

super  
test

TOUR DE  
FRANCE



**Itinéraire**

Paris - Nuits-Saint-Georges  
(Côte d'Or) - Nevers (Nièvre) -  
Chambord (Loir-et-Cher) -  
Angers (Maine-et-Loire) -  
Mont Saint-Michel (Manche) -  
Dunkerque (Nord) - Belgique -  
Montlhéry (Essonne) - Paris

Nombre de kilomètres:

3217

Nombre de pleins: 7

PEUGEOT 406 Coupé 2.0

174800 F

9 CV • 135 ch • 209 km/h

# Peugeot 406

## Le top model

Le Coupé 406 vient de recevoir un nouveau moteur 2 litres de 135 ch, quelques modifications techniques et des retouches dans l'habitacle. A la rude épreuve de notre Supertest Tour de France, il a fait étalage de ses qualités routières, largement à la hauteur de sa ligne superbe.





# Coupé 2.0

## assure

**A**u total 3217 kilomètres sur tous types de routes, 27 départements traversés, plus une incursion en Belgique, 387 litres d'essence, près de 40 heures de conduite en quatre jours et demi: un sévère examen pour la 406 Coupé, et un baptême réussi pour son nouveau moteur 2 litres de 135 ch. L'occasion surtout de s'assurer qu'en plus de sa ligne, cette Peugeot est bien née avec un châssis exceptionnel. Même animée par cette mécanique d'entrée de gamme, ce coupé dispense déjà un rare plaisir de conduire.

### DU CHARME, MAIS AUSSI DU TEMPÉRAMENT

La 406 Coupé n'est pas du genre "Soit belle et tais toi!". Elle est pleine de caractère, et fait preuve d'un comportement routier de tout premier ordre. Même avec ce modeste 4 cylindres de 135 ch, c'est une redoutable mangeuse de kilomètres.

Deux ans après sa sortie, et déjà quelques trajets à bord de ce joyau automobile, l'effet séduction reste intact. C'est donc avec une satisfaction évidente que Georges, notre photographe, et moi-même partons à l'assaut des routes de France. Le périple débute dans les traditionnels embouteillages parisiens: la 406 Coupé, pourtant très ▶



► répandue, capte toujours irrésistiblement les regards. D'autant que Peugeot lui a spécialement développé un splendide nuancier. Les reflets du soleil de printemps sur notre Coupé "bleu de Byzance" stimulent l'œil de Georges, impatient de se mettre au travail.

Nous rejoignons donc l'auto-route A5 en direction de Dijon. Voies larges, revêtement parfait, peu de circulation, l'idéal pour pousser une petite pointe. La barre des 200 km/h au compteur est rapidement atteinte – Jean-Christophe, notre "Monsieur mesures", établira la vitesse de pointe à 209 km/h sur l'anneau de Monthéry à notre retour. Même à ces allures, la 406 Coupé fait preuve d'une stabilité en courbe et d'une tenue de cap irréprochables. Malgré le vent en rafales, c'est à peine si je perçois les appels d'air en dépassant les camions.

### Un presque sans faute

Seule fausse note: le bruit du moteur, fatigant à vitesse stabilisée. Les mesures indiquent pourtant un niveau sonore raisonnable (70 dBA à 130 km/h), et sa sonorité à l'accélération est même plutôt réussie. Mais, à 130 km/h, le 2 litres tourne déjà à 4 000 tr/mn, avec un bourdonnement désagréable à l'oreille. Afin de favoriser les reprises, Peugeot a choisi un étagement court des rapports de boîte. Au point que, lors des essais sur circuit, nous verrons notre élan brutalement coupé à l'approche de 215 km/h en légère descente: à 6 500 tr/mn, le régime maxi est atteint et le rupteur intervient.

Le parcours jusqu'à Dijon est rapidement avalé et le vignoble bourguignon nous offre ses paysages photogéniques. Gevrey-Chambertin, Vosne-Romanée, Nuits-Saint-Georges, puis Beaune et Pommard: des voluptés dont nous ne pouvons



### CONFORT AU VOLANT ET ERGONOMIE

Grâce aux multiples réglages du siège et du volant, chacun trouvera sa position de conduite idéale. La console centrale, bien lisible, regroupe ses commandes à portée de main.

