

pininfarina

Sommaire

Histoire

Carrière

Intérieur

Équipement
Selleries

Mécanique
Motorisations

Extérieur
Peintures
Jantes
Détails

Évolutions

Séries spéciales
Le coupé en chiffres

Références Culturelles et
Sportives

Galerie Photo

Tous savoir sur le *406*
Coupé



PEUGEOT



L'intemporelle Peugeot 406 coupé



DECOUVERTE

C'était en 1997

La Peugeot 406 coupé est une automobile de la marque Peugeot (groupe PSA) qui fut fabriquée en Italie près de Turin dans l'usine Pininfarina de San Giorgio Canavese. Issue de la berline 406, elle ne conserve néanmoins aucun élément de carrosserie, celle-ci ayant été entièrement conçue, développée et fabriquée par le célèbre carrossier italien Pininfarina. Présentée pour la première fois au public en octobre 1996 au Mondial de Paris, sa commercialisation a débuté en mai 1997. Peugeot a produit 107 631 coupés 406 pour un contrat initial de 70 000 véhicules avec Pininfarina.

Histoire

Depuis le Peugeot 504 Coupé de 1978, le coupé est une tradition de longue date chez Peugeot (le type 21 est le premier de la marque, réalisé en 1898), mais à l'arrêt de la production du coupé 504 en 1983, aucun modèle n'assure la relève. En effet, Peugeot connaît quelques difficultés financières suite à son échec aux USA et au rachat de Chrysler-Simca, les projets (405 et 505 coupé) sont donc écartés. Ce n'est que 14 ans plus tard que viendra le 406 Coupé, griffé comme son prédécesseur, Pininfarina. En effet la coopération entre la firme de Sochaux et le carrossier italien n'en est pas à son premier essai : la Peugeot 403 en a bénéficié dès 1951. De nombreux clichés pirates circuleront jusqu'à la présentation officielle en octobre 1996 au Salon Mondial de l'Automobile de Paris.

Carrière

La presse spécialisée est enthousiasmée par son design et le coupé obtient plusieurs prix à sa sortie : Coupé du Mondial de l'Automobile (Paris 1996), l'Usine Pininfarina de San Giorgio Bello del Mondo 1997 au Triennale de Milan, Car Design Award 1997 au Salon Automobile de Turin et Plus



Belle Voiture de l'Année 1998 au Festival automobile international. Également bien accueilli par le public, un sondage réalisé par l'institut Louis Harris pour Auto live révèle même que le 406 Coupé est la voiture de rêve n°1 devant les Mercedes CL 600, BMW Z8 et Ferrari 456 GT, de catégories plus haut de gamme. Certains lui reprochent une planche de bord reprise de la berline ou un manque de sportivité mais Peugeot remplit ses objectifs avec des carnets de commande pleins à craquer.

Son succès réside dans son confort et son bon comportement routier, doublé d'un tarif attractif pour une GT louée par la presse comme la voiture la plus belle du moment.

En 2001 Peugeot fait le pari d'équiper son coupé d'un diesel, c'est le plus gros moteur du constructeur qui est retenu : un 2.2i HDi de 136ch. Si à l'époque le diesel est mal vu par les puristes[16], l'alliance séduit et permet même de relancer les ventes (voir graphique). Fin 2004 s'achève la carrière du coupé franco-italien. Lors du Salon de Francfort en septembre 2005, le successeur est présenté, il s'agit du coupé 407

INTÉRIEUR

Sign est de Peugeot. Pininfarina n'aurait pas remporté le "concours" contre le Centre de Style de Peugeot[18], c'est donc Gérard Welter qui est à la tête du nouveau dessin.

Intérieur

Le confort est un point fort du 406 Coupé, sa dotation cuir est de bonne facture et l'espace intérieur est assez généreux. Il ne dispose que de 4 places, cela lui permet en outre de fournir aux passagers une aisance rare dans le segment. Les sièges sont à commande électrique et disposent d'une mémoire de positions. Ils ont été dessinés par Pininfarina mais sont fabriqués par Récaro, société célèbre pour ses sièges automobiles sportifs. Pour des raisons de coûts, plusieurs éléments de l'habitacle sont empruntés à la berline, de fait la présentation intérieure est jugée trop classique et manque d'exclusivité. Le tableau de bord ne se distingue par exemple que par un cerclage métallique des compteurs.

