berline qui permet d'isoler le coffre à bagages. Au centre de l'assise on trouve un volume de rangement dont le fond comporte une empreinte pour une petite bouteille. Cette boîte possède un couvercle rigide, résistant à une charge de 80 kg et recouvert de mousse garnie à l'identique de la sellerie intérieure. Les armatures métalliques sont directement issues de celles de la berline 406 mais, la forme des coussins comme leur garnissage en diffèrent complètement pour se présenter de manière homogène avec l'ensemble de ce nouvel habitacle. Cette banquette arrière rabattable permet d'augmenter sensiblement le volume de rangement de manière modulable.

Les coiffes des sièges sont en tissu et velours rasé, avec un passe-poil en velours soulignant les volumes particuliers de ces assises. Le garnissage en cuir comprend un cuir finement perforé pour les parties centrales et lisse sur les bourrelets latéraux. Des poches aumônières sont aménagées

dans les évidements ou caves à genoux implantés dans la face arrière des dossiers avant.

L'HABITACLE

Les panneaux de porte et de brisement sont conçus pour affirmer le caractère cosu de l'environnement intérieur. Ils sont en matériau aggloméré de fibre de bois et de résine formée (Woodstock) et pour ce qui concerne les portes, ils intègrent une des deux parties constituant le padding (coussin de sécurité). Ils sont entièrement garnis avec en médaillon le rappel du revêtement de la coiffe des sièges (velours ou cuir) et en entourage, une garniture noire comprenant une frise souple le long des vitrages. Les deux panneaux de porte possèdent chacun une poignée de porte issue de la berline et destinée à faciliter les manoeuvres de fermeture (arrêt de porte à deux crans). Du côté du conducteur, le panneau reçoit une platine supportant les deux commandes de lève-vitre électrique. De dernière génération, ces commandes dites de sécurité, impliquent de lever le bouton pour faire monter la vitre et d'appuyer pour la descendre. Sur la platine on trouve également



Description technique du Coupé

un nouveau type de bouton de réglage électrique des rétroviseurs extérieurs. Ce bouton « JOY STICK » à cinématique géographique intègre aussi la sélection du rétroviseur, droit ou gauche, et sur le coupé 406 V6 Pack, le rabattement des rétroviseurs le long de la carrosserie. En bas de chaque panneau de porte, on note la présence d'un petit volume de rangement, d'un éclairage de seuil et d'un emplacement prévu pour un haut parleur protégé par une grille. Les panneaux de brisement supportent une poignée de maintien et ils sont garnis comme pour les portes d'un médaillon en rappel et d'une frise noire qui dissimule un petit haut parleur (twester).

LA CLIMATISATION - LA RADIO

Suivant les pays, les modèles dotés du moteur quatre cylindres sont équipés soit en série, ou en option, d'une réfrigération dont la particularité réside dans la gestion du compresseur par un thermostat électronique dialoguant avec le calculateur du moteur. Selon l'utilisation du moteur et pour optimiser le confort comme la performance globale

du véhicule, il est possible d'obtenir automatiquement la coupure ou la remise en marche du compresseur. Avec les modèles équipés du moteur six cylindres, il est proposé une climatisation automatique à régulation de température et de débit d'air avec un écran de contrôle à affichage digital implanté sur la platine de commande. Cette climatisation disposant également d'une électronique reliée à la gestion moteur, le compresseur peut-être temporairement débrayé dans certaines conditions. Avec les deux définitions, cela évite le calage du moteur si son régime baisse vers les 500 tr/mn (manoeuvre de parking, ...) facilite le « décollage » du véhicule moteur au ralenti avec une faible ouverture de papillon et préserve le brio de la voiture en cas de dépassement où il faut une grande ouverture de papillon.

Les coupés 406 sont tous équipés d'un auto-radio qui comprend dès le premier niveau d'équipement, un levier de commande de certaines fonctions sous le volant et huit haut-parleurs. Le poste de radio à afficheur intégré



Description technique du Coupé

possède un tuner RDS, un lecteur de cassette et sa puissance est de 4 x 7 W. En série sur le coupé V6 Pack et en option sur les autres versions, on peut disposer d'une installation HI-FI avec acoustique JBL. L'adaptation de cet équipement haut de gamme a été étudiée spécifiquement pour l'habitacle complet de la voiture, dans la chambre anéchoïde de notre centre d'expérimentation de Belchamp. Cet ensemble comprend principalement un lecteur CD et un amplificateur - égalisateur huit canaux 320 W implantés dans le coffre, en arrière du passage de roue gauche. Il intègre aussi un filtre sur chaque canal, un limiteur automatique de distorsion par bande de fréquence et il dispose de dix haut-parleurs répartis dans huit emplacements. Ces emplacements se situent sur la planche de bord (deux haut-parleurs), dans chaque porte (quatre H.P.) et panneau de brisement (deux H.P.) ainsi que sur la tablette arrière (deux H.P.). L'espace sonore défini propose un son clair, sans agressivité, très détaillé avec une dynamique exceptionnelle et respectant l'inté-

gralité des timbres du message musical.

L'INSONORISATION, LE GARNISSAGE ET L'ÉTANCHÉITÉ

L'insonorisation de l'habitacle est intégralement reprise de celle de la berline avec laquelle le coupé partage entre autre le tablier et le plancher. On retrouve ainsi des tôles de plancher bombées avec une structure ne comportant que très peu de produit fusible insonorisant (≈ 6 kg) et des corps creux obturés par des mousses expansées. Le tablier reçoit un septum lourd (7 kg/m^2) dont il épouse fidèlement les emboutis et auquel il est relié par des entretoises métalliques qui en assurent la bonne tenue. Vers le bas du tablier se trouve une pièce semblable mais d'une densité de 5 kg/m^2 , qui se prolonge jusqu'au niveau des pieds des passagers avant. Enfin le plancher est recouvert d'un dernier élément d'une densité de $3,5 \text{ kg/m}^2$ jusqu'à la planche à talon. Les traversées de tablier, le pédalier et le faisceau principal font l'objet d'étanchéités spécifiques simples ou doubles. La moquette assurant la finition



Description technique du Coupé

de l'ensemble est identique à celle de la berline avec cependant une légère différence de coupe dans la zone des glissières de siège. Selon les niveaux, des surtapis sont proposés soit à l'avant seul, soit aux quatre places de la voiture. Dans les entrées de porte, les longerons reçoivent à l'extérieur un enjoliveur décoré par le nom de la marque Peugeot.

Vers l'arrière, de dessous l'assise de la banquette jusqu'au plancher de coffre compris, on trouve de la ouate interposée entre la tôle et la moquette. Le volume de coffre, dont la capacité minimale se situe à 390 dm³, est entièrement garni. Il est pourvu d'un éclairage et la doublure de volet reçoit une garniture comprenant un embouti formant une poignée. Cette garniture dispose également d'une empreinte destinée à accueillir un triangle de signalisation obligatoire dans certains pays.

La partie supérieure de l'habitacle se présente avec des montants de baie et de custode recouverts d'un tissu de même teinte claire que celui du pavillon. Les pieds milieu

sont noirs comme le garnissage de la tablette qui comprend une boîte de rangement et deux haut-parleurs. Le pavillon intègre à l'avant une console de servitude et une poignée de maintien pour le passager. A l'arrière, il accueille deux crochets porte-habit, un plafonnier et le troisième feu de stop.

L'étanchéité du coupé 406 est le résultat d'une démarche approfondie destinée à rendre cette voiture la plus confortable en toutes circonstances. Dans le compartiment moteur le joint d'auvent reçoit à chacune de ses extrémités des nouvelles formes surmoulées prévues pour obturer les espaces compris entre les pièces issues de la berline et celles qui sont particulières au coupé. Le pare-brise est collé et son entourage comprend le long de chaque montant de baie une gorge « anti-salissure » évitant la souillure des vitres latérales par temps de pluie.

Sur les côtés de caisse et tout autour de l'entrée de porte, on trouve un joint annulaire. Un joint lisse apposé sur le pourtour de la porte participe à l'étanchéité qui est complétée



Description technique du Coupé

dans cette zone par une lèvre implantée sur le pied milieu en regard de la partie verticale de la vitre de porte. Il fait office de déflecteur et, protège la vitre de custode des remous d'air. La tranche supérieure de chaque vitre latérale, dont nous savons qu'elle se déplace en fonction de l'état de la porte (ouverte ou fermée), vient se loger dans la gorge d'un joint situé dans une feuillure allant du bas du montant de baie jusqu'au bout du pavillon. Ce joint mis en oeuvre à une température de 205°C comporte sur sa face d'appui un velours ignifugé destiné à faciliter les mouvements de la vitre. En haut du panneau de porte, on trouve un joint lécheur de vitre participant à l'étanchéité et à la bonne présentation de l'ensemble.

A l'arrière, la lunette légèrement encastrée et collée sur la structure possède un joint surmoulé. Au niveau de l'entrée de coffre, l'étanchéité est assurée par un joint tubulaire périphérique.

LE RÉTROVISEUR INTÉRIEUR

Avec la version PACK, Le coupé 406 dispose d'un rétroviseur intérieur jour/nuit automatique appelé « électrochrome ». Les composants nécessaires à son fonctionnement sont deux sondes, un microcalculateur électronique et une glace de rétroviseur composée de deux parois renfermant un gel solide. Tout ceci est intégré au corps du rétroviseur. La sonde ou cellule orientée vers l'arrière détecte la présence d'une voiture feux allumés et la cellule dirigée vers l'avant l'intensité de la lumière extérieure. Les informations sont envoyées au calculateur qui les compare et qui, grâce à un déclenchement d'électrolyse qu'il commande, va faire monter progressivement le gel entre les deux parois du miroir dont le tain va graduellement foncer. Le temps de réaction est de l'ordre d'une seconde et le système ne peut s'activer dès que l'on introduit la marche arrière, pour privilégier la visibilité en cas de manoeuvre dans un garage par exemple.



LA PRODUCTION DU COUPE 406

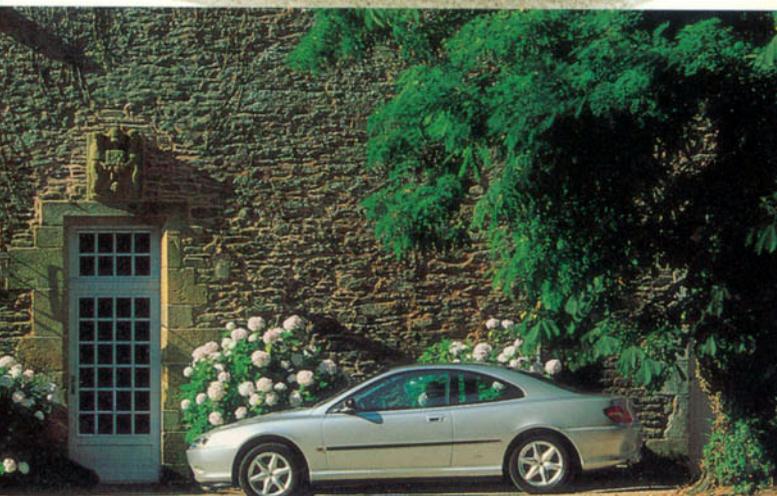
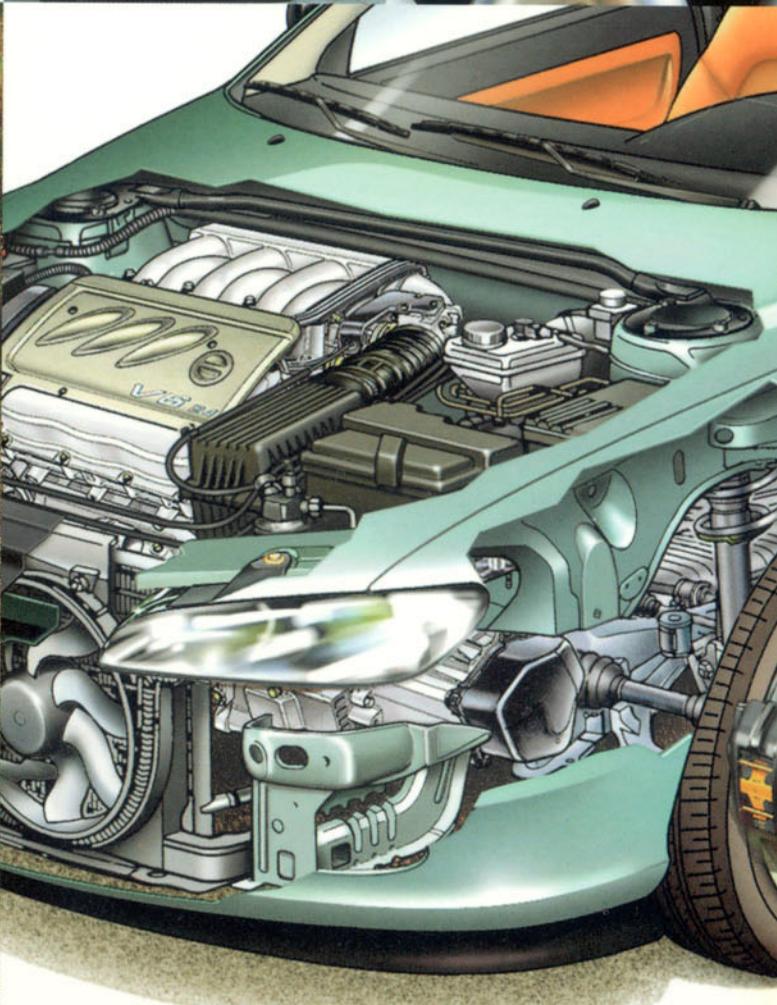
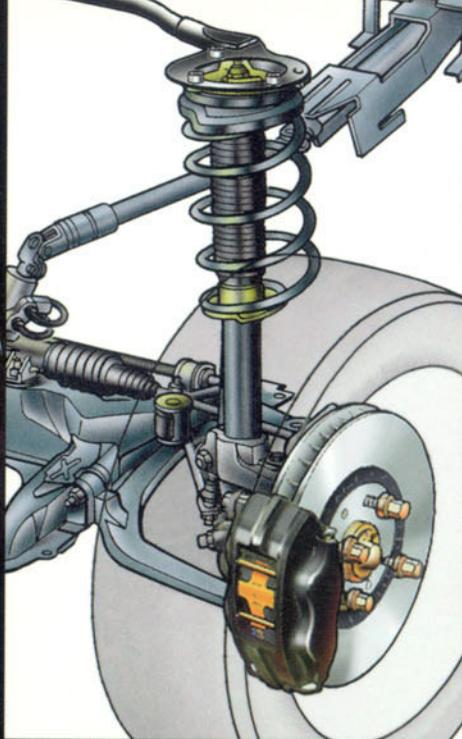
La production du Coupé 406 est entièrement assurée par Industrie Pininfarina (IPF) sur les sites de Grugliasco pour la tôlerie et la peinture puis de San Giorgio pour l'habillage de la caisse ainsi que le montage de la mécanique. Tous les contrôles finaux et le roulage unitaire sont effectués à San Giorgio et à sa périphérie.