### UNE HABITABILITÉ DE FAMILIALE

Les deux places arrière sont souvent symboliques sur les coupés. Ici elles se montrent aussi accueillantes que dans certaines berlines familiales.



malheureusement pas profiter. Pour nous, à table, c'est eau minérale. D'autant que la route est encore longue. Direction Nevers, via le massif du Morvan. Sur ses routes sinueuses, presque montagneuses – les monts du Morvan

culminent à 901 mètres – la lionne paraît comme posée sur des rails. Elle vire presque à plat, et ses pneus à gomme tendre Pirelli P6000 lui confèrent une adhérence bluffante. J'ai beau forcer le rythme, les limites sont repoussées si loin

### Pratique



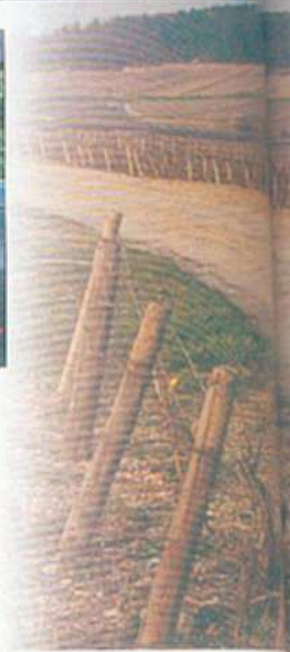
■ Le dispositif détecteur de pluie de l'essuie-glace automatique est situé juste derrière le rétroviseur intérieur.



■ L'airbag passager se déconnecte par cet interrupteur avec la clé de contact. Utile pour installer un siège bébé.



■ Entre les deux sièges arrière, ce coffret accueille un porte-gobelet et un petit volume de rangement.







### SÉRIEUX À L'ALLEMANDE, DESIGN À LA FRANÇAISE

Réalisée avec soin, la planche de bord souligne son dessin à l'aide de touches de chrome, autour des compteurs, sur le levier de vitesses, mais aussi maintenant sur les boutons de grilles d'aération et le bouton de frein à main.

### PROMENADE BUCOLIQUE DANS LES VIGNOBLES

Pour les balades à rythme tranquille, la 406 Coupé emmène ses passagers avec douceur et, malgré ses suspensions fermes, dans un confort de bon niveau.



400 KM

### NUITS-SAINT-GEORGES

Entre Dijon et Beaune se succèdent les plus grands crus bourguignons. Parmi les plus cotés, Vosne-Romanée ou Gevrey-Chambertin, tout près de Nuits-Saint-Georges.

que chaque virage semble toujours trop facile pour la 406 Coupé. Sa direction répond avec précision et franchise et, même sur de brutaux changements d'appuis, alors que Georges doit se caler dans son siège, elle reste imperturbable. Un tel équilibre étonne d'autant plus que les suspensions demeurent plutôt confortables.

Entre Nevers et la région des châteaux de la Loire, les nationales qui traversent Bourges, Vierzon, et la plaine de Sologne voient passer un trafic important. La boîte courte, avantageuse pour les dépassements, prouve ici son intérêt. Le nouveau moteur 2 litres, avec 3 che- ▶



### Pas pratique



■ Les commandes de vitres électriques à impulsion des deux côtés, sont groupées avec le réglage des rétroviseurs.