Équipement

Le 406 Coupé est un modèle bien fourni en termes d'équipement comparé au reste de la gamme du constructeur. À partir du restylage en avril 99 on trouve donc un équipement moderne de série (ordinateur de bord, air climatisé, régulateur de vitesse...), en revanche la peinture métallisée ou le GPS sont en option pour les deux finitions "Base" et "Pack". Le toit ouvrant électrique est proposé en option sur toutes les finitions exceptée la "Griffe" qui en dispose de série. Finition "S" (base) : (50 701 exemplaires)

Air climatisé régulé, autoradio RD3 commande au volant, garnissage mi-cuir, Ordinateur de bord, trappe à ski, régulateur de vitesse (sauf 2.0e BVA), rétroviseurs extérieurs électriques chauffants, direction à assistance variable, aide au freinage d'urgence, ABS / ESP (sauf 2.0e BVA), jantes en alliage léger Finition "Pack" : (50 046 exemplaires)



Finition "S" + garnissage cuir, lave-projecteurs, rétroviseur intérieur électrochrome, surtapis, siège conducteur à mémoire, sièges avant électriques et chauffants, système audio JBL "Prestige" Finition "Griffe" : (885 exemplaires) peinture métallisée, garnissage cuir

Ouragan (noir), siège conducteur à mémoire, sièges avant électriques et chauffants, système audio JBL "Prestige", chargeur CD, régulateur de vitesse, air climatisé régulé, seuil de portes en aluminium, rétroviseurs extérieurs électriques chauffants et rabattables électriquement, rétroviseur intérieur électrochrome, jantes 16" en alliage léger, allumage automatique des projecteurs, lave-projecteurs, capteur de pluie, alarme, direction à assistance variable, ordinateur de bord, ABS / ESP (Sauf 2.0e BVA), toit ouvrant électrique Finition "Ultima Edizione" (limitée) : (2 097 exemplaires) Air climatisé régulé, autoradio RD3, système audio JBL "Prestige", direction à assistance variable, ordinateur de bord, régulateur de vitesse (Sauf 2.0e BVA), rétroviseurs extérieurs électriques chauffants et rabattables électriquement, ABS / ESP (sauf 2.0e BVA), jantes 16" en alliage léger, garnissage cuir, lave-projecteurs, rétroviseur intérieur électrochrome, sièges conducteur à mémoire, sièges avant électriques et chauffants.

Selleries

Sièges Recaro en cuir Amarante. Trois selleries cuir et deux tissus composent la finition du coupé dès sa sortie. Les cuirs sont de type ventilé, reconnaissables aux perforations sur l'assise et le dossier. Les coloris disponibles sont «Abricot», «Amarante» et "Ouragan" pour le cuir noir. Les intérieurs



tissus proposés sont "Nil Bleu" et "Nil Gris". Volant, pommeau et soufflet de levier de vitesse sont garnis de cuir Ouragan pour toutes les finitions. En mai 2000 le cuir Abricot laisse place au cuir «Alezan» et le tissu Nil Bleu au "Salzbourg Astrakan" dans un ton plus gris, le Nil Gris n'est quant à lui plus disponible. Le cuir est désormais plissé plutôt que ventilé et le volant adopte un cuir bi-ton assorti à la finition cuir choisie. Pour son nouvel habillage Phase2 le coupé quitte sa robe Amarante remplacée par le bleu «Cobalt» et son volant bi-tons. Le tissu "Salzbourg Astrakan" quant à lui se dote de cuir lisse Ouragan sur ses flancs. Un autre intérieur fait son apparition avec la série spéciale "Sport", le "Chess". Traduit d'échecs en Anglais, il est caractéristique par son tissu noir à carreau et son cuir lisse Ouragan sur les flancs des sièges. Un intérieur cuir blanc est réservé à la série limitée garnissage assorti du pommeau et du soufflet de levier de vitesse, du levier de frein de stationnement et un volant bi-tons. "Settant'anni", conjointement à un cuir Ale-

Mécanique

Le 3.0l V6 210ch d'un coupé phase 2.

