

PEUGEOT 406 (04/1999 → 2004)

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



Présentation

Le projet D8 avait donné naissance, en octobre 1995, à la 406; un peu plus de trois ans après, le projet D9 permet de lui donner un second souffle. Fabriquée à plus de 740 000 exemplaires, dont 54 % en motorisations essence et 46 % en motorisations Diesel, la 406 D8 est un succès commercial non seulement en France, où elle a représenté, en 1998, 3,7 % du marché VP toutes marques et 21,2 % du segment M2 avec 71109 exemplaires vendues, mais également à l'étranger, puisque plus de 70 % de sa production sont exportés dans 140 pays à travers le monde.

Unaniment reconnue pour son style, pour son exceptionnel comportement routier, pour ses qualités de confort et de sécurité et pour son rapport équipements-prix des plus favorables, la 406 se devait de capitaliser cet acquis de notoriété en renforçant ces points forts. C'est ainsi que la nouvelle 406 change d'apparence en respectant sa personnalité d'origine, tout en traduisant un souci de différenciation visuelle évident. Le style de la face avant de la 406 s'exprime au travers de trois éléments majeurs : un capot plus haut et plus long qui suggère la présence de fortes motorisations, un pare-chocs à jeu nul intégrant un jonc chromé et dont le dessin tout en galbes évoque protection et robustesse; enfin, des projecteurs diamants à glace lisse, très étirés vers le centre de la calandre, participent au renforcement du caractère de la face avant.

A l'arrière, le remodelage touche à la fois le volet de coffre, qui s'arrondit, le pare-chocs à jeu nul et insert chromé et les feux monoblocs couleur rubis, séparés horizontalement en deux parties par une barrette couleur caisse. L'ensemble de ces nouveautés stylistiques contribue à sou-

ligner l'élégance naturelle de la 406, en lui permettant d'affirmer davantage encore son caractère robuste, sans gommer un certain classicisme gage de statut. Le break 406 hérite, quant à lui, de cette nouvelle identité avant, tout en conservant l'originalité de son traité arrière, désormais enrichi d'un jonc chromé sur le volet. Le coupé enfin, conserve sans retouche aucune l'intemporalité de son dessin d'origine, mais intègre les évolutions techniques apportées à la gamme 406 en termes de liaisons au sol et de motorisations notamment. Souvent qualifiée de référence dans le domaine du comportement routier, la 406 nouvelle génération accroît encore sa suprématie au chapitre du confort et de l'agrément, grâce en particulier à l'utilisation d'amortisseurs à clapets désormais pressurisés et à la disponibilité, dès le premier niveau, de roues de 15' équipées de pneumatiques 195/65/15.

En ce qui concerne les motorisations, la nouvelle 406 inaugure la première application du moteur essence 16 soupapes EW 10 J4 de deux litres de cylindrée développant 99 kW (137 ch) à 6 000 tr/mn et offrant un couple maxi de 190 Nm (19,8 mkg) à 4 100 tr/mn. Ce moteur nouveau permet de réaliser un gain de consommation de l'ordre de 10 % par rapport à l'ancienne motorisation 2 litres. Côté Diesel, si le moteur HDi DW 10 ATED Common Rail 80 kW (110 ch), apparu sur la gamme 406 en fin d'année 1998, est reconduit dans une définition améliorant encore son agrément d'utilisation, la véritable nouveauté est constituée par le moteur DW 10 TD Common Rail de 2 litres de cylindrée développant une puissance de 66 kW (90 ch) à 4 000 tr/mn et présentant un couple maxi de 205 Nm (21,4 mkg) à 1 900 tr/mn. Le style intérieur de la nouvelle 406 a, lui aussi, évolué dans le même sens de modernité que le style extérieur en ajoutant à un univers déjà réputé confortable un plus en termes d'ergonomie et de praticité : par exemple,

Cette étude comprend :

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

les assises des sièges offrent un modelé plus dynamique et plus généreux, la structure et le décor de la planche de bord permettent de disposer d'une surface lisse (cousin gonflable passager à «déchirure de peau» invisible) traduisant un souci de qualité.

Par ailleurs, de nouvelles touches chromées apportent une connotation de modernisme à l'ambiance intérieure. Il faut noter, enfin, la disponibilité de l'option «guidage embarqué». Ainsi dotée de ses nouveaux attraits stylistiques et dynamiques, la 406 a atteint, en 1999, 4,2 % du marché VP toutes marques et 25 % du segment M2 en France avec 89582 exemplaires vendus. En 2000, la désaffection des Français pour le segment M2 se fait sentir : malgré un beau 27,4 % du segment M2, le taux de pénétration du marché VP toutes marques retombe à 3,9 % avec 84310 exemplaires vendus. En 2001 et 2002, vieillissement de la 406 aidant, les ventes s'effondrent. 2003 assiste à la lente agonie de la 406. Sa remplaçante se fait attendre...

Dates importantes :

- Avril 99 : lancement des berline/break restylés.
- Juin 00 : nouveau moteur 2,2 l essence sur berline/break.
- Septembre 00 : nouveau moteur 1,8 l essence sur berline/break.
- Octobre 00 : nouveau moteur 2,2 l HDi sur berline/break.
- Février 01 : moteur 2,2 l HDi monté sur le coupé.
- Juillet 01 : apparition du multiplexage sur les berline/break. Nouveau moteur 2,0 l HPi sur berline/break.
- Septembre 01 : apparition du multiplexage sur le coupé.
- Avril 2002 : moteur 2,2 l essence monté sur le coupé.
- Mai 2003 : léger restylage du coupé.
- Printemps 2004 : lancement de la 407.