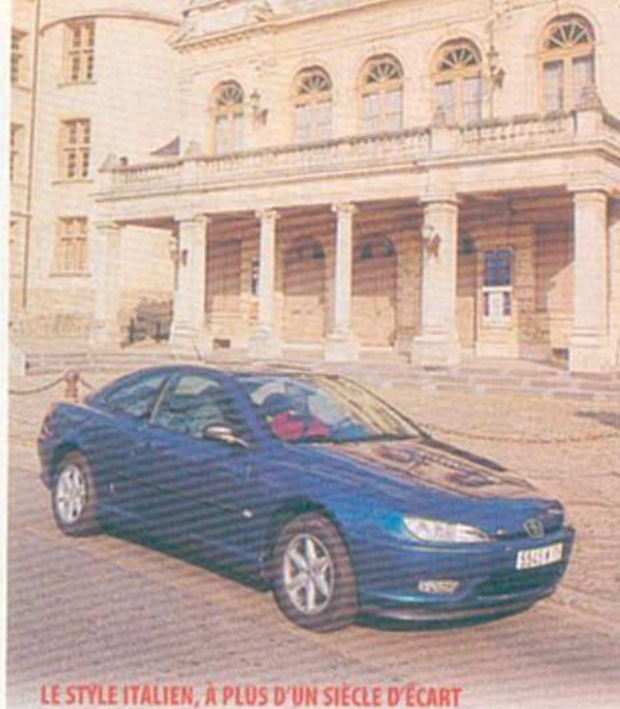
■ Ce bouton unique de réglage de luminosité du tableau de bord, est mal placé et moins pratique qu'une mollette classique.



■ Les bacs de rangement aux places avant sont peu nombreux mais surtout de contenance insuffisante.



■ La nuit, le combiné d'instruments se reflète dans le pare-brise à hauteur des yeux : gênant et lassant à la longue.



### LE STYLE ITALIEN, À PLUS D'UN SIÈCLE D'ÉCART

La 406 Coupé dessinée par Pininfarina, est produite dans ses usines italiennes. Le théâtre de Nevers, bâti au XIX<sup>e</sup> siècle, est lui aussi d'inspiration italienne.



850 KM

**CHAMBORD**

L'un des plus spectaculaires châteaux de la Loire, avec son très vaste parc. L'occasion d'une pause pour faire le point sur la suite de l'itinéraire.



**PRÊTE POUR  
CHARGER LES  
BAGAGES**

Avec 325 dm<sup>3</sup>, soit 30 dm<sup>3</sup> de moins que la berline 406, son coffre est assez volumineux, surtout avec les dossiers rabattables. Mais son ouverture reste étroite.



**AUSSI À L'AISE EN VILLE**

Cette 406 préserve une bonne visibilité pour un coupé, pratique pour les manœuvres. Mais gare à ne pas abîmer cette belle voiture: les pare-chocs ne sont pas protégés.

**UNE TENUE DE CAP IMPERTURBABLE**

Même à vitesse élevée et par grand vent, le Coupé 406 fait preuve d'une excellente stabilité. Seul souci, son bruit à vitesse stabilisée, gênant sur autoroute.

► vaux de plus que son prédécesseur, gagne quelques petits dixièmes en accélérations et en reprises. Certes il n'est pas très fougueux, mais il se montre assez souple et dispose de ressources suffisantes pour doubler en sécurité. Les temps de reprises - 13,6 secondes pour passer de 80 à 120 km/h en 5<sup>e</sup>, et 10,3 secondes en 4<sup>e</sup> - sont très honorables pour ce coupé de 1335 kg, doté de "seulement" 135 ch. Souvent ralenti par la circulation dense, nous suivons tranquillement les bords de Loire jusqu'à Angers, pour enfin retrouver des voies rapides.

Cap sur Saint-Malo, terme de notre deuxième journée de route. Plus de 800 km nous séparent de Lille, pour la plus longue étape de notre périple. Le temps est toujours ensoleillé, presque estival, mais la pluie est annoncée. C'est le moment d'assurer encore quelques photos. Difficile de résister au cliché souvenir devant le Mont-Saint-Michel: ambiance carte postale garantie. La Norman-



die est traversée d'une traite, puis la baie de Somme, et nous atteignons la pointe nord de la France, Dunkerque. La mer et les dunes d'un côté, de l'autre l'imposant port industriel: le coupé 406, à la fois modèle de fluidité et produit industriel, unit ces deux mondes. Une rangée d'éoliennes accentue encore l'effet surnaturel de l'endroit. Hélas, notre

