

ETUDE PEUGEOT 405 "93" Tous types sauf turbo 16 et 4X4

L'étude PEUGEOT 405 présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse des Automobiles Peugeot S.A., que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et de carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





RESTYLÉES durant l'été, les PEUGEOT 405 sont apparues sur le marché, plus fringantes. Un nouveau style intérieur et une évolution des motorisations ont suffi à cela ; il faut maintenant concrétiser au niveau des ventes dans le dur segment M2.

PRÉSENTATION

La gamme 405 à partir du millésime 93 se décompose comme tel :

- Un moteur TU (bloc fonte) de 1 360 cm³ développant 75 ch et disposant d'une injection monopoint.
- Un moteur XU (bloc alu.) de 1 580 cm³ développant 90 ch et toujours doté d'une injection monopoint.
- Un nouveau moteur XU (bloc alu.) de 1 761 cm³ développant 103 ch mais disposant quant à lui d'une injection multipoints.
- Un moteur XU (bloc fonte) de 1 998 cm³ développant 123 ch en version 8 soupapes et 155 ch en version 16 soupapes.
- Tous ces moteurs essence sont catalysés afin bien sûr de répondre aux normes de

dépollution prévues en janvier 93.

La gamme se termine bien évidemment par un moteur Diesel XUD de 1 905 cm³ développant 71 ch en version atmosphérique et 92 ch en version suralimentée.

Le train avant est de type pseudo MacPherson triangulé avec barre antidévers. Le train arrière est quant à lui, à bras tirés avec barres de torsion et barre antidévers. Le freinage est assisté par servofrein avec disques à l'avant et tambours à l'arrière (sauf sur les moteurs 2,0 l). Un système ABS est disponible suivant les modèles.

Avec une longueur hors tout de 4,4 m, pour des poids à vide variant de 1 050 à 1 200 kg, la nouvelle 405 présente bien les données caractérisant les véhicules du segment M2.

Nos deux véhicules d'essais furent pour la circonstance, une turbo Diesel et une Mi 16.

PERFORMANCES - CONSOMMATION

Une berline routière et une berline sportive, comme celles qui nous ont été confiées, sont chacune dans leur catégorie, des références ; en effet le moteur turbo D de PSA (apparu sur la ZX) reste le meilleur de sa catégorie. Son brio et sa sobriété

parlent pour lui, car avec une consommation moyenne de 7,2 litres pour 100 km et des performances plus que raisonnables, on ne peut guère faire mieux.

La 405 Mi 16 quant à elle perd 5 chevaux par rapport à la version précédente mais gagne en cylindrée (2,01 au lieu de 1,91). Ses performances restent quasiment égales avec un 1 000 m départ arrêté en 30,7 s et une accélération de 0 à 100 km/h effectuée en 9,8 s.

Les consommations, bien sûr, sont élevées mais restent en rapport avec les performances.

TENUE DE ROUTE - CONFORT

Les constructeurs français sont devenus très compétitifs dans le domaine des trains roulants ; et là on en a encore la preuve. Les nouveaux réglages définis pour les suspensions sont plus doux sans pour autant nuire à l'efficacité. Cela se ressent parfaitement sur la Mi 16, où le compromis efficacité - confort est mieux équilibré.

La direction est précise et très bien assistée. Le freinage est efficace et le système ABS (présent sur nos véhicules) est très sécurisant.

Le confort intérieur est agréable bien que l'insonorisation (surtout sur la Mi 16) laisse quelque peu à désirer.

Les sièges sont très enveloppants et très confortables. Ils sont garnis de nouveaux tissus dont les qualités et les coloris sont assortis aux différentes moquettes proposées. À noter la bonne qualité du cuir proposé en option et qui est volontairement plissé pour améliorer le confort d'enfoncement des occupants.

LIGNES - ÉQUIPEMENT

De face, de profil ou vue d'arrière, la 405 laisse opérer certains changements. Son capot plongeant, sans plis, son pare-brise collé, affleurant et de grande dimension (la surface vitrée totale est de 2,88 m²), laissent clairement entrevoir une ligne épousant le cintrage d'un pavillon lisse et sans gouttières. Sans se briser, le tracé descend sur une lunette arrière bombée avant d'emprunter les points de fuite d'un coffre généreux (470 dm³) aux angles arrondis et dont le seuil bas vient pratiquement au contact du pare-chocs. La serrure située en partie médiane (façon 605), les feux, conservés dans leur style, bien que légèrement réduits en dimension, et la disparition de la plaque entre-feux imposent désormais la nouvelle signature arrière de la 405. Une nouvelle gamme d'enjôleurs de roue et la disponibilité, en option, de vitres teintées vertes avec, en série, l'apparition d'un entourage de vitres

chromé à partir du niveau 3, complètent l'extérieur de la 405. Par ailleurs, le coefficient de pénétration dans l'air (CX) de la 405 varie entre 0,29 et 0,33, selon les versions.

Bénéficiant de l'expérience acquise avec la 605, la nouvelle planche de bord de la 405 est née d'une technique de fabrication (Rotomoulage) qui garantit un toucher souple et une sonorité mate. Grâce à cette technique, de nombreux renforts métalliques ont pu être intégrés et, désormais, seules les façades de la console centrale sont réalisées en plastique dur.

L'instrumentation est complète et très ergonomique, sauf en ce qui concerne sur la Mi 16, la position de l'accoudoir central, qui gêne le maniement du levier de vitesses.

À noter également, l'utile présence du cache auto-radio et de la trappe à skis entre les sièges arrière.

CONCLUSION

Restylées et adaptées aux normes de dépollution, ces nouvelles 405 devraient aisément faire aussi bien que les versions précédentes au niveau des ventes dans le segment M2.

Disponible en berline et break, la 405 continue son honorable parcours jusqu'à, bien sûr, son futur remplacement.