Reprenant le châssis de la berline à roues indépendantes, un train avant de type pseudo McPherson et un train arrière multi-bras, le 406 Coupé hérite ainsi d'un bon compromis entre comportement routier et confort. L'empattement reste identique mais la garde au sol est réduite par rapport à la berline, le centre de gravité est ainsi abaissé et une



barre anti-rapprochement ajoute un peu plus de stabilité en virage (seuls les modèles 2.0l n'en sont pas équipés). Des suspensions pilotées sont disponibles en option pour le V6 pack. Le freinage est assuré par des étriers 4 pistons Brembo montés sur des disques ventilés de 305 mm de diamètre pour les modèles V6 et HDi ou des étriers flottants montés sur des disques ventilés de 283 mm pour les versions 2.0l et 2.2l. À l'arrière un étrier flottant monté sur un disque de 290 mm équipe toutes les versions. Si l'ABS est présent de série dès le lancement du coupé, l'ESP n'apparaît qu'en 99 et l'AFU en 2001. La liaison au sol est effectuée par des pneumatiques larges de 215 mm (205 mm pour les versions 2.0l).

Motorisations

Uniquement disponible en deux versions essence quatre et six cylindres à son lancement, le coupé n'aura son diesel qu'en janvier 2001. À l'image du coupé 504 inaugurant le V6 PRV à son époque, c'est le 406 Coupé qui inaugure le nouveau V6 PSA/Renault de 194ch. Ses motorisations subissent quelques modifications durant sa carrière, le vieillissant quatre cylindres en ligne 2 litres 135 ch provenant de la 605 est remplacé en 1999 par le nouveau 2 litres 137 ch,

emprunté à la 206 S16 [15]. Par la même occasion le V6 évolue après un passage chez Porsche, sa puissance est portée à 210 ch pour une consommation en baisse [14]. En mars 2002 le 2.0l en boîte manuelle fait place au 2.2l 160 ch qui équipe déjà la berline 607. Selon les chiffres du club 406 Coupé [4] la motorisation la plus vendue serait le 2,0 L avec près d'un coupé sur deux équipé (soit 45,1 % : 23,1 % pour le 135 ch et 21,9 % pour le 137 ch), vient ensuite le 3,0 L V6 avec 29,8 % du parc (19,2 % pour le 194 ch et 10,6 % pour le 210 ch) et le 2,2 L HDi pourtant arrivé tardivement et qui trouve place dans 21,7 % des capots. À la marge, le 2,2 L essence ne représente quant à lui que 3,4 % du parc.

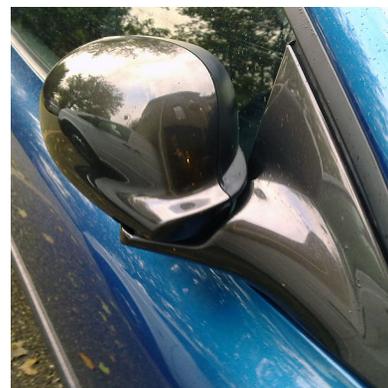
Tableau comparatif : Au 1er janvier 2001 les nouvelles Norme européenne d'émission Euro mènent à une évolution mineure du 2.0l 137 ch (type RFR) en 2.0l 138 ch (RFN) par l'ajout d'une deuxième sonde lambda dans le but d'affiner la gestion d'alimentation (la modification est parallèlement appliquée à la 206 s16 d'où provient le bloc EW10J4) 4 Extérieur Griffée Pininfarina, la carrosserie du 406 Coupé est, selon la presse, fluide et limpide. Complètement dans le style de son designer, le coupé ne reprenant aucun élément de carrosserie de la berline d'origine. Elle fut primée à plusieurs reprises et ne fut pas restylée à l'exception de son bouclier avant, en fin de carrière. Contrairement à l'accoutumée, la coque des rétroviseurs ne reprend pas la couleur de la carrosserie mais une couleur sombre marquant une rupture avec la ligne de la voiture. Selon le designer cela permettrait, vu de profil, de rendre les rétroviseurs invisibles. Peugeot propose en accessoire un aileron pour les clients voulant démarquer leur coupé avec une touche de sportivité. Pour la phase 1, le coefficient de traînée (Cx) est de 0,32 et le SCx (soit le Cx multiplié par la surface frontale) de 0,656 Ces chiffres déterminent l'aérodynamisme qui influe directement sur la consommation et la vitesse de pointe.