voiture ne fonctionne pas encore au vent: il lui faut, selon nos mesures, représentatives d'un usage normal, 9,8 litres en moyenne aux 100 km. Pas de quoi se vanter, mais quand même 0,5 litre de moins que le précédent moteur 2.0. Sur notre Tour de France, en raison de la cadence soutenue, la moyenne avoisinera plutôt les 12 litres. Arrivés à Lille, nous tournons

longuement dans le labyrinthe des ruelles du centre-ville. La 406 Coupé s'y montre à l'aise, sa direction reste ferme sans paraître lourde, et les amortisseurs filtrent bien les bosses des pavés. Moteur et boîte de vitesses fonctionnent en douceur, sans à-coups. La visibilité en manœuvres, problématique sur les coupés, est ici bien préservée. Comme prévu, la météo est ►



## A L'ÉPREUVE DES MESURES

Le 2 litres de cette 406 Coupé, issu d'une nouvelle génération, est le même qui équipe notamment la toute nouvelle 206 S16 (voir p. 50). Même si sa fiche technique ressemble beaucoup à celle de son prédécesseur, il progresse en puissance - 135 ch à 6000 tr/mn, contre 132 ch à 5500 tr/mn -, et aussi en couple - 190 Nm à 4100 tr/mn contre 180 Nm à 4200 tr/mn. Ses performances s'améliorent dans les mêmes proportions, alors que ses consommations baissent sensiblement. Ainsi, il ne consomme plus que 9,8 litres/100 km, soit 0,5 litre de moins qu'auparavant. Des



■ Très incisive sur les forts appuis, la 406 Coupé confirme l'excellence de son comportement sur le circuit de Montlhéry.

progrès dus aux réductions de frottements internes et à un allègement de près de 27 kg. Malgré le bourdonnement perceptible sur autoroute, un effort a été fait sur l'insonorisation, qui se traduit notamment par un gain de

2 dBA à 100 km/h (66 dBA au lieu de 68). Sur la route, la 406 Coupé conserve toute son assurance et une stabilité exceptionnelle. D'autant que le confort s'est un peu amélioré grâce à l'emploi de nouveaux amortisseurs à clapets, qui

filtrant mieux les inégalités à basse vitesse. Les distances de freinages, assez moyennes, s'améliorent en charge grâce à la meilleure assise de l'arrière.

**JEAN-CHRISTOPHE LASSERY**  
NOTRE RESPONSABLE  
DES MESURES

Plus performante, moins gourmande, et toujours aussi belle



### CÔTÉ CONDUITE



#### AÉRATION

- ERGONOMIE ★★★★★
- EFFICACITÉ ★★★★★
- NIVEAU SONORE ★★★★★

■ La climatisation est désormais à régulation automatique dès la finition de base. Ses commandes bien lisibles, à portée de main, et son écran de contrôle digital facilitent son utilisation. Assez efficace, elle reste peu bruyante, même avec une forte ventilation.



#### ERGONOMIE

- RÉGLAGE SIÈGE CONDUCTEUR ★★★★★
- MAINTIEN LATÉRAL ★★★★★
- CONFORT BANQUETTE AR ★★★★★
- COMMANDES ★★★★★

■ La mollette d'inclinaison des dossiers, contre la porte, est aussi gênée par la ceinture. Devant comme derrière, les sièges sont confortables et offrent un très bon maintien. La commande d'autoradio au volant s'avère bien pratique.



**MOINS GOURMANDE  
EN ÉNERGIE**

Avec 9,8 litres de moyenne, le nouveau moteur exige un demi-litre de moins que celui qu'il remplace. Une valeur désormais dans la moyenne de la catégorie.



**VILLE**

★★★★☆

Même si là n'est pas sa vocation, le coupé 406 aime se pavaner dans nos cités. Mécanique douce, amortissement confortable, visibilité préservée, et aspects pratiques soignés en font un compagnon agréable pour les trajets citadins. Mais attention aux pare-chocs non protégés!