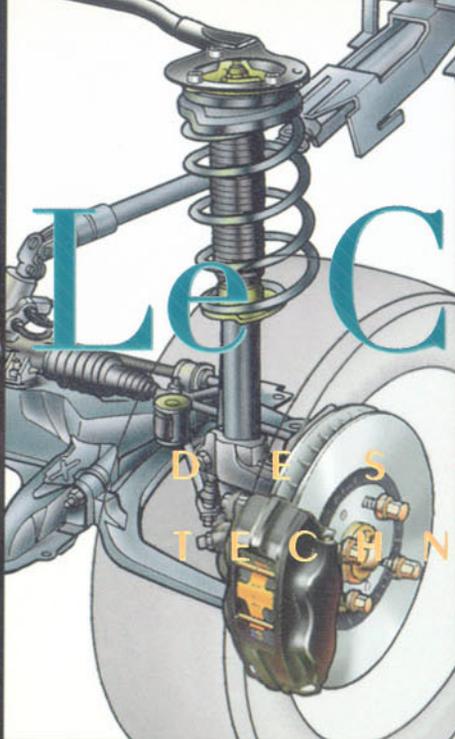
Les pièces issues de la berline 406 sont acheminées vers les installations de fabrication qui reçoivent également toutes les pièces spécifiques approvisionnées par la société MAC (*) partenaire d'IPF et parallèlement fournisseur des constructeurs spécialistes. L'assemblage de la structure s'opère principalement sur deux stations de soudure automatiques et chaque caisse subit avant le passage dans l'unité de peinture, un contrôle dimensionnel rigoureux portant sur 216 points. Au ferrage, on trouve un robot portique qui change lui-même ses outils et le nombre total de point de soudure d'un Coupé avoisine

3 500 unités (1 100 pour le soubassement venant de Sochaux et environ 2 400 chez IPF). La ligne de peinture comprend des robots et minibols.

A San Giorgio, les carrosseries arrivent peintes et protégées pour être habillées ainsi que pour recevoir toute leur mécanique. La ligne de montage comporte cinquante sept stations permettant une production de trente cinq voitures par tournée soit une capacité de soixante dix véhicules/jour. En complément aux nombreux contrôles effectués lors de l'assemblage (électrique, circuits de freins et de refroidissement, ...), chaque voiture subit des tests d'étanchéité et de bon fonctionnement de tous les équipements et organes. Ces essais se déroulent dans des installations spécifiques et sur un parcours routier d'une longueur de vingt cinq kilomètres au minimum.

(*) *Metallurgica
Assemblaggio Carpenteria*





Le Coupé

D E S S I N S
T E C H N I Q U E S





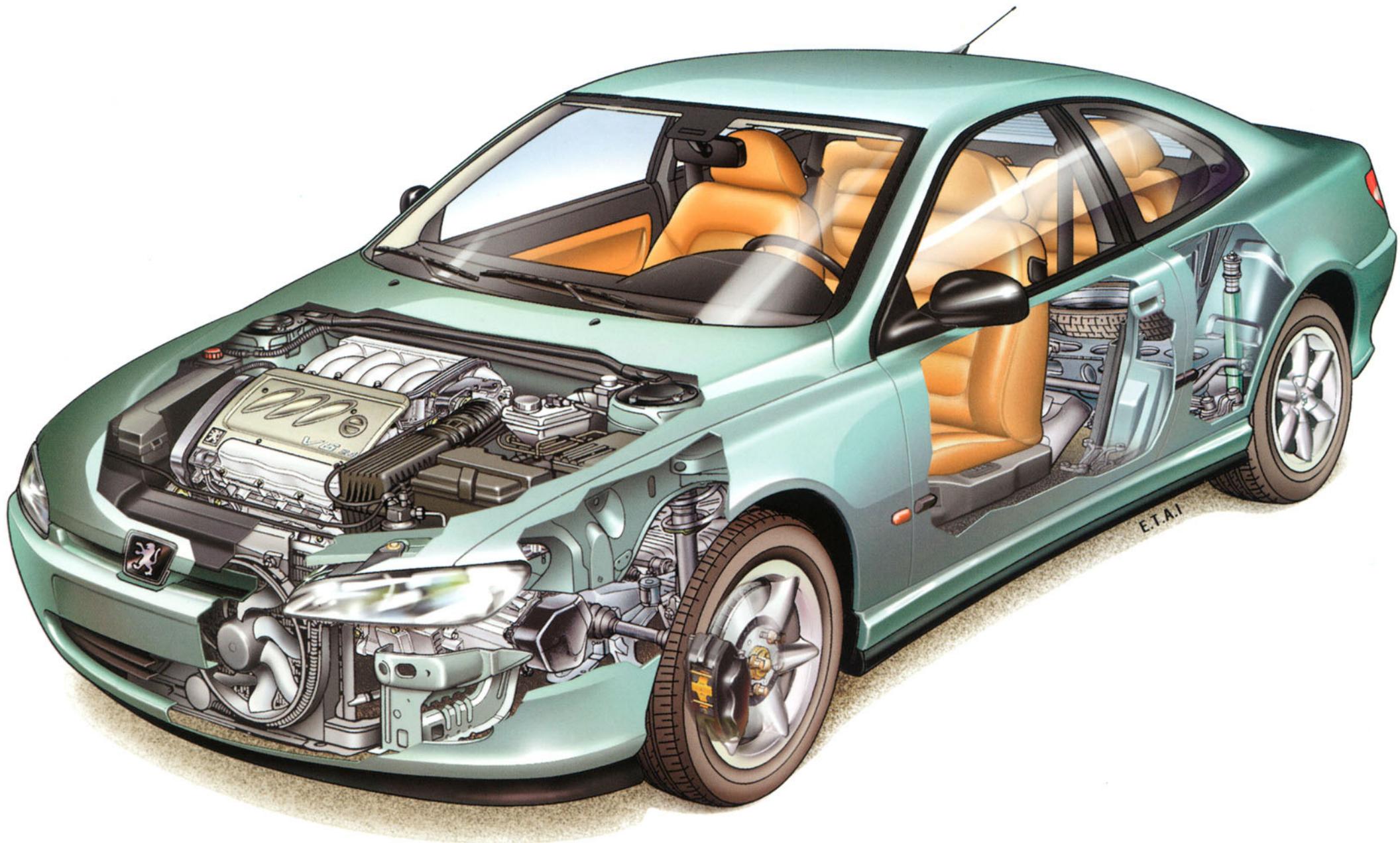
Legendes des dessins techniques

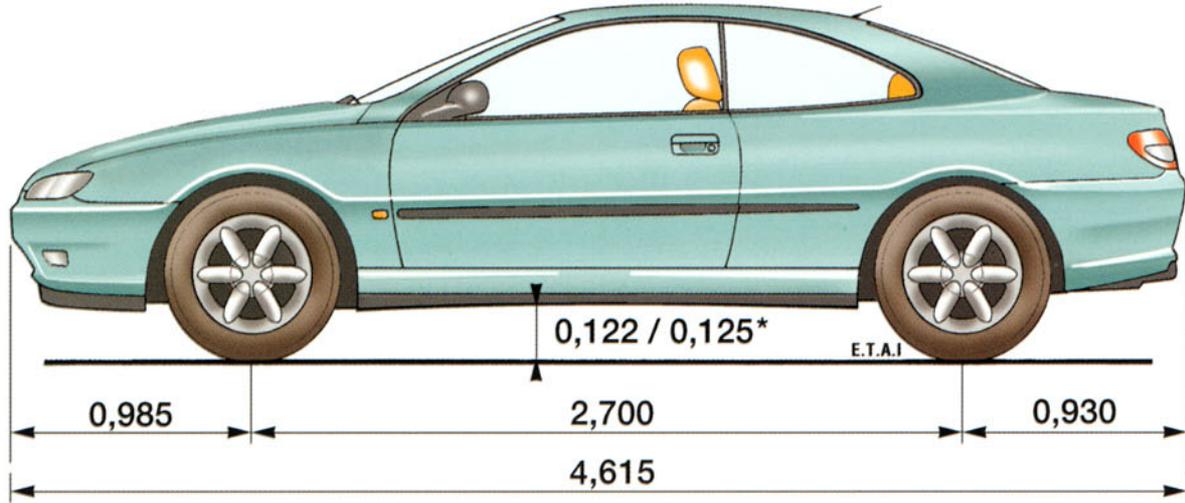
- A** COUPE 406
Intérieur cuir
- B** COUPE 406
Moteur six cylindres ES9 J4/L3
Intérieur cuir
- C** COUPE 406
Dimensions extérieures principales (m)
- D** COUPE 406
Principales cotes intérieures (m)
- E** COUPE 406
Structure
a - Pièces communes à celles
de la berline
b - Pièces spécifiques
- F** COUPE 406
Ensemble mécanique
Moteur six cylindres ES9 J4/L3
- G** COUPE 406
MOTEUR XU10 J4R/L3 -
Boîte de vitesses BE3.5
1 998 cm³ - 97,4 kW (135 ch) -
180 Nm (18,7 mkg)
Double arbre à cames en tête -
seize soupapes
Injection BOSCH MP 5.1.1
- H** COUPE 406
MOTEUR XU10 J4R/L3
1 998 cm³ - 97 kW (135 ch)
Double arbre à cames en tête -
seize soupapes
Injection et allumage
BOSCH MP 5.1.1
a - Régime moteur
b - Echelle de puissance
c - Echelle de couple
d - Puissance maxi : 97,4 kW (135 ch)
à 5 500 tr/mn
e - Couple maxi : 180 Nm (18,7 mkg)
à 4 200 tr/mn
Ponts :
■ Boîte mécanique - 19 x 79 (0,2405)
■ Boîte automatique - 20 x 69 (0,2898)
Boîtes de vitesses :
■ Mécanique à cinq rapports BE3.5 S
■ Automatique à quatre rapports 4 HP 20
Pneumatiques : 205/60 R15 V
Circonférence de roulement (m) : 1,920
f - Vitesse maximale (km/h) :
boîte mécanique : 203
boîte automatique : 200
- I** COUPE 406
MOTEUR ES9 J4/L3
2 946 cm³ - 140 kW (194 ch) -
267 Nm (27,7 mkg)
six cylindres en V à 60° -
quatre arbres à cames en tête
vingt quatre soupapes
Injection BOSCH MP 7.0 -
Allumage SAGEM BBC 3.2