EXTÉRIEUR

Peintures

Les rétroviseurs extérieurs reçoivent une peinture gris «crépuscule» (Code couleur : ETK) jusqu'en 2003 où celle-ci est

changée pour une peinture gris cosmos (Code couleur : EYF) anciennement présente dans le catalogue de teintes carrosserie. Les coupés noir Granit font exceptions et reçoivent des rétroviseurs de la même couleur. Quinze teintes ont fait partie du catalogue, mais seuls les coloris Rouge Écarlate et Gris Thallium ont été



proposés du début à l'arrêt de la production. Le coloris Gris Cendré dans les tons beige et gris clair détient la carrière la plus courte, il est apparu en mai 2004 pour remplacer le Beige Solstice. Les coloris indiqués comme rares représentent 1 % ou moins des coupés vendus. Les codes couleurs sont indiqués entre parenthèses et la présence au catalogue en italique Gris Cendré (Code couleur : ETS) 2004 couleur rare

Thallium (Code couleur : EVW) 1997-2004
Hadès (Code couleur : EZD) 2000-2004

Cosmos (Code couleur : EYF) 1997-2002
 Bleu Riviera (Code couleur : EGS) 1997-2001
 Hypérion (Code couleur : KNX) 2001-2004
 Byzance (Code couleur : EGT) 1997-2002
 Récif (Code couleur : KMF) 2002-2004
 Rouge vif (Code couleur : EKG) 1997-2004
 Lucifer (Code couleur : EKQ) 1997-2003
 Vert Lugano (Code couleur : KQK) 1997-2000
 couleur rare
 Polo (Code couleur : KQF) 1997-2003
 Beige Solstice (Code couleur : KCS) 2001-2004
 couleur rare
 Jaune Louxor (Code couleur : KBM) 1997- 2001
 coloris non métallisé, couleur rare
 Noir Granit (Code couleur : EXV) 2002-2004

Jantes

Le coupé fut initialement présenté avec une monte en 15" pour le 2.0l ou 16" pour le V6 de jantes BBS, fabriquées en Italie et portant le nom de leurs fabricant. Ces jantes larges de 7" à cache moyeu central ne seront remplacées qu'en juillet 2001 par le modèle "Hoggar". Plus de différence entre motorisations, toutes ont droit au 16 pouces. En 2002, le modèle "Nautilus" introduit avec la série «Settant'anni» en coloris bi-tons équipe l'ensemble de la gamme dans une nouvelle version unie gris métallisée. Enfin en avril 2003 le restylage Phase 2 amène les 5 branches des jantes «Tacoma».

Jante Tacoma 16"

Jante BBS 15" (16" sur V6 et HDi)



Jante Nautilus 16" Bi-tons

Jante Hoggar 16"

Détails

Échappement d'un HDi vu de dessous

Si au premier abord un 406 Coupé semble rigoureusement identique à un autre 406 Coupé des différences subsistent pourtant :