**ROUTE**

★★★★☆

C'est là le domaine de prédilection de la 406 Coupé. Même si son moteur n'est pas très fougueux, il permet d'exploiter le châssis exceptionnel. La 406 Coupé, collée au bitume, vire à plat, obéit au doigt et à l'œil, sans jamais se montrer délicate ou même inconfortable.



**AUTOROUTE**

★★★★☆

La 406 Coupé roule vite, et fait preuve d'une parfaite stabilité, même par grand vent. Son réservoir de 70 litres permet une autonomie confortable de 700 km. Seul reproche, de taille, son bourdonnement à vitesse stabilisée, dû en partie aux rapports de boîte courts.

**BUDGET**

★★★★☆☆

Si l'achat d'un coupé répond à des motivations passionnelles, cette 406, par ses aspects pratiques, y ajoute une bonne dose de sagesse. Ses prestations sont à la hauteur de son tarif, bien moindre que ses concurrentes allemandes.

**EQUIPEMENTS**

★★★★☆☆

Dès l'entrée de gamme, la 406 Coupé offre tous les équipements de sécurité et d'agrément nécessaires, y compris l'essuie-glace automatique. Pour une ambiance plus luxueuse, attendez la version Pack environ 25 000 F plus chère.

► maussade pour notre dernière journée complète de roulage. En route pour les Ardennes, à cheval entre France et Belgique, et ses petites routes de forêt, pour l'occasion mouillées et glissantes. Sereine et sécurisante, la 406 Coupé y autorise des allures rapides, sans mauvaise surprise. Son freinage, équilibré et facile à doser, fait bonne impression, malgré les résultats moyens de nos mesures de distances d'arrêt. Une telle assurance ne cesse de surprendre, même après quatre jours de route. Et, à part le bruit fatigant sur autoroute, on se sent bien à bord de ce coupé.

**2 500 KM  
LA FRONTIÈRE  
BELGE**

Entre France et Belgique, les postes-frontière ne sont plus en service. Certains ont trouvé une reconversion civile, parfois avec humour.



L'habitacle, sérieux, évite la rigueur grâce à son dessin agréable. Comme sur la berline, récemment restylée, il gagne quelques touches de chrome supplémentaires, reçoit une console centrale plus complète

avec écran digital, et voit son équipement électrique revu. Les deux places arrière sont accueillantes, même pour des adultes. Quant aux sièges rabattables, si ce n'est leur mécanisme à mémoire de position

qui impose de les avancer à fond, ils se dégagent largement pour y faciliter l'accès. Au rayon des petits défauts, nous avons noté les miroirs de courtoisie non éclairés, l'absence de témoin de feux de position, et le cuir du volant qui s'abîme sous les mains. Les pneus avant, très sollicités, commencent aussi à s'user à l'épaule. Rude épreuve donc pour la voiture, mais pas question encore de se reposer: Jean-Christophe nous attend à Montlhéry pour la sévère séance de mesures. ■

Stéphane Chevalier  
Photos Georges Cousseau

**CÔTÉ SÉCURITÉ**



**VISIBILITÉ**

- SURFACE DE BALAYAGE ★★★★★
- VITESSE MAXI DE BALAYAGE ★★★★★
- VISION AVANT ★★★★★
- VISION 3/4 AR ★★★★★
- RÉTROVISION ★★★★★

■ Les essuie-glaces ne laissent qu'une faible bande du côté gauche. La position automatique adapte bien leur vitesse aux conditions de pluie. La visibilité, souvent le défaut des coupés, est ici très bien préservée.



**ECLAIRAGE**

- CODES ★★★★★
- PHARES ★★★★★
- RÉGLAGE FAISCEAU ★★★★★

■ Les beaux yeux de la 406 Coupé ne sont pas que décoratifs. Les codes assurent une bonne vision côté droit. En phares, malgré des zones d'ombre au milieu du faisceau, l'éclairage est net et porte loin. Le réglage en hauteur est d'autant plus efficace que la voiture tangué peu.