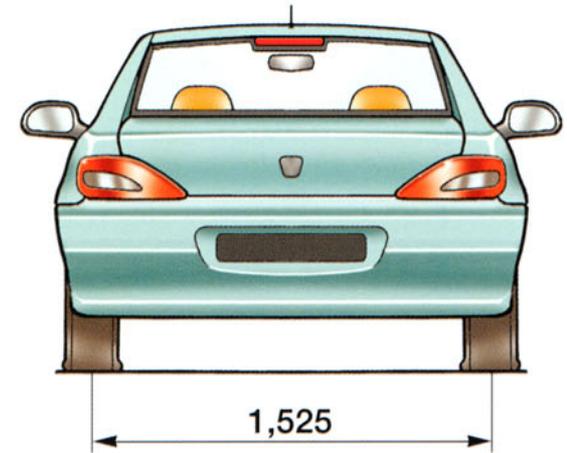
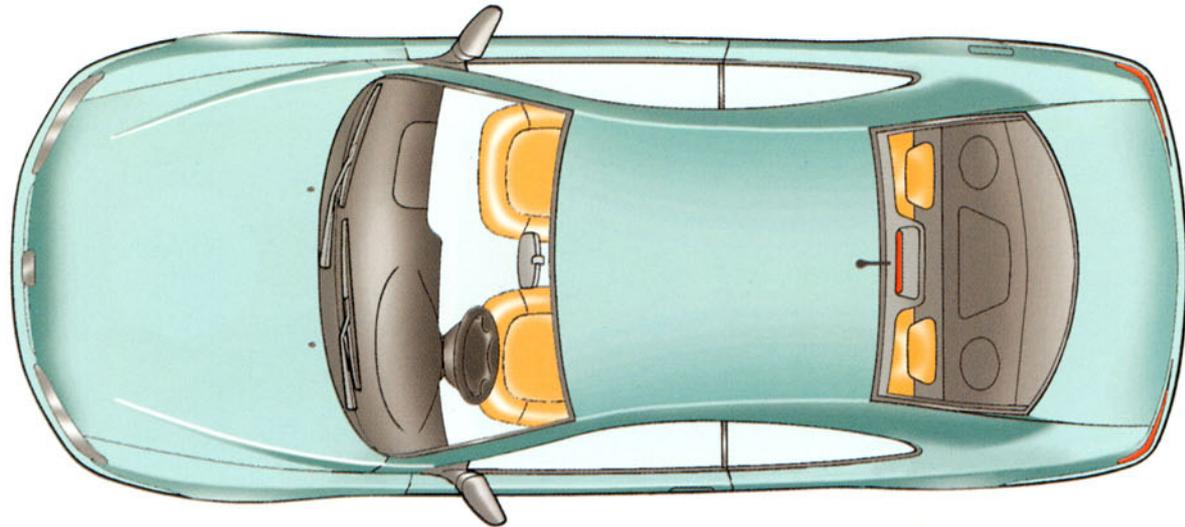
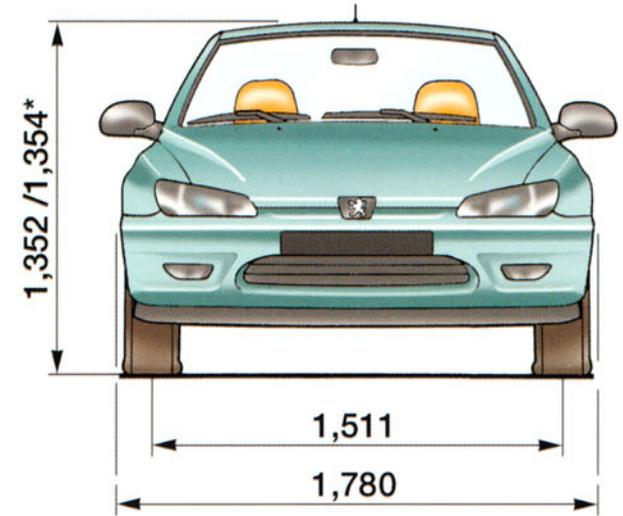
- J** COUPE 406
MOTEUR ES9 J4/L3
2 946 cm³ - 140 kW (194 ch) -
six cylindres en V à 60°
Quatre arbres à came en tête -
vingt quatre soupapes
Injection BOSCH MP 5.1 -
Allumage SAGEM BBC 3.2
a - Régime moteur
b - Echelle de puissance
c - Echelle de couple
d - Puissance maxi : 140 kW (194 ch)
à 5 500 tr/mn
e - Couple maxi : 267 Nm (27,7 mkg)
à 4 000 tr/mn
Ponts :
● Boîte mécanique - 16 x 69 (0,2318)
● Boîte automatique - 20 x 69 (0,2898)
Boîtes de vitesses :
● Mécanique à cinq rapports ML5 A
● Automatique à quatre rapports 4 HP 20
Pneumatiques : 215/55 R16 W
Circonférence de roulement (m) : 1,960
f Vitesses maximales (km/h) :
boîte mécanique : 235
boîte automatique : 230
- K** COUPE 406
Ensemble des liaisons au sol
Moteur six cylindres ES9 J4/L3
- L** COUPE 406
Train avant pseudo Mc Pherson triangulé
Barre anti-rapprochement -
Freins Brembo
Moteur six cylindres ES9 J4/L3
- M** COUPE 406
Train arrière multi-bras
- N** COUPE 406
Modularité arrière
- O** COUPE 406
Principales protections aux places avant
- P** COUPE 406
Cinématique des vitres de portes

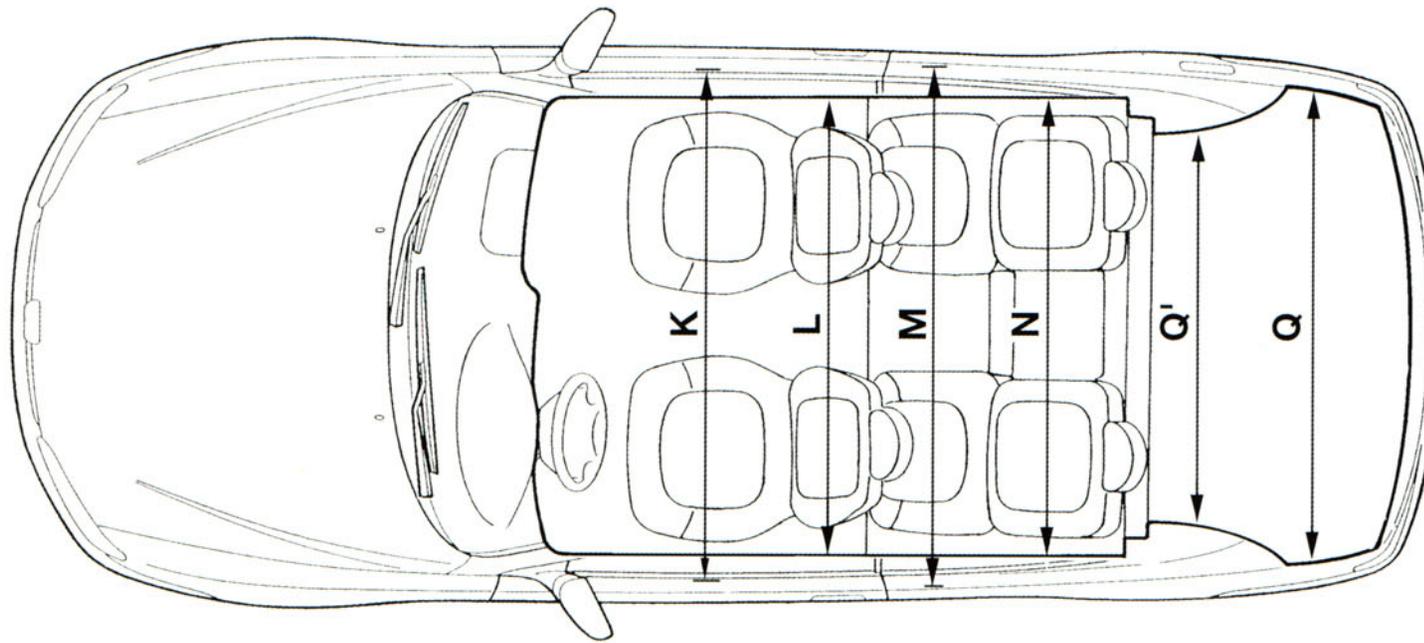
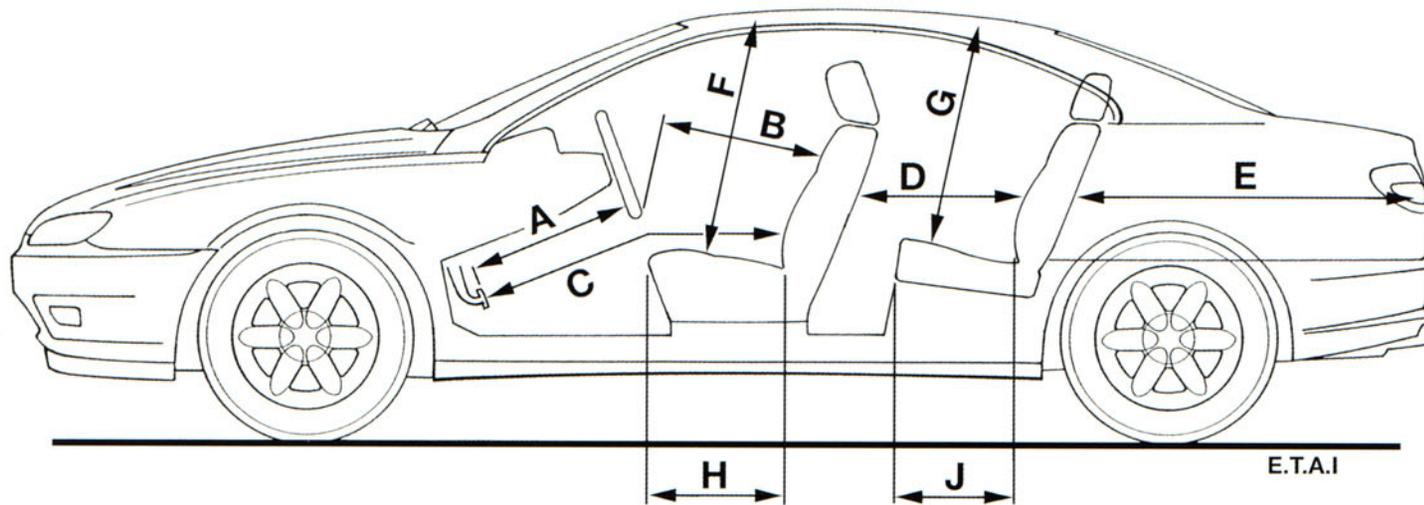




