



407 Coupé 2.7 HDi - 204 cv

Coupé félin
Prix du modèle testé : **42.850** euros
Autonomie : **66** litres = **800** km
Émission de CO₂ : **218** gr/km
Couple maxi : **440** Nm à **1.900** tr/min
Puissance maxi à : **4.000** tr/min
Poids : **1.799** kg Cx : **0.28** SCx : **0.680**



Le Coupé 407, remplaçant du 406 est manifestement un engin de caractère. Les propriétaires de ces véhicules les achètent sur un coup de cœur. Et ont tendance à leur pardonner tous les défauts parce qu'ils font partie intrinsèque de leur personnalité. Depuis longtemps déjà, Peugeot s'est aguerri aux coupés avec, entre autres, la 402, la 203, la célèbre 403 de l'inspecteur Colombo, la 404, la 504... Avec ses neuf ans et au vu des évolutions technologiques et esthétiques, le Coupé 406 dessiné par Pininfarina commençait à dater malgré ses qualités d'avant-garde lors de sa sortie. Le Lion de Sochaux se devait de revoir sa copie pour oser affronter les costauds d'au-delà du Rhin. De là est née la 407 élaborée par les ingénieurs internes de l'usine.

Renonçant à seulement faire évoluer le coupé 406, Peugeot a positionné le Coupé 407 en haut de gamme luxueux, augmentant son habitabilité pour recevoir quatre adultes. Les temps changent et le tempérament sportif passe au second plan, sans toutefois être négligé. Le diesel, depuis son entrée dans le Coupé 406, fait partie des nouvelles traditions. D'autant que cette fois, le V6 2.7 HDi fait presque armes égales avec le 3.0 litres V6 essence.

Un couple de 440 Nm sous les deux mille tours, ça arrache même les mastodontes de plus de deux tonnes, surtout dans le mode sport de la boîte de vitesse. Celle-ci, de fabrication nipponne, est la seule boîte à six rapports existant sur le marché pour un montage transversal. Avec ses trois modes automatiques, normal, sport et hiver, qui adaptent en même temps le tarage des amortisseurs, elle comble toutes les attentes du conducteur. Certains critiqueront la fonction Tiptronic « système Porsche » parce qu'elle ne répond pas aux injonctions du pilote. Dans les descentes,

elle passe volontiers au rapport suivant de façon autonome, ce qui, sur route enneigée, force à utiliser la pédale de frein. Elle refuse de rétrograder même loin en dessous de la zone rouge. Enfin, le passage d'un mode automatique au mode séquentiel maintient le régulateur enclenché alors qu'il semble évident que l'intention du pilote est de ralentir.

Conçu en collaboration avec le groupe Ford, le 2.7 HDi en fonte graphitée compactée est discret, harmonieux, onctueux. Deux turbocompresseurs à géométrie variable commandés électroniquement sont assistés d'injecteurs piézoélectriques dont la précision et la rapidité optimisent la consommation. Il est étonnant que sans nous réserver particulièrement lors des accélérations, nous soyons restés sous les huit litres aux cent lors de notre essai. Un filtre à particules de type octosquare. Sans entretien, ce filtre demande à être remplacé tous les deux cent mille kilomètres.

L'intérieur grenat et les inserts en aluminium brossé donnent une touche cossue et luxueuse à l'habitacle que confirment tous les accessoires embarqués : détecteurs de sous gonflage des pneumatiques, essuies glaces automatiques, sièges chauffants, rétro intérieur photosensible, projecteurs directionnels au Xénon, vitres latérales feuilletées, airbag conducteur protégeant genoux et tibias... Le coupé a obtenu, en plus des cinq étoiles, une note record aux tests EuroNCAP. La position de boutons d'ouverture de fenêtres et de réglage des rétroviseurs extérieurs est parfaite.

En ville, le coupé est encombrant. Son rayon de braquage impose parfois plusieurs manœuvres. Ses lourdes et larges portes envahissent l'espace réservé aux voitures voisines. Attention aux érafllements ! Nous

avons amèrement regretté l'essai de la 1007 avec ses panneaux coulissants. La petite citadine nous avait habitués à attraper les ceintures de sécurité par le bas, ce que nous nous sommes empressés de transposer dans le coupé. Heureusement, les aides au parking avant et arrière facilitent grandement la perception des limites du véhicule. Par temps pluvieux, la lenteur du déplacement électrique des sièges avant pour accéder aux places arrière pourrait faire rager certains.

Étonnant que le GPS soit encore commandé par un jeu de CD pour une routière internationale alors que les DVD font aujourd'hui la référence. Certains lecteurs ont soulevé aussi la moindre sécurité qu'engendrent les gicleurs nuages que l'on voit de plus en plus sur les modèles actuels par rapport aux six jets pour les lave-vitres. Pendant une seconde, la visibilité est réduite à néant avec les conséquences désastreuses que cela pourrait provoquer.

Le comportement routier du coupé 407 est impressionnant dans les virages pris dynamiquement. Le placement du train avant est précis avec les grandes roues de dix-huit pouces équipées de Pirelli. Pour assurer une tenue de route sans faille comme à son habitude, le constructeur français a augmenté la rigidité torsionnelle du châssis. Les ressorts des amortisseurs sont plus courts que ceux de la berline, abaissant la garde au sol de vingt millimètres. La hauteur du coupé est inférieure à un mètre quarante. Les porte-à-faux avant et arrière sont supérieurs à un mètre, ce qui assied esthétiquement la voiture sur la route. Tout cela fera-t-il du Coupé 407 une nouvelle Peugeot de légende ?