**PERFORMANCES**

**Accélérations**

0 à 100 km/h	9,6 s
400 m départ arrêté	17,2 s
Vitesse atteinte en 1000m depuis 100 km/h	171 km/h
Vitesse maxi en 1 <sup>re</sup> /2 <sup>e</sup>	52/97 km/h
Vitesse maxi en 3 <sup>e</sup> /4 <sup>e</sup>	133/171 km/h
Vitesse maxi en 5 <sup>e</sup>	209 km/h

**Reprises (à vide/en charge\*)**

30 à 60 km/h en 3 <sup>e</sup>	5,5/6,1 s
60 à 100 km/h en 4 <sup>e</sup>	9,5/10,5 s
80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup>	9,6/10,7 s

**Freinage (à vide/en charge\*)**

A 50 km/h	11/12 m
A 130 km/h	73/70 m
De 160 à 80 km/h	82/84 m

\* Avec 4 personnes à bord + 70kg de bagages.

**Consommations aux 100 km**

Route	8,7 l
Autoroute	10 l
Ville	10,8 l
Autonomie autoroute	700 km

**Bilan sonore**

Au ralenti	44 dBA
A 100 km/h en 5 <sup>e</sup>	66 dBA
A la vitesse maxi	81 dBA

**Poids**

Total avec plein	1335 kg
Répartition AV/AR	808/527 kg

**BUDGET**

**Prix d'appel** 174 800 F

Prix du modèle essayé 174 800 F

Vignette 9CV (prix moyen) 1 243 F

**Assurance (bonus 40%)**

Paris, tous risques 12 834 F

Rennes, tous risques 8 689 F

**Prix de revient mensuel prévisionnel**

Sur 4 ans, 15 000 km/an 5 662 F

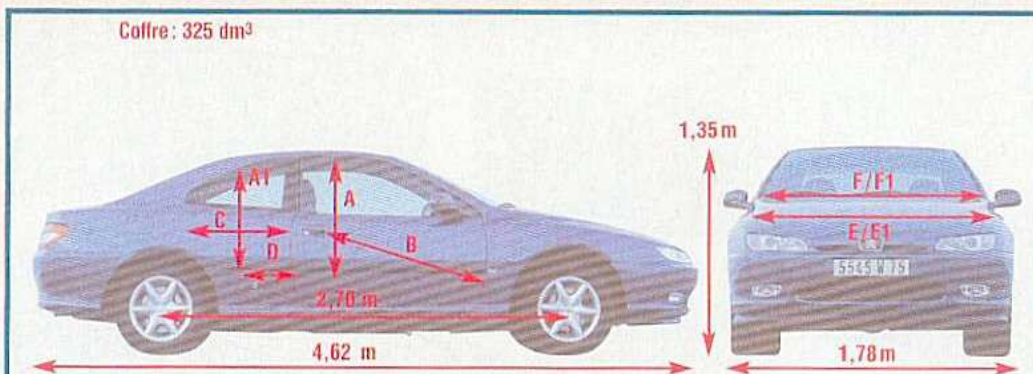
**Entretien-révision**

Périodicité vidange 30 000 km

Périodicité révision 30 000 km

**Garantie**

1 an pièces et main-d'œuvre, km illimité. Peinture et anticorrosion : 6 ans. Extension : 4 ans, 60 000 à 120 000 km : 4 550 à 7 840 F.



Habitabilité (cm): A/A1. Garde au toit AV/AR: 95-97/88; B. Distance du pédalier au dossier AV: 87-107; C. Distance dossiers AV/AR: 68-88; D. Espace aux jambes des passagers AR: 18-40; E/E1. Largeur aux coudes AV/AR: 150/143; F/F1. Largeur aux épaules AV/AR: 148/132; Dimensions du coffre (cm). Longueur mini/maxi: 105/173; largeur mini/maxi: 99/116; hauteur: 45; hauteur de seuil: 75.

**SES PERFORMANCES DANS LA CATÉGORIE**

La catégorie (versions entre 147 000 F et 212 800 F): BMW 320 Ci; Ford Cougar 2,0i; Honda Prelude 2,0i; Mercedes CLK Coupé 200 Sport.