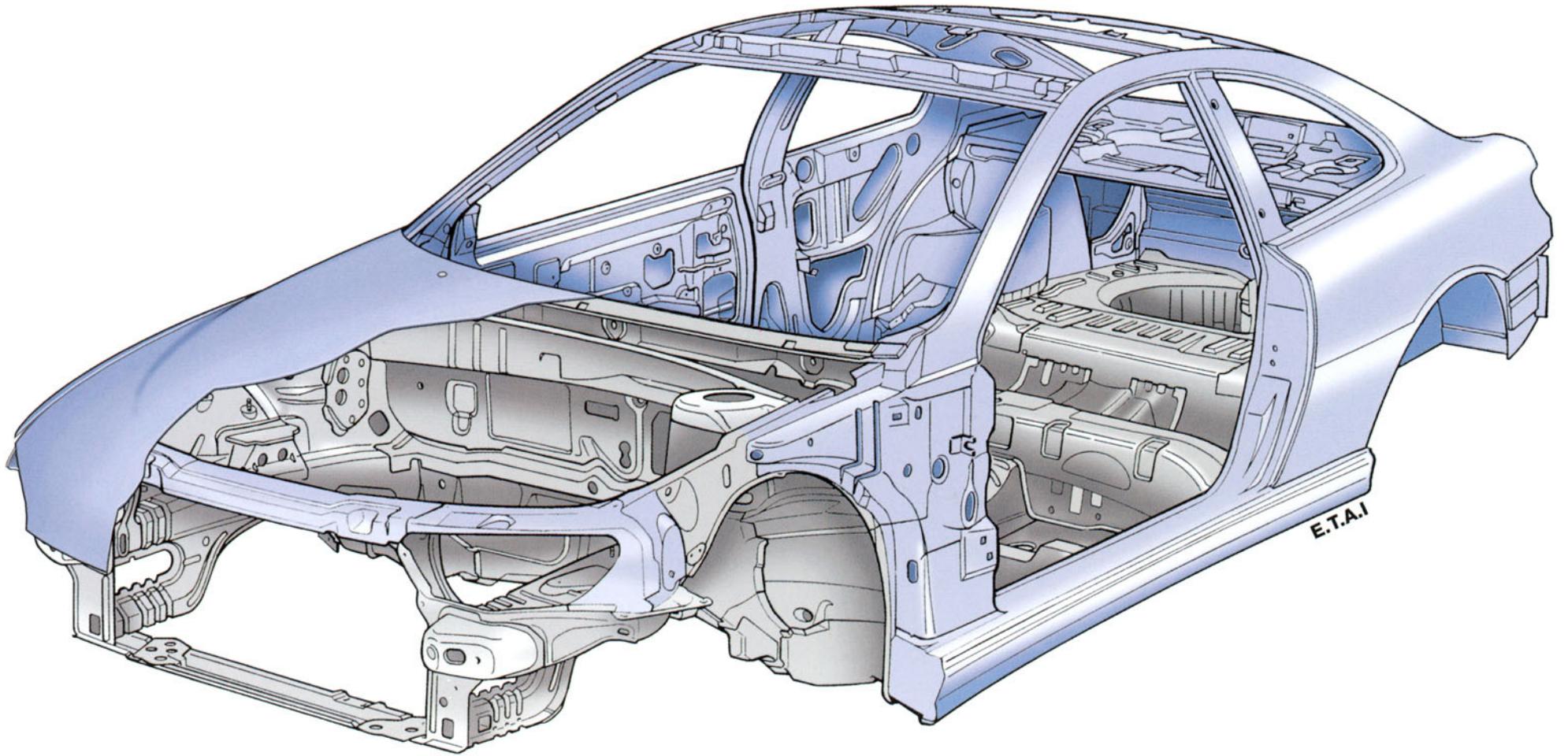


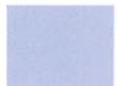
* V6

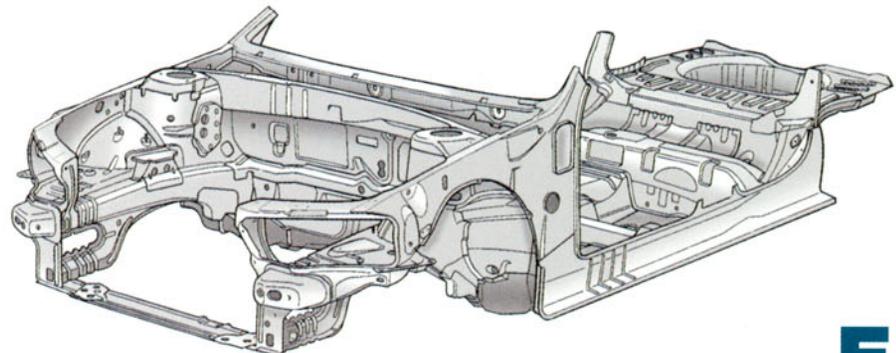


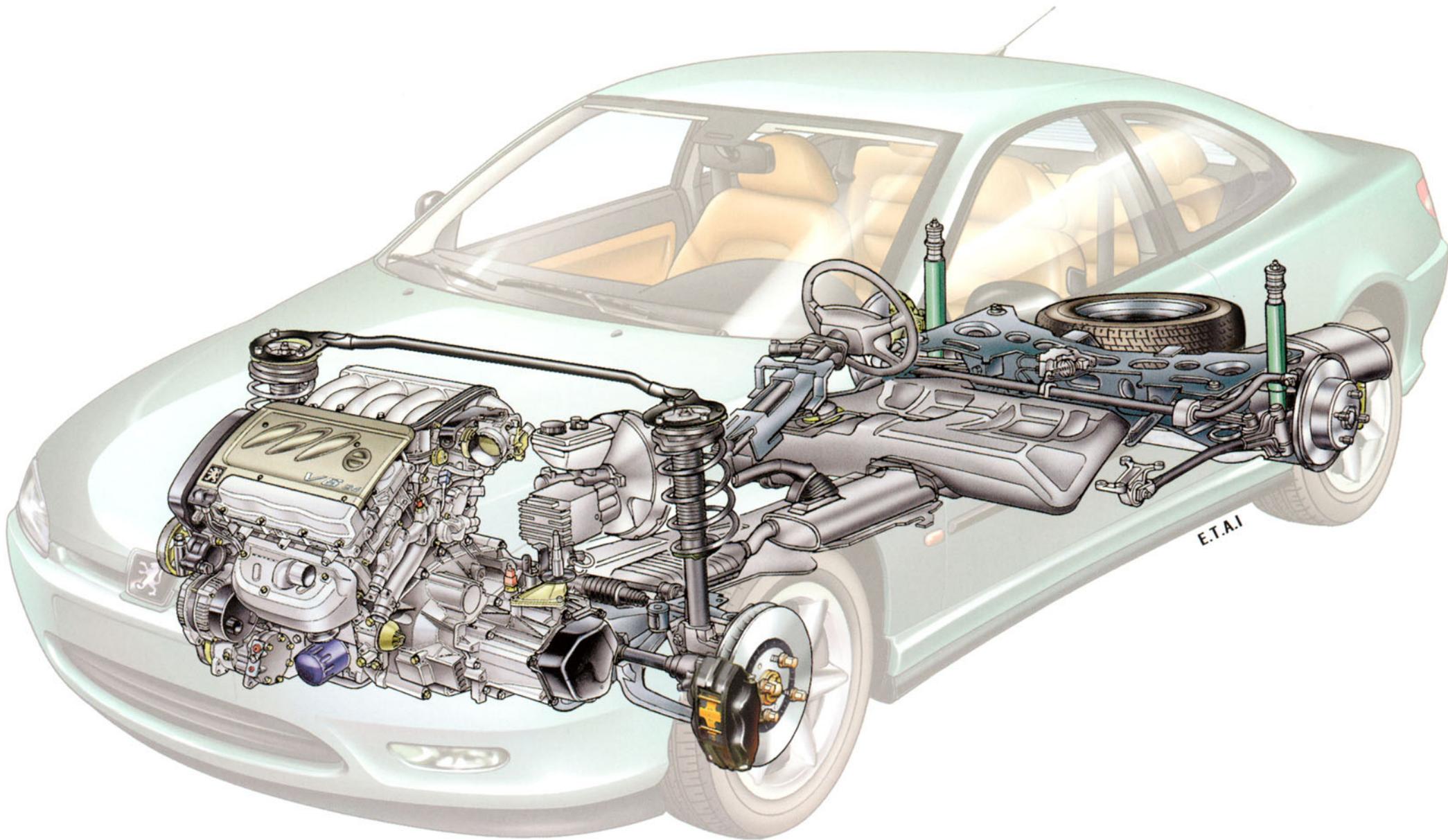


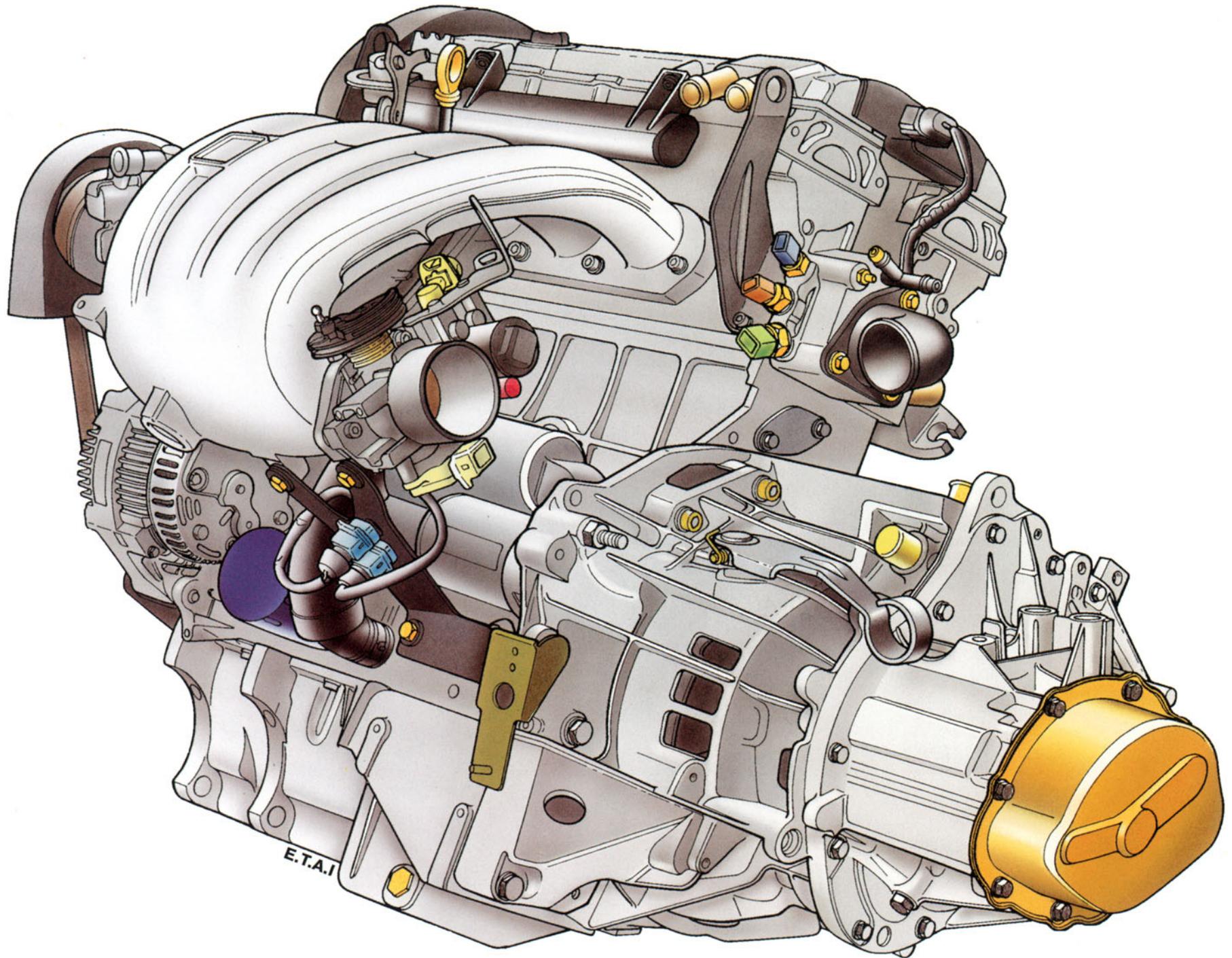
| | |
|----|---------------|
| A | 0,614 |
| B | 0,571 |
| C | 1,071 |
| D | 0,685 à 0,910 |
| E | 1,015 |
| F | 0,862 |
| G | 0,806 |
| H | 0,470 |
| J | 0,485 |
| K | 1,414 |
| L | 1,392 |
| M | 1,426 |
| N | 1,234 |
| Q | 1,150 |
| Q' | 1,030 |



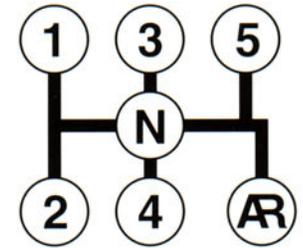
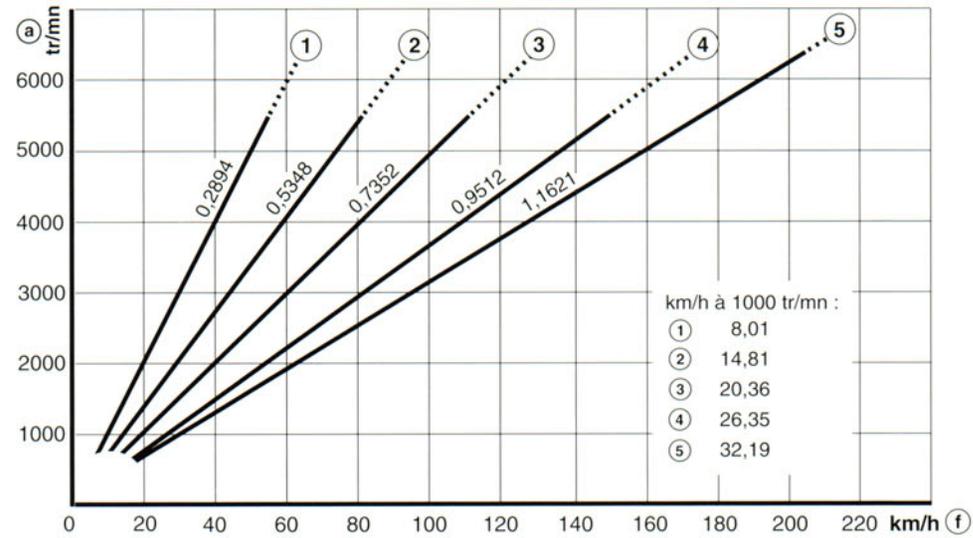
-  a
-  b



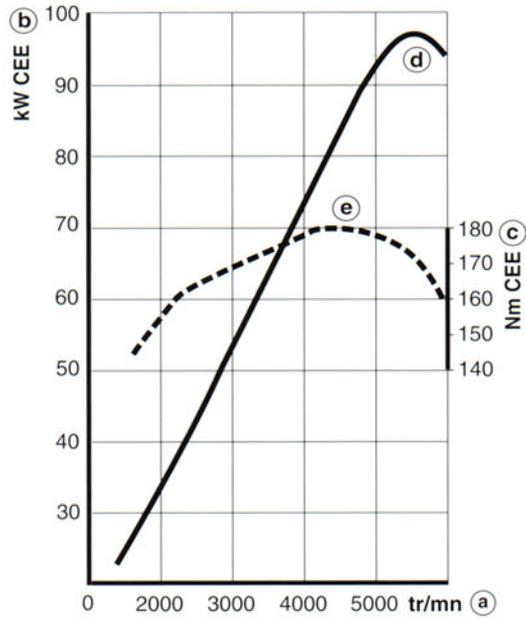




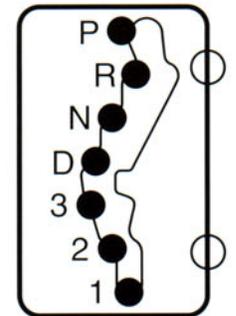
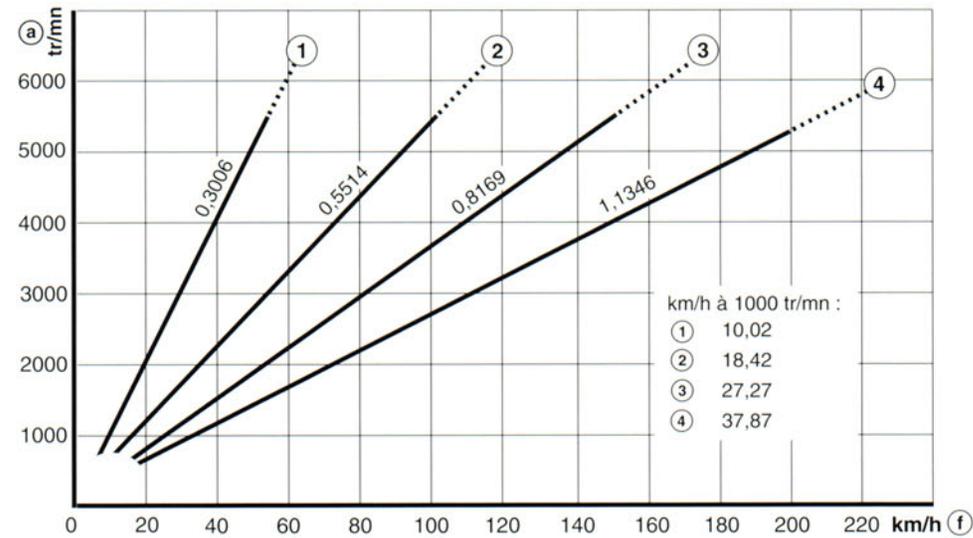
BE 3/5 S