CRUEL DILEMME



Bleu de Byzance*



Bleu Hyperion*



Vert Polo*



Gris Hadès*



Rouge Lucifer*



Rouge Écarlate



Gris Cosmos*



Gris Thallium*



Beige Solstice*



Jante Hoggar



Cuir Ouragan



Cuir Amarante



Cuir Alezan



Tissu Salzburg
Astrakan



Tissu Salzburg
Orage

* Teintes de caisse métallisées en option

Séries spéciales

À sa sortie les clignotants latéraux sont orange, plus très actuels, ils seront remplacés lors du restylage de 99 par des clignotants transparents de forme identique qui équipent des déjà les 306. L'année suivante les vitres de portières latérales se dotent d'une sérigraphie noire sur le bord extérieur afin de dissimuler le joint de porte. Les étriers permettent de différencier certaines motorisations. En effet ceux qui équipent les motorisations Diesel et V6 arborent une peinture noire brillante et un logo Brembo sur de larges étriers 4 pistons. Ceux-ci disparaîtront plus tard contre des étriers mates non signés. La sortie d'échappement semble identique pour toutes les motorisations, Peugeot ayant en effet pris soin de dissimuler la dérivation des gaz vers le bas sur le 2.2i HDi.



Évolutions

Le nouveau bouclier avant phase 2 restylé sur le coupé a connu plusieurs changements plus ou moins importants dans sa carrière. On parle de coupé phase 1, phase 2 et phase 2 "restylé". En avril 1999 Peugeot change le moteur XU10J4R 2,0 l 135 ch pour le EW10J4 2,0 l 137 ch, le V6 ES9J4 est remanié chez Porsche à 210 ch et prend le nom d'ES9J4S. Le câble d'accélérateur disparaît au profit d'un potentiomètre. Le circuit électrique est partiellement multiplexé dit "semi-mux" et la platine de commande change d'apparence. En 2001 apparaît la motorisation diesel, en 2002 la version 2,2 l essence. Afin de satisfaire aux nouvelles directives Européenne relative au choc piéton, Pininfarina fournit en 2003 un nouveau bouclier avant plus en phase avec l'évolution stylistique de la marque au Lion, rappelant celui de la Ferrari 612 Scaglietti, et annonçant la future 407.

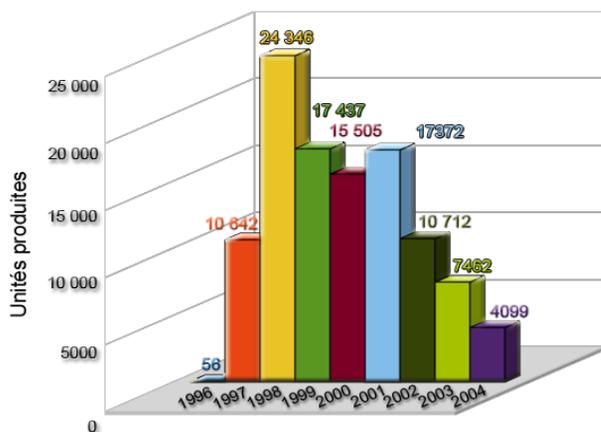
Avril 1999 (en même temps que la berline) : Phase 2 Multiplexage partiel, ordinateur de bord et nouvel afficheur, nouvelle gestion automatique de climatisation sur toutes les versions, nouvel autoradio, clignotants latéraux transparents... Nouvelle console centrale, nouvelle forme de volant, suppression de la découpe visible de l'airbag passager. Contre-portes en cuir lisse remplacées par les mêmes en cuir perforé pour aller avec la sellerie.

2000 : Mai : Changement de certains coloris, marquage noir des montants des vitres avant, cuir perforé remplacé par un cuir plissé. Octobre : Série limitée et numérotée settant'anni

2001 : Janvier : Apparition d'une motorisation diesel 2.2 HDi
Juillet : Multiplexage (full mux), Aide au freinage d'urgence, allumage automatique des feux, parebrise athermique, jantes Hoggar 16", changement de certains coloris...

2002 : Suppression des étriers Brembo sur les HDi, jantes Nautilus 16", remplacement du 2,0 l 16s par le 2,2 l 16s Série spéciale "sport" ou "Black & Silver" à l'étranger courant avril

2003 : Phase 2 "restylé" Nouveau bouclier dans l'esprit de la future 407, jantes Tacoma 16", suppression des étriers Brembo sur les V6, changement de certains coloris et habillages...