Vitesse maxi en 5 <sup>e</sup> km/h	Accélération 1 000 m DA s
Moyenne catégorie 208	Moyenne catégorie 31,8
406 Coupé 209	406 Coupé 31,2
320 Ci 219	Prelude 30,8
Cougar, Prelude 204	CLK 200 33,3

Reprises en 5 <sup>e</sup> 80-120 km/h s	Conso. moyenne l/100 km
Moyenne catégorie 16	Moyenne catégorie 10
406 Coupé 13,6	406 Coupé 9,8
320 Ci 13,3	Prelude 9,7
CLK 200 19,5	320 Ci et CLK 200 10,3

Freinage à 100 km/h m	Niveau sonore à 130 km/h dBA
Moyenne catégorie 41	Moyenne catégorie 71
406 Coupé 42	406 Coupé 70
320 Ci 39	320 Ci 69
Prelude, Cougar, 406 Coupé 42	Cougar et Prelude 72

■ Moyenne de la catégorie ■ La meilleure  
■ 406 COUPÉ ■ La moins bonne

**Les données du constructeur**

- Mécanique**
- Moteur:** 4 cyl. en ligne, 1997 cm<sup>3</sup>, 16 soupapes, injection multipoint
- Puissance:** 135 ch à 6000 tr/mn
- Couple maxi:** 190 Nm à 4 100 tr/mn
- Transmission:** avant
- Boîte:** mécanique 5 vitesses
- Châssis**
- Direction:** à crémaillère, assistée; nombre de tours de volant: 3
- Diamètre de braquage (entre murs):** 11,95 m
- Pneumatique AV/AR:** 205/60 VR 15 Pirelli P 6000
- Jantes:** 6,5 J 15
- Freins AV/AR:** disques ventilés/disques pleins, antiblocage ABS de série
- Suspension avant:** Pseudo McPherson triangulé, barre antiroulis
- Suspension arrière:** multibras, barre antiroulis
- Carrosserie**
- Coupé 2 portes; 4 places**
- Longueur/largeur/hauteur:** 4,62/1,78/1,35 m
- Charge utile:** 400 kg
- Poids remorquable (freiné/non freiné):** 1300/730 kg
- Capacité du réservoir:** 70 l

**Les équipements de série**

- ABS
- Double airbag
- Climatatisation automatique
- Dossier arrière fractionné
- Essuie-glace automatique
- Jantes en alliage
- Ordinateur de bord
- Phares antibrouillard
- Radiocassette avec commande au volant
- Rétroviseurs électriques et dégivrants
- Verrouillage centralisé par télécommande
- Vitres avant électriques séquentielles

**Options**

- Aide à la navigation 7 500 F
- Airbags latéraux avant 1 500 F\*
- Chargeur 6 CD 3 000 F\*
- Peinture métallisée 2 220 F\*
- Régulateur de vitesse 2 000 F
- Sièges chauffants en cuir 9 800 F
- Toit ouvrant électrique 4 430 F

\* Options équipant notre voiture d'essai

**FACE À SES RIVALES\***



	PEUGEOT 406 Coupé 2.0	BMW Série 3 Coupé 320 Ci	FORD Cougar 2,0i	MERCEDES CLK Coupé 200 Sport
Prix (TTC)	174 800 F	206 000 F	149 500 F	212 800 F
Catégorie fiscale (CV)	9	10	8	9
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1997	1991	1988	1998
Puissance (ch-tr/mn)	135-6000	149-5900	130-5600	136-5500
Couple maxi (Nm-tr/mn)	190-4 100	190-3500	176-4000	190-3700
80-120 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> (s)	9,6/13,6	10,5/13,3	10,9/17,4	12,9/19,5
Conso moyenne (l)	9,8	10,3	9,8	10,3
Long./larg./haut. (m)	4,62/1,78/1,35	4,49/1,76/1,37	4,7/1,77/1,33	4,56/1,72/1,35
Coffre (dm <sup>3</sup> )	325	312	330	290

**3615**  
**LAUTOMOBILE**  
1500 modèles essayés  
SE/TF - 2,23 F/mn