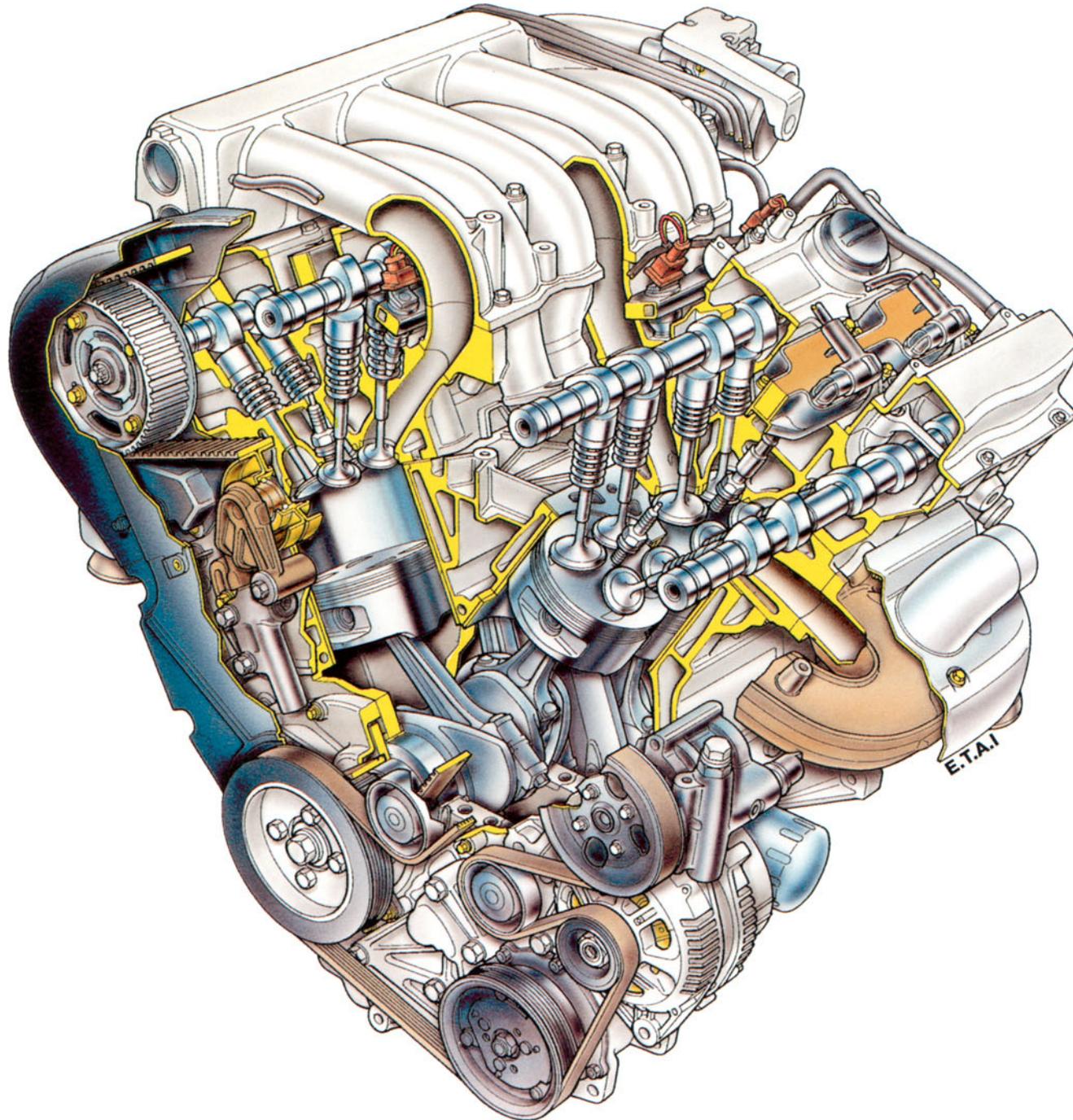


XU10 J4R L3

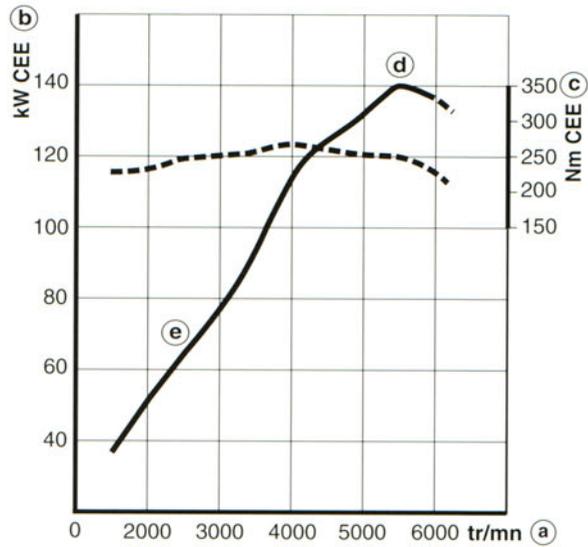


4HP20

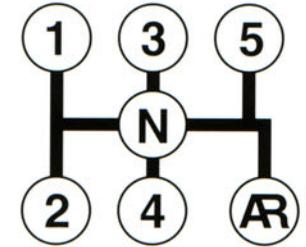
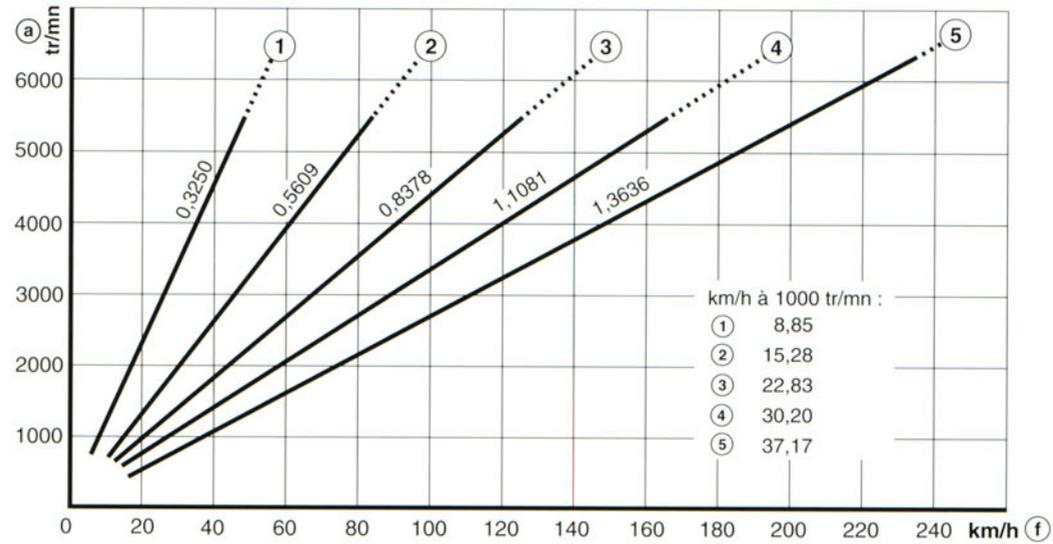




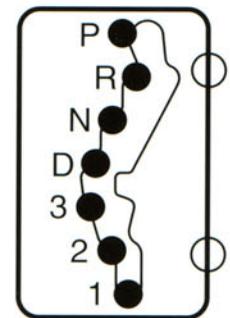
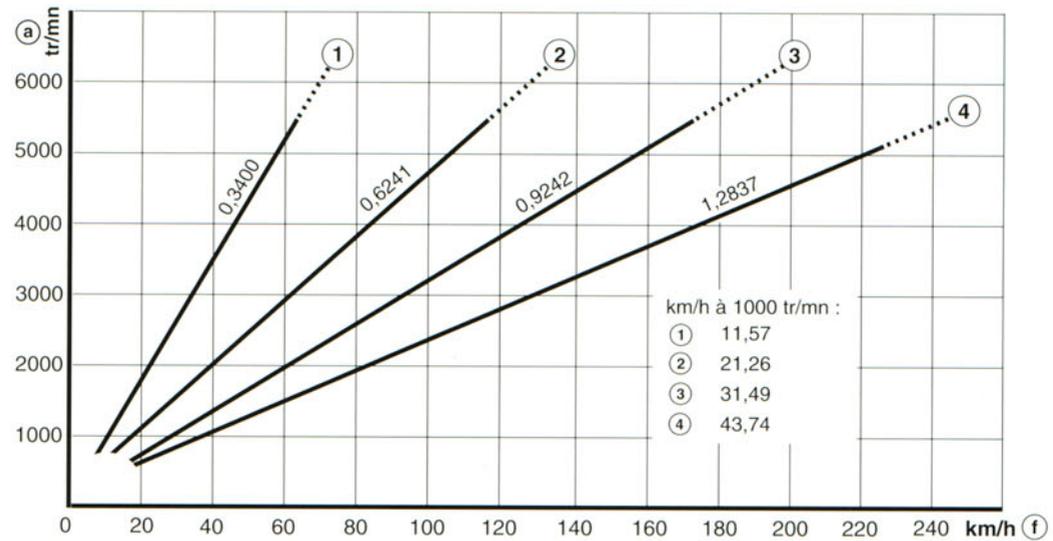
ES9 J4 L3