Production du Coupé Peugeot 406
TOTAL : 107 631 UNITÉS PRODUITES DE 1996 À 2004

Séries spéciales

Le coupé a connu deux séries limitées et numérotées dans sa carrière, ainsi que deux séries particulières Settant'anni :

Série numérotée et limitée présentée en octobre 2000 pour fêter le 70e anniversaire de Pininfarina, elle bénéficie d'un habillage exclusif et des dernières évolutions techniques de la marque (ex : ESP). Une combinaison cuir blanc Settanta/bleu Hyperion exclusive est proposée en plus de la combinaison cuir Alezan/ gris Hades. Le logo Pininfarina est estampillé sur les appuie-têtes et des inserts type.



ÉVOLUTIONS

Intérieur cuir blanc Settant'anni Ultima Edizione no 2168 loupe de noyer ainsi qu'une plaque numérotée complètent le tableau de bord. De nouvelles jantes Nautilus bi-tons apparaissent. Enfin, un ensemble exclusif de bagagerie en cuir faisait aussi partie de la donne du Settant'anni. Seule moto-



risation disponible, le nouveau V6 210 ch en version boîte manuelle ou automatique.

Le modèle est sorti en 1305 exemplaires (1200 initialement prévus), le premier étant pour Sergio Pininfarina, fils de Battista Pininfarina, fondateur de la firme italienne. Ultima Edizione : Série numérotée et officiellement limitée à 2000 exemplaires. Apparue en mai 2004 pour clôturer la production du coupé, un grand nombre d'équipements est proposé de série. Le dernier modèle produit est un 2.2 HDi rouge Ecarlate no 2107. Il existe néanmoins des véhicules avec un numéro supérieur en circulation alors que Pininfarina annonce n'avoir vendu que 2 097 Ultima Edizione.

Sport : Aussi appelée Black & Silver à l'étranger, elle apparaît en 2002 et n'est pas numérotée. Disponible avec une sellerie semi-cuir/Chess et des jantes Nautilus, elle introduit également les poignées de portes style aluminium qu'on retrouvera sur les phases 2. Cette variante a été produite à 2597 exemplaires.

Griffe : Non numérotée mais très rare, cette série est difficilement décelable. Uniquement disponible en gris Hades,

gris Thallium et noir Granit elle a été introduite en avril 2003. Il n'en a été produit que 885 exemplaires.

Le coupé en chiffres

Tableau de production du coupé

Répartition des finitions :

"S" (Base) :	50.701	(47,1 %)
Pack :	50.046	(46,5 %)
Sport :	2.598	(2,4 %)
Ultima Edizione :	2.097	(1,9 %)
Settant'Anni :	1.305	(1,2 %)
Griffe :	884	(0,8 %)

Vente par pays :

France :	49 927	(46,8 %)
Allemagne :	13 576	(12,7 %)
Royaume-Uni :	10 703	(10,0 %)
Espagne :	6 578	(6,2 %)
Belgique :	5 512	(5,2 %)
Italie :	5 130	(4,8 %)
Suisse :	3 158	(3,0 %)
Pays-Bas :	2 814	(2,6 %)
Autriche :	1 247	(1,2 %)

Les chiffres de production par pays ne prennent pas en compte les données inférieures à 1 % de la production totale, qui s'élève à 107 631 unités.

Les tarifs du Coupé en 2002 s'échelonnent de 28 200 € (2,2 l) 160 ch BVM "Base" pour l'entrée de gamme à 38 000 € (V6 210 ch BVA "Griffe") pour le plus haut de gamme.

Settant'anni Bleu Hyperion.



Rouge Ecarlate phase 2



Gris Hadès Phase 1 restylé



Gris Thallium et Jaune Louxor phase 1



Galerie Photo

Bleu Byzance phase 1



Noir Granit phase 2