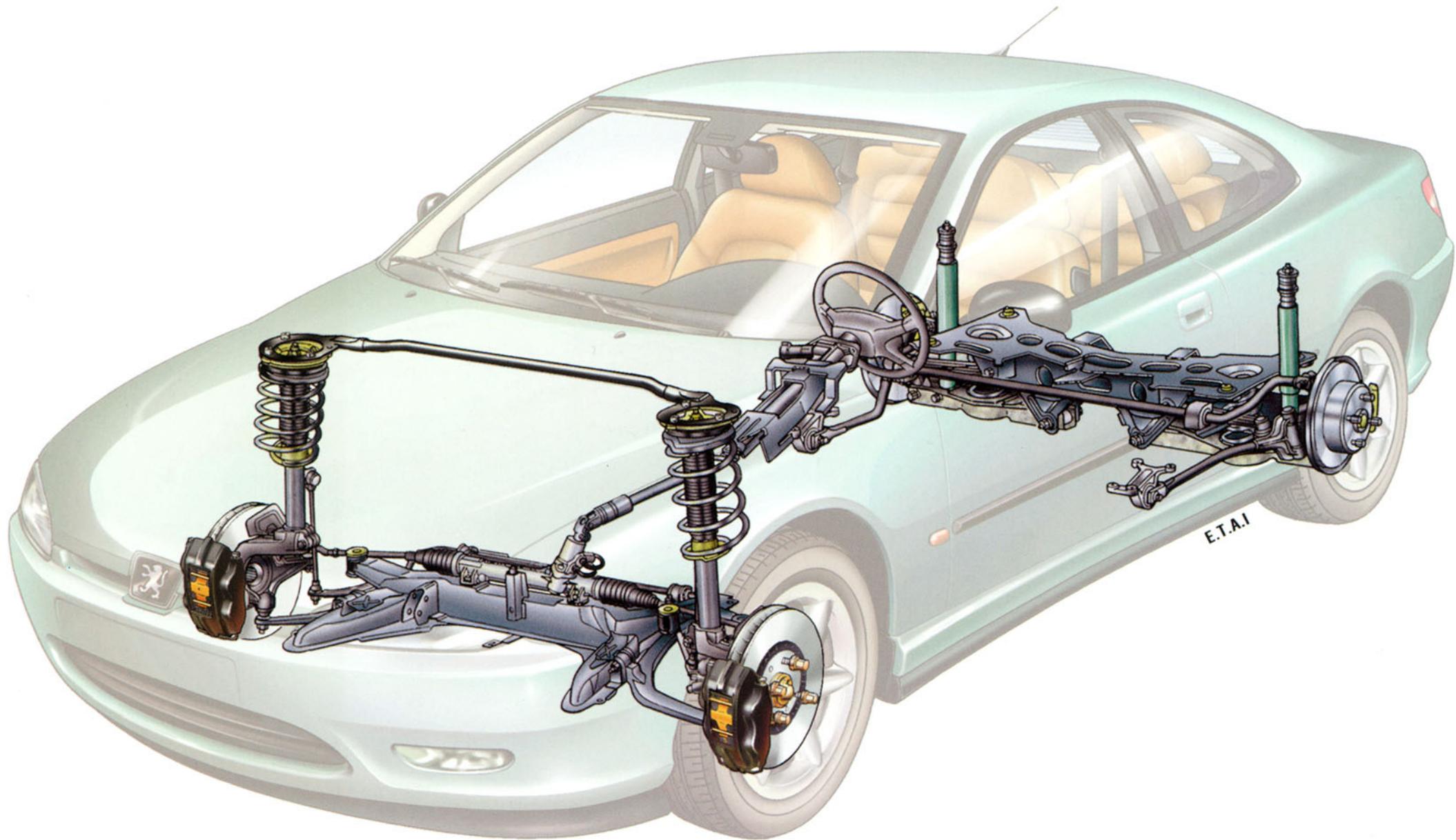


ML 5 A

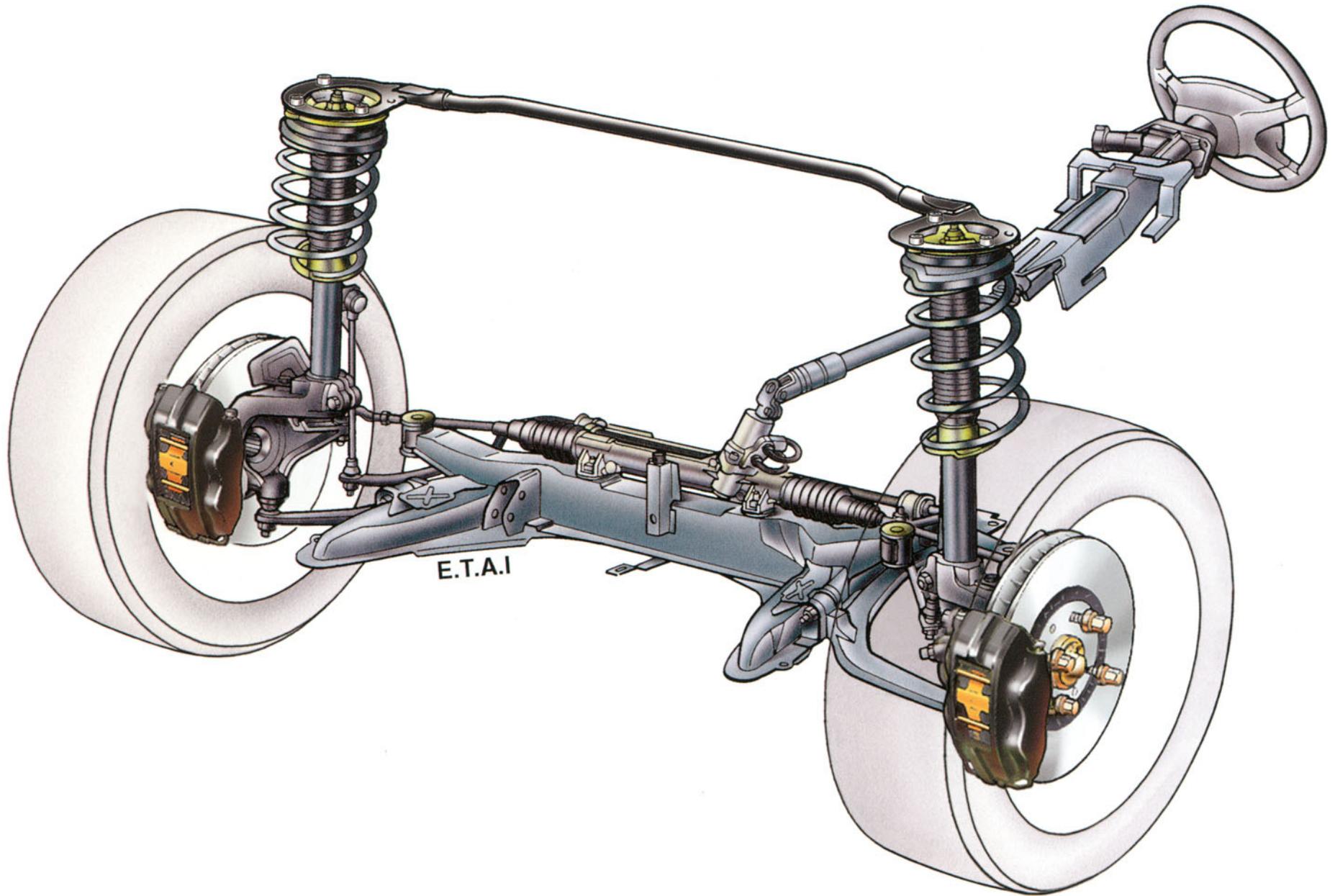


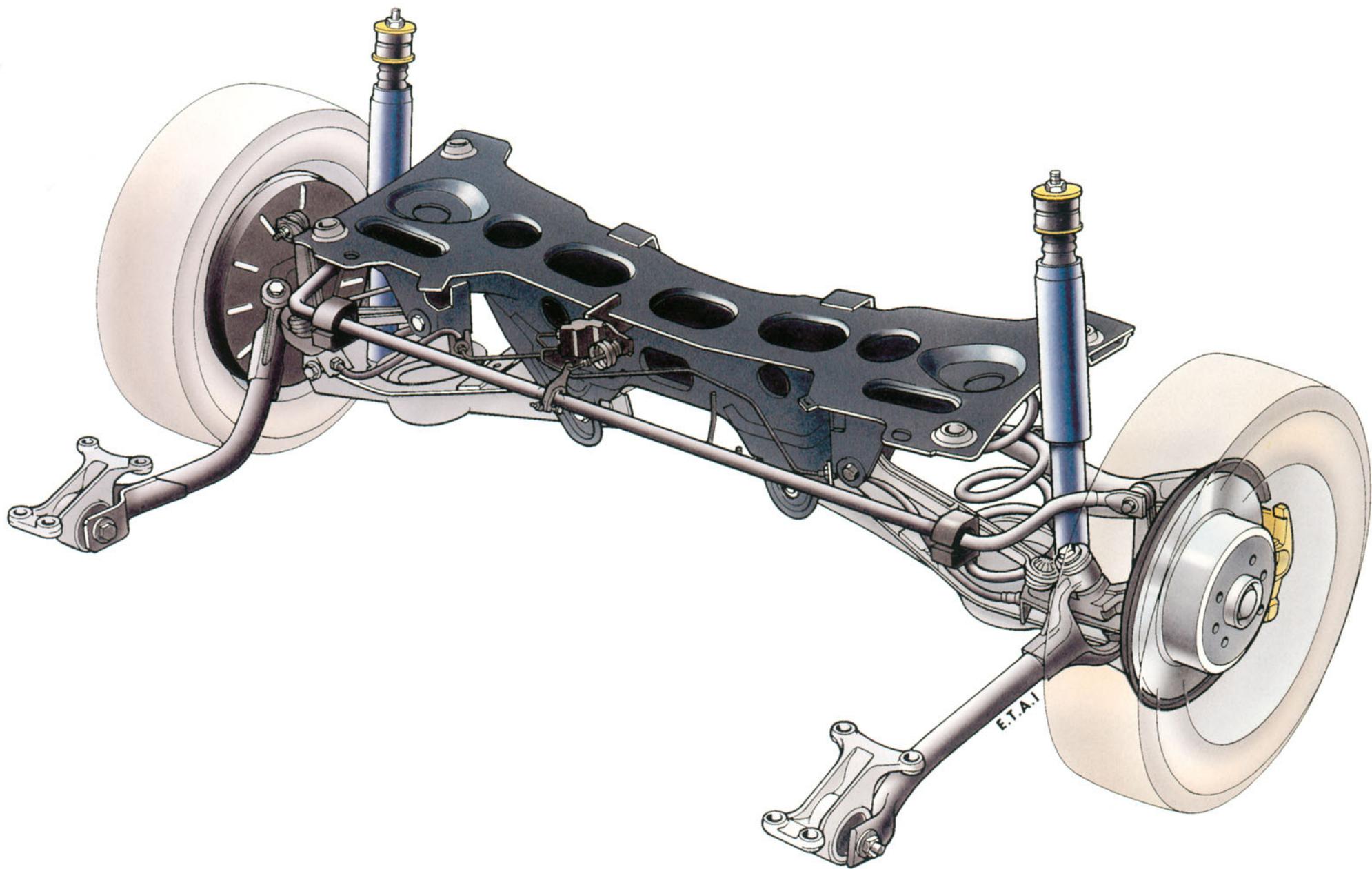
4HP20





E.T.A.I

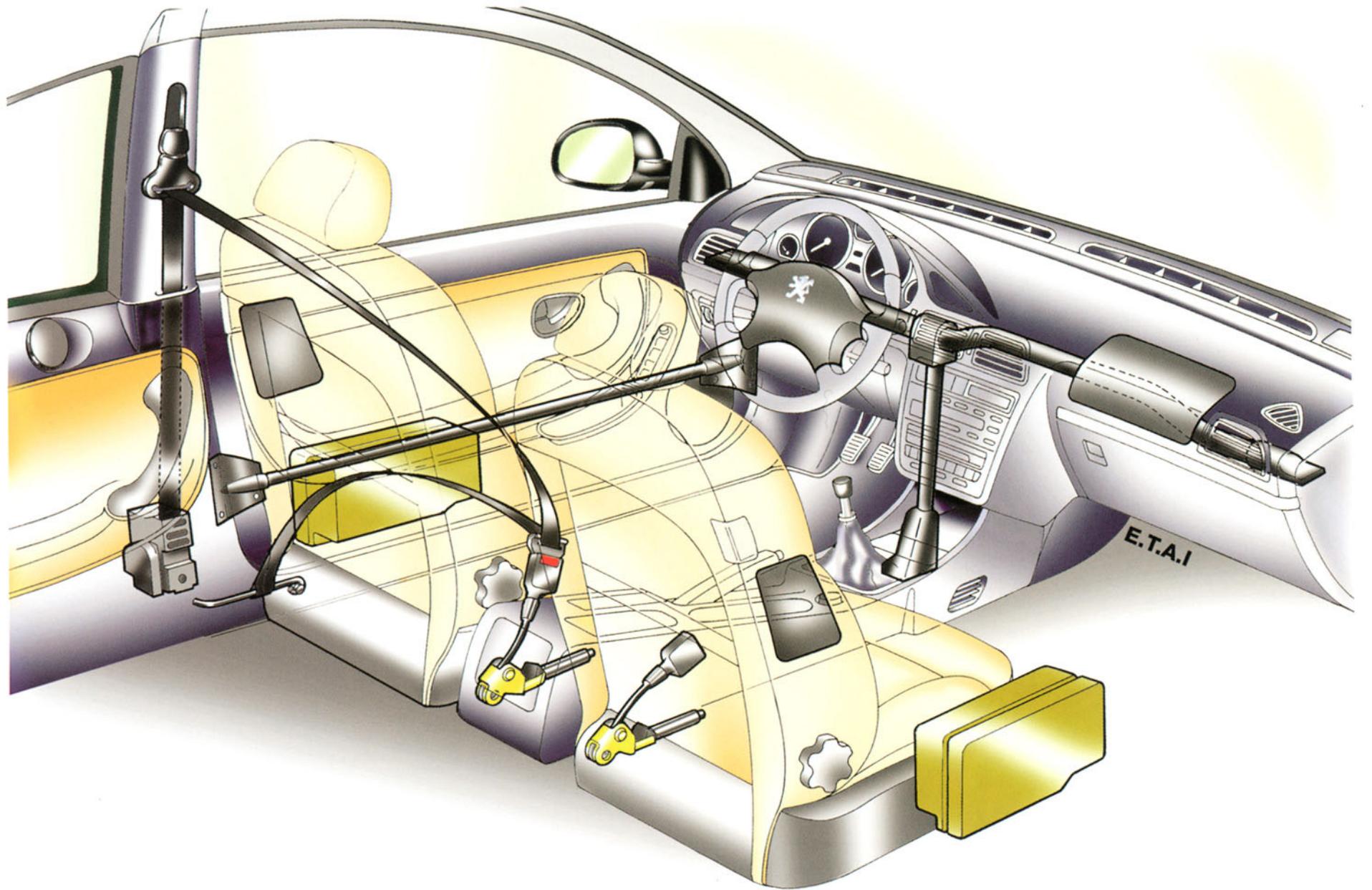






E.T.A.I



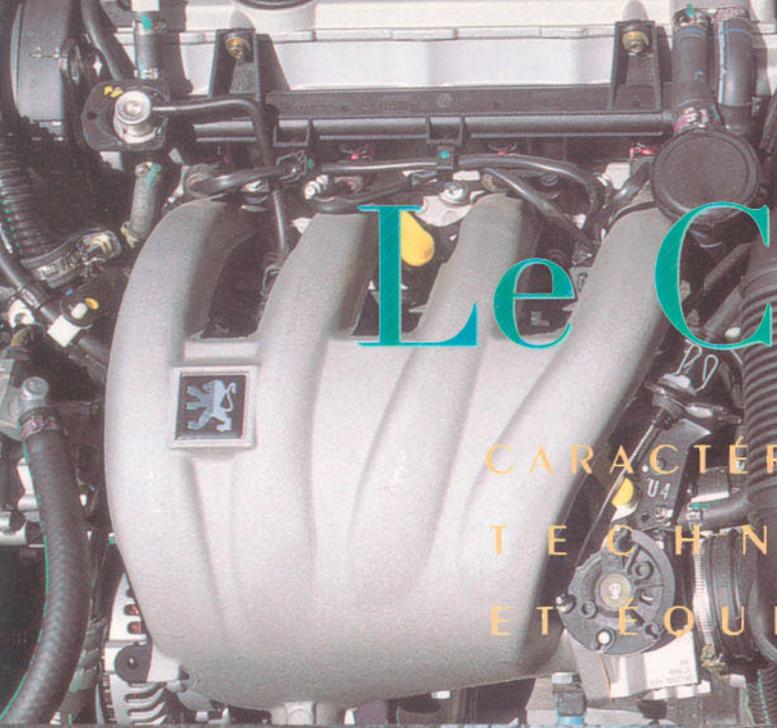


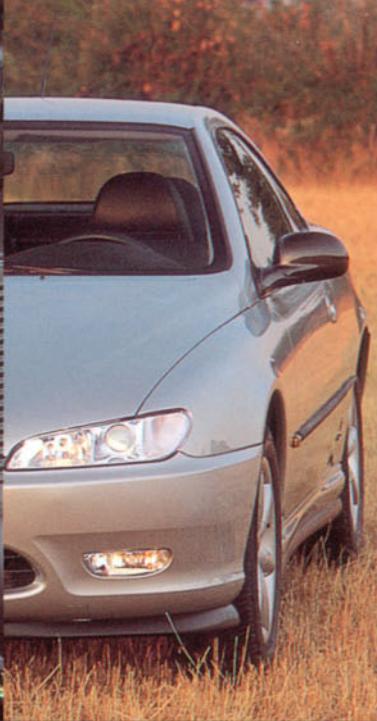
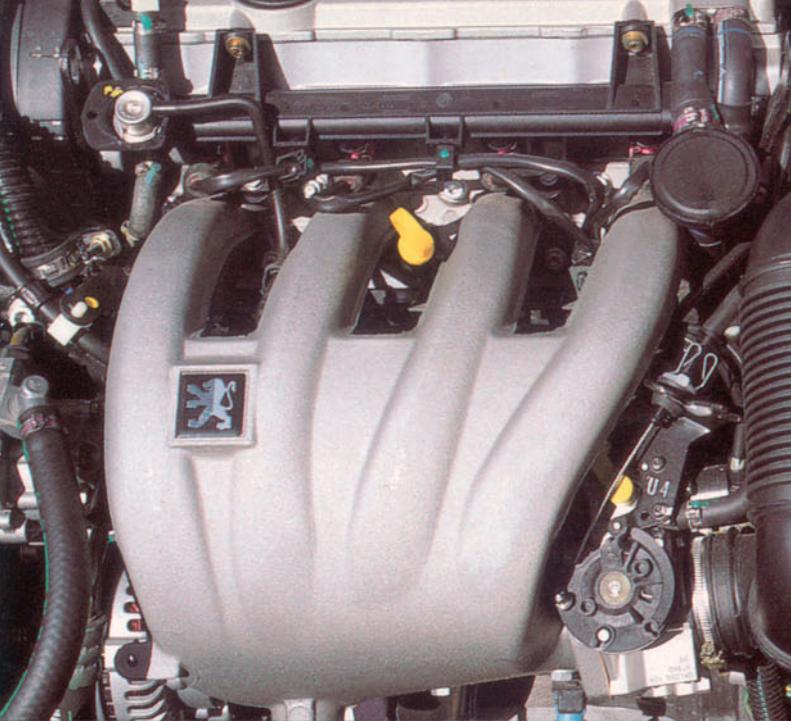




Le Coupé

CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES
ET ÉQUIPEMENTS





| GENERALITES | COUPE | COUPE Auto | COUPE V6 | COUPE V6 Auto |
|--|------------|---------------|------------|---------------|
| | 2.0 | | 3.0 | |
| Code des Mines | 8CRFVE | 8CRFVP | 8CXFZE | 8CXFZP |
| Cylindrée (cm³) | 1 998 | | 2 946 | |
| Puissance kW / ch | 97,4 / 135 | | 140 / 194 | |
| Transmission | Traction | | | |
| Boîte de vitesses | 5 manuelle | 4 automatique | 5 manuelle | 4 automatique |
| Catégorie administrative (CV) | 10 | | 16 | 15 |
| Nombre de places | 4 | | | |
| PERFORMANCES (1) | | | | |
| Vitesse maximale (km/h) | 203 | 200 | 235 | 230 |
| Accélérations : • 400 m départ arrêté | 17,3 | 19,6 | 15,7 | 16,9 |
| • 1 000 m départ arrêté | 31,9 | 35,2 | 28,7 | 30,5 |
| • 0 à 100 km/h | 10,5 | 14,1 | 7,9 | 9,6 |
| CONSOMMATIONS (l/100 km) Selon directive CEE 93/116 | | | | |
| • ECE (consommation urbaine) | 13,1 | 15,9 | 15,9 | 17,2 |
| • EUDC (consommation extra urbaine) | 7,2 | 7,9 | 8,0 | 8,4 |
| • mixte | 9,4 | 10,9 | 10,9 | 11,6 |
| • émission de CO ₂ (g/km) | 223 | 259 | 260 | 281 |
| DIMENSIONS (m) | | | | |
| Longueur hors tout | 4,615 | | | |
| Largeur hors tout | 1,780 | | | |
| Hauteur en ordre de marche (avec les pleins) | 1,352 | | 1,354 | |
| Empattement | 2,700 | | | |
| Porte-à-faux AV | 0,985 | | | |
| Porte-à-faux AR | 0,930 | | | |
| Voie AV | 1,511 | | | |
| Voie AR | 1,525 | | | |
| Garde au sol (à la masse autorisée en charge) | 0,122 | | 0,125 | |
| Surface apparente du pare-brise (m²) | 1,21 | | | |
| Surface vitrée totale apparente (m²) | 3,36 | | | |
| Surface lunette AR (m²) | 0,843 | | | |
| SCx surface de traînée (m²) | 0,656 | | | |
| S maître couple (m²) | 2,05 | | | |
| Cx coefficient aérodynamique | 0,32 | | | |
| SCz AV surface portance (m²) | 0,242 | | | |
| SCz AR surface portance (m²) | 0,239 | | 0,255 | |

(1) Toutes les performances sont réalisées en 1/2 charge utile

| POIDS (kg) | COUPE | COUPE Auto | COUPE V6 | COUPE V6 Auto |
|--|-------|------------|----------|---------------|
| | 2.0 | | 3.0 | |
| Masse en ordre de marche (avec les pleins) | 1 342 | 1 390 | 1464 | 1485 |
| Répartition : | | | | |
| • sur l'AV | 816 | 867 | 946 | 971 |
| • sur l'AR | 526 | 523 | 518 | 514 |
| Masse totale maxi autorisée en charge | 1 706 | 1754 | 1799 | 1820 |
| Charge maxi admissible : | | | | |
| • sur l'AV | | | 1090 | |
| • sur l'AR | | | 1 000 | |
| Rapport poids (1) / puissance (kg/kW) | 13,78 | 14,27 | 10,46 | 10,61 |
| Masse totale aut. avec remorque freinée | 2 906 | 2 954 | 3099 | 3120 |
| Masse totale de la remorque freinée | | 1 200 | | 1 300 |
| Charge maxi sur crochet d'attelage | | | 50 | |
| Charge utile maxi | | 364 | | 335 |
| HABITABILITE | | | | |
| Longueur habitable (m) (2) | | | 1,717 | |
| Largeur aux places AV (m) : | | | | |
| • coudes | | | 1,414 | |
| • épaules | | | 1,392 | |
| Largeur aux places AR (m) : | | | | |
| • coudes | | | 1,426 | |
| • épaules | | | 1,234 | |
| Course des sièges AV (m) | | | 0,220 | |
| Volume AR (dm³) (3) | | | 390 | |
| Angle d'ouverture des portes AV (°) : | | | 52 | |

(1) En ordre de marche (2) De l'accélérateur aux places AR (3) Volume (méthode VDA) banquette AR non rabattue

| MOTEUR | COUPE | COUPE Auto | COUPE V6 | COUPE V6 Auto |
|--|--|------------|---|---------------|
| | 2.0 | | 3.0 | |
| Type | XU10 J4R / L3 | | ES9 J4 / L3 | |
| Disposition dans le véhicule | Transversal en avant de l'essieu en position inclinée de 30° vers l'arrière | | en position verticale | |
| Nombre de cylindres | 4 | | 6 | |
| Cylindrée (cm³) | 1 998 | | 2 946 | |
| Alésage x course (mm) | 86 x 86 | | 87 x 82,6 | |
| Rapport volumétrique | 11 / 1 | | 10,5 / 1 | |
| Carburant | Essence sans plomb RON 95 | | | |
| Puissance maxi kW / ch | 97,4 / 135 | | 140 / 194 | |
| Régime correspondant (tr/mn) | 5 500 | | | |
| Puissance spécifique (kW/l) | 48,75 | | 47,52 | |
| Couple maxi Nm / mkg | 180 / 18,7 | | 267 / 27,7 | |
| Régime correspondant (tr/mn) | 4 200 | | 4 000 | |
| Culasse | Alliage léger avec chambre en toit | | | |
| Soupapes | 4 soupapes par cylindre | | | |
| Bloc cylindres | Fonte, à parois minces, non chemisés | | Aluminium à fûts fonte, amovibles | |
| Paliers vilebrequin | 5 | | 4 | |
| Arbre à cames | En tête entraînés par courroie 2 arbres | | 4 arbres | |
| Distribution : (1) (°) | | | | |
| • AOA | - 7 | | - 8 | |
| • AOE | 37 | | 38 | |
| • RFA | 37 | | 38 | |
| • RFE | -7 | | - 8 | |
| Croisement des soupapes | --- | | --- | |
| Alimentation | MP 5.1.1 | | MP 7.0 | |
| Coupure d'injection au-dessus de (tr/mn) | 6 500 | | 6 800 | |
| Régime de ralenti (tr/mn) | 800 | | 650 | |
| Dispositif de départ à froid | Automatique | | | |
| Filtre à air | A distance à élément sec | | | |
| Allumage | Par bobine jumo-statique à 4 sorties piloté par calculateur Bosch MP 5.1.1. | | Jumo-statique par 1 bloc de 3 bobines BBC 3.2 (SAGEM) Bosch MP 7.0 | |
| Alternateur | Classe 7 - 1000 W - 70 A | | Classe 9 - 1200 W - 90 A | |

(1) Avec cale de rattrapage de jeu

| MOTEUR (Suite) | COUPE | COUPE Auto | COUPE V6 | COUPE V6 Auto |
|-----------------------------------|--|-------------------------------------|---|-------------------------------------|
| | 2.0 | | 3.0 | |
| Batterie | 300 A | | | |
| Lubrification | Sous pression par pompe, filtre sur plein débit - cartouche amovible | | | |
| Jauge d'huile | --- Echangeur air/huile | | | |
| Refroidissement | Classique avec témoin de pression et de niveau | | | |
| Protection antigel (° C) | Circulation d'eau activée par pompe, circuit fermé avec vase d'expansion taré à 1.4 bar, ventilateur électrique à commande thermostatique : 2 ventilateurs | | | |
| Radiateur à faisceau | Alliage d'aluminium | | - 35 Cuivre | |
| CAPACITES (l) | | | | |
| Carter huile • moteur | 5,4 | | 5,5 | |
| • boîte • pont (niveau commun) | 1,8 | 8 | 1,8 | 8 |
| Circuit de refroidissement | 7,8 | | | |
| Réservoir carburant | 70 | | | |
| Réservoir lave-vitres | 5 | | | |
| TRANSMISSION | | | | |
| Embrayage | Monodisque à sec, mécanisme avec commande à rattrapage automatique d'usure, butée tirée | Convertisseur de couple hydraulique | Monodisque à sec, mécanisme avec commande à rattrapage automatique d'usure, butée tirée | Convertisseur de couple hydraulique |
| Diamètre extérieur du disque (mm) | 215 | --- | 228 | --- |
| Boîte de vitesses | BE 3/5 S | 4 HP 20 | ML 5 A | 4 HP 20 |
| Commande | Lever au plancher | | | |
| Nombre de rapports AV | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Rapport de démultiplication : | | | | |
| • 1ère | 0,2894 | 0,3006 | 0,3250 | 0,3400 |
| • 2e | 0,5348 | 0,5514 | 0,5609 | 0,6241 |
| • 3e | 0,7352 | 0,8169 | 0,8378 | 0,9242 |
| • 4e | 0,9512 | 1,1346 | 1,1081 | 1,2837 |
| • 5e | 1,1621 | --- | 1,3636 | --- |
| Marche AR | 0,3000 | 0,3177 | 0,3170 | 0,3519 |
| Pont | Intégré à la boîte de vitesses, couple cylindrique à denture hélicoïdale | | | |
| Rapport couple | 19 x 79 (0,2405) | 20 x 69 (0,2898) | 16 x 69 (0,2318) | 20 x 69 (0,2898) |
| Transmissions transversales | Deux 1/2 arbres de roues de longueur égale avec joint tripode à galets à coulissement interne côté différentiel, et joint homocinétique RZEPPA côté roues | | | |

| ROUES | COUPE | COUPE Auto | COUPE V6 | COUPE V6 Auto |
|--|---|------------|-----------------|---------------|
| | 2.0 | | 3.0 | |
| Type | 6,5 J 15 | | 7 J 16 | |
| Matériau | Aluminium | | | |
| Ecuanteur (mm) | 12 | | | |
| Pneumatiques | 205 / 60 R 15 V | | 215 / 55 R 16 W | |
| Pression (bars) : | | | | |
| • AV | 2,4 | | | |
| • AR | 2,4 | | | |
| Circonférence de roulement (m) | 1,920 | | 1,960 | |
| Fixations (nombre/type) | 4 | | | |
| Vitesse au régime 1 000 tr/mn (km/h) : | | | | |
| • 1ère | 8,01 | 10,02 | 8,85 | 11,57 |
| • 2e | 14,81 | 18,42 | 15,28 | 21,26 |
| • 3e | 20,36 | 27,27 | 22,83 | 31,49 |
| • 4e | 26,35 | 37,87 | 30,20 | 43,74 |
| • 5e | 32,19 | --- | 37,17 | --- |
| Marche AR | 8,31 | 10,60 | 8,64 | 12,25 |
| SUSPENSIONS | | | | |
| Avant (2) | Roues indépendantes, type pseudo McPherson, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques intégrés. | | | |
| Barre anti-devers (diamètre mm) | 24 | | | |
| Débattement total à la roue (mm) | 181 | | | |
| Flexibilité à la roue (mm/100 kg) | 48 | | 42 | |
| Masses non suspendues pour l'essieu (kg) | 100 | | | |
| Géométrie train avant (1) : | | | | |
| • déport au sol (mm) | 7,6 | | 5,4 | |
| • chasse (°) | 3,14 | | | |
| • carrossage (°) | 0 | | | |
| • parallélisme total (mm) | 0 | | | |
| Arrière (2) | Roues indépendantes, multi-bras, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques séparés | | | |
| Barre anti-devers (diamètre mm) | 22 | | 23 | |
| Débattement total à la roue (mm) | 196 | | | |
| Flexibilité à la roue (mm/100 kg) | 43 | | | |
| Masses non suspendues pour l'essieu (kg) | 79 | | | |
| Géométrie train arrière (1) : | | | | |
| • carrossage (°) | 1,36 | | | |
| • parallélisme total (mm) | Fermeture 3 ± 1 | | | |

(1) Valeurs réelles en ordre de marche. (2) Option en Coupé V6 Pack : correction automatique de l'amortissement

| DIRECTION | COUPE | COUPE Auto | COUPE V6 | COUPE V6 Auto |
|--|--|--|--|---------------|
| | 2.0 | | 3.0 | |
| Type | Crémaillère et pignon, colonne de direction réglable en profondeur et en hauteur par commande sous volant | | | |
| Assistance (1) | Hydraulique, commandé par valve rotative alimentée par pompe à palette | | | |
| Démultiplication autour du zéro (volant/roue) | Vérin séparé, assistance modulée | | Vérin intégré, assistance variable en fonction de la vitesse | |
| Tour de volant de butée à butée | 17,9 / 1 | | | |
| Diamètre de braquage (m) : | 3,04 | | | |
| • entre murs | 11,95 | | | |
| • entre trottoirs | 11,45 | | | |
| Volant | Sport, gainage bi-cuir, à 4 branches, avec sac gonflable | | | |
| Diamètre extérieur (mm) | 381 | | | |
| FREINS | | | | |
| Commande | 8" + 9" | Hydraulique assistée par servo à dépression, de diamètre : | | 8" + 9" |
| Système antiblocage de roues (2) | 10" Additionnel Bosch 5e génération à 4 capteurs | | | |
| Circuits | Deux circuits séparés en X, maître cylindre tandem | | | |
| Diamètre du maître cylindre (mm) | 23,8 | | | |
| Frein de parking | Sur roues arrière, actionné par câble | | | |
| Avant : | Disques ventilés à étrier flottant et rattrapage automatique d'usure | | | |
| Type | Etrier à 2 pistons | | Etrier BREMBO à 4 pistons | |
| Diamètre extérieur disque (mm) | 283 | | 305 | |
| Epaisseur du disque (mm) | 26 | | 28 | |
| Diamètre piston (mm) | 57 | | 38 + 42 | |
| Surface totale des garnitures (cm ²) | 200 | | 212 | |
| Arrière : | Disques à étrier flottant et correcteur asservi à la charge | | | |
| Type | Disques à étrier flottant et correcteur asservi à la charge | | | |
| Diamètre de piston (mm) | 33 | | | |
| Diamètre extérieur du disque (mm) | 290 | | | |
| Epaisseur du disque (mm) | 10 | | | |
| Surface active garnitures (cm ²) | 96 | | | |
| Témoins de sécurité au tableau de bord | Témoin de niveau mini de liquide de frein, d'usure des plaquettes, de frein de parking et de fonctionnement de l'ABR | | | |

(1) De série tous types

(2) De série tous types

| EQUIPEMENTS DU TABLEAU DE BORD | COUPE | COUPE V6 | COUPE V6 PACK |
|---|-------|----------|---------------|
| Témoin de frein de parking | | | |
| Témoin de niveau mini de liquide de freins et d'usure des plaquettes | | | |
| Témoin de bon fonctionnement du système d'anti-blocage de roue | | | |
| Témoin de pression d'huile moteur | | | |
| Témoin de charge de la batterie | | | |
| Témoin de température de liquide de refroidissement | | | |
| Témoin de feux (croisement, route) | | | |
| Témoin du feu arrière de brouillard | | | |
| Témoin de défaillance électronique moteur | | | |
| Témoin de fonctionnement d'airbag | | | |
| Témoin d'airbags latéraux | | | |
| Témoin de niveau mini de carburant | | | |
| Témoin d'alerte centralisée (eau, huile, freins) | | | |
| Témoin de niveau de liquide de lave-glace | | | |
| Montre électronique à affichage analogique | | | |
| Indicateur numérique de température extérieure | | | |
| Alarme sonore de non extinction des feux | | | |
| Indicateur analogique de niveau de carburant | | | |
| Indicateur de température d'eau | | | |
| Indicateur de niveau d'huile | | | |
| Indicateur de température d'huile (1) | | | |
| Compte-tours électronique | | | |
| Totalisateur kilométrique journalier digital | | | |
| Rhéostat d'éclairage du tableau de bord | | | |
| Correcteur de site des projecteurs réglable de l'intérieur | | | |
| Rappel de position de vitesses engagées (BVA) | | | |
| EQUIPEMENTS DE CONDUITE ET DE SECURITE | | | |
| Essuie-vitre à deux vitesses | | | |
| Essuie-vitre intermittent | | | |
| Essuie-vitre automatique | | | |
| Essuie-vitre impulsionnel | | | |
| Lave-vitre avec temporisation | | | |
| Lave-projecteur | | | |
| Projecteurs principaux à iode, codes elliptiques, phares à surface complexe | | | |
| Projecteurs anti-brouillard | | | |

Base
 Option
 (1) sauf BVA

| EQUIPEMENTS DE CONDUITE ET DE SECURITE (suite) | COUPE | COUPE V6 | COUPE V6 PACK |
|--|-------|----------|---------------|
| Feux de recul | | | |
| Feu arrière de brouillard | | | |
| Troisième feu "stop" à diodes | | | |
| Répétiteurs latéraux de clignotants | | | |
| Toutes vitres teintées | | | |
| Lunette AR chauffante temporisée | | | |
| Rétroviseur intérieur jour et nuit | | | |
| Rétroviseur intérieur jour/nuit automatique (électro-chromatique) | | | |
| Rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, chauffants, teintés, à double courbure pour le conducteur | | | |
| Rétroviseurs extérieurs réglables électriquement, chauffants, teintés avec mémoire, à double courbure pour le conducteur, rabattables électriquement | | | |
| Volant sport, gainé bi-cuir, 4 branches, réglable en hauteur et en profondeur | | | |
| Airbag conducteur | | | |
| Airbag passager | | | |
| Airbags latéraux | (2) | | |
| Ceintures AV à bloqueur de sangle | | | |
| Ceintures AV à pré-tensionneur pyrotechnique | | | |
| 2 ceintures de sécurité AR à enrouleur à fixation 3 points | | | |
| Ceintures avant réglables en hauteur | | | |
| Avertisseur sonore deux tons | | | |
| EQUIPEMENTS DE CONFORT ET DE FINITION | | | |
| Jantes alliage léger | | | |
| Peinture opaque ou métallisée vernie | | | |
| Peinture spéciale | | | |
| Baguettes de protection latérale | | | |
| Toit ouvrant à commande électrique | | | |
| Verrouillage centralisé commandé à distance par plip HF | | | |
| Supercondamnation des portes | | | |
| Anti-démarrage codé | | | |
| Lève-vitres avant à commande électrique sequentiel avec anti-pincement à interrupteur de sécurité | | | |
| Lève-vitres arrière à compas | | | |
| Réfrigération à régulation automatique de température et de débit | | | |
| Réfrigération | | | |

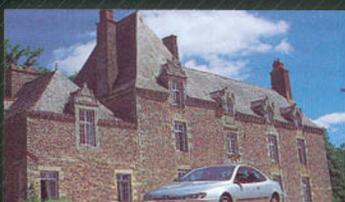
Base
 Option
 (2) Option groupée si airbag passager (disponible en cours d'année)

| EQUIPEMENTS DE CONFORT ET DE FINITION (suite) | COUPE | COUPE V6 | COUPE V6 PACK |
|---|-------|----------|---------------|
| Régulateur de vitesse (3) | | | |
| Eclairage temporisé de l'habitacle avec progressivité d'extinction | | | |
| Plafonniers 1 avant / 1 arrière | | | |
| Spot de lecture avant | | | |
| Eclairage du coffre | | | |
| Ensemble auto-radio • PA 4030 avec 8 HP | | | |
| Ensemble HIFI • PA 4050 + CD + JBL avec 10 HP à ampli/égaliseur séparé | | | |
| Antenne courte amplifiée à l'arrière du pavillon | | | |
| Allume cigare avant | | | |
| Cendrier avant et arrière | | | |
| Sièges conducteur/passager à réglages manuels et à mémoire | | | |
| Siège conducteur à réglages électriques 4 axes avec mémoire et dégagement automatique | | | |
| Siège passager à réglages électriques 4 axes et dégagement automatique | | | |
| Siège conducteur à réglage lombaire | (4) | (4) | |
| Siège conducteur réglable en hauteur manuellement | | | |
| Sièges chauffants | (4) | (4) | |
| Réglage de site siège conducteur | | | |
| Dossier AR fractionné 1/3 - 2/3 (verrouillable) | | | |
| Appuie-tête sur sièges avant réglables en hauteur et en orientation | | | |
| Repose-tête arrière | | | |
| Garnissage cuir volant 4 branches | | | |
| Garnissage cuir du soufflet de levier de vitesse | | | |
| Pommeau levier de vitesses en cuir et aluminium | | | |
| Garnissage des sièges • Tissu / Velours | | | |
| • Cuir | (4) | (4) | |
| Enjoliveur décor peinture granitée sur planche de bord avec sigle PF | | | |
| Poignée de maintien passager rétractable avant | | | |
| Console centrale avec 3 rangements ouverts | | | |
| Crochet porte-habit escamotable à l'arrière | | | |
| Habillage portes • Tissu | | | |
| • Cuir | (4) | (4) | |

Base
 Option
 (3) série en BVA
 (4) option groupée

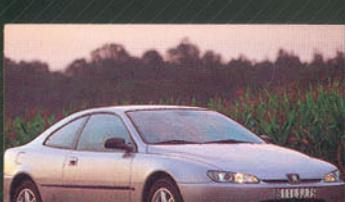
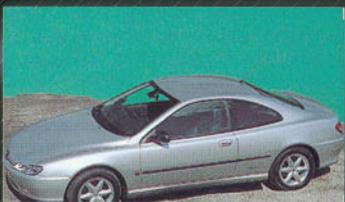
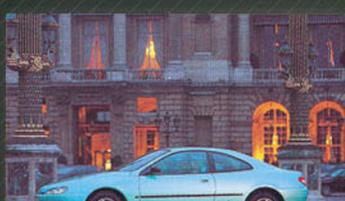
| EQUIPEMENTS DE CONFORT ET DE FINITION (suite) | COUPE | COUPE V6 | COUPE V6 PACK |
|---|-------|----------|---------------|
| Vide-poches dans portes avant | | | |
| Poche aumonière dans dossier de siège avant | | | |
| Boîte à gant éclairée et verrouillable | | | |
| Eclaireur de seuil de porte | | | |
| Enjoliveur de bas de marche | | | |
| Rangement de tablette arrière | | | |
| Rangement fermé avec porte-gobelet entre sièges arrière | | | |
| Miroir de courtoisie sur pare-soleil passager et conducteur | | | |
| Miroir de courtoisie sur pare-soleil passager et conducteur éclairé | | | |
| Accoudoir central arrière avec trappe à skis | | | |
| Repose pied conducteur | | | |
| Tapis avant, arrière moquette | | | |
| Surtapis avant | | | |
| Surtapis avant / arrière | | | |
| Commande d'ouverture de trappe à essence de l'intérieur | | | |

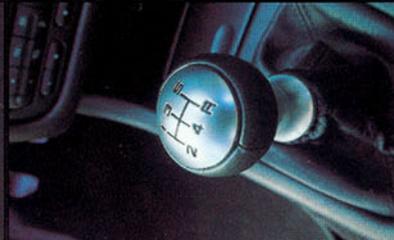
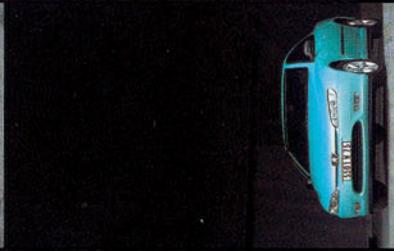
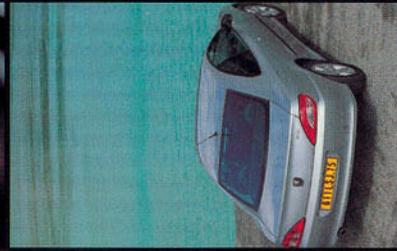
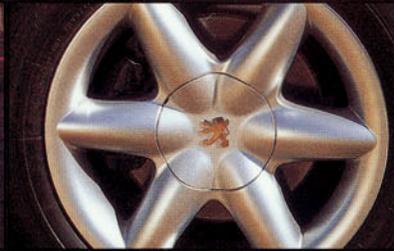
Base
 Option
 (4) option groupée



Le Coupé

P H O T O S

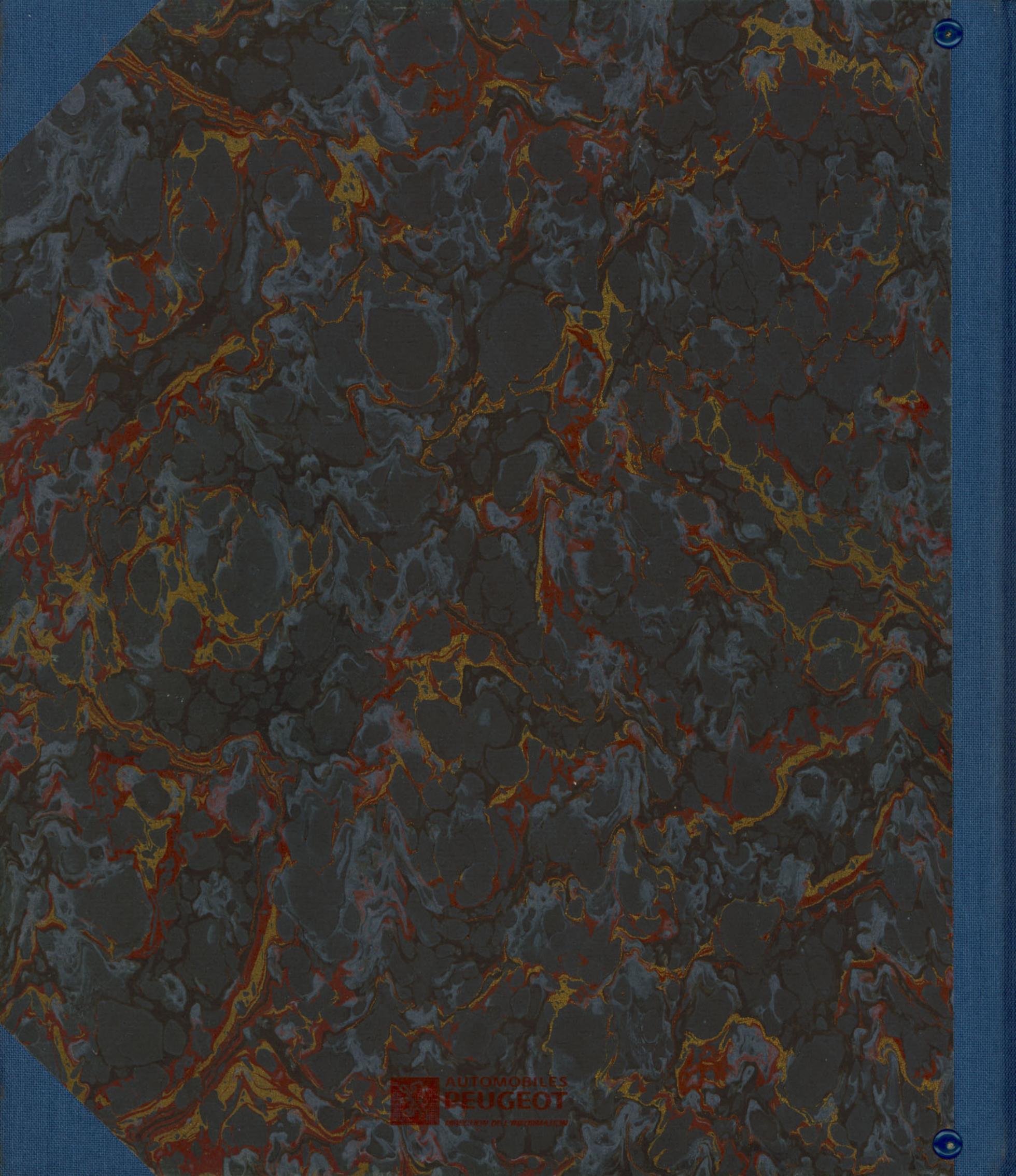






Création Graphic 3 - Automobiles PEUGEOT RC Paris 552 144 503

Edition LPF - Imp. en U.E. - 03/97



AUTOMOBILES
PEUGEOT

INDUSTRIE DE L'AUTOMOBILE