



# 407

## 3.0 V6 SV Executive



Peugeot nous a habitués en sortant de bons numéros. La 407 ne déroge pas à la règle. Féline, elle l'est assurément. Sa proue confirme la race de la bête, séduisante et agressive avec sa gueule béante. Celle-ci d'ailleurs est aussi exposée aux chocs inévitables lors des manœuvres de parking... La poupe a été retravaillée pour correspondre aux canons d'élégance. En tenant compte également des besoins des utilisateurs en contenance de malle. Gageons que Peugeot atteigne, avec son nouveau numéro, un succès des ventes déjà appréciable pour le modèle précédent : il y a un million sept cent mille 406 dans le monde.

L'habitacle de la voiture testé est majestueux. Bravo à ceux qui l'ont conçu pour ce qui est de l'harmonie des couleurs et des formes. Dommage par contre que la visibilité doive payer un prix pareil... Par grand soleil, la réflexion de la plage dans le pare-brise relève de l'ineptie de conception. Gageons que les ingénieurs de Sochaux apportent rapidement une réponse qui conserve la qualité du premier coup d'œil. En

attendant, veuillez à choisir un tableau de bord plus terne et plus en accord avec la sécurité routière.

Ce détail mis à part, la 407 valide encore une fois le compromis idéal que ses concepteurs réalisent entre le confort et la qualité de conduite. Le comportement routier est impression, redoutable d'efficacité. Sur la route, la 407 excelle. Peugeot applique sur ses voitures de série les solutions utilisées dans la compétition : dans ce cas, le train avant à pivot découplé fait merveille. Cette technologie favorise la tenue de cap en limitant les remontées parasites dans la colonne de direction.

À l'arrière, le train multi-bras reçoit un combiné ressorts/amortisseurs à clapets inclinés et un bras longitudinal découplé du pivot. C'est magique ! La voiture est posée sur des rails. Comme de plus, elle dispose de freins sans reproche, ce n'est que du plaisir à la conduire.

### Berline 4 portes

Prix du modèle testé :	27.410,00	€
TMC :	446,00	€
TR :	495,00	€

Autonomie : 80 litres = 850 km

Peugeot n'a plus grand-chose à prouver dans sa science en matière de comportement routier. Avec le moteur essence de 3.0

litres, la 407 démontre les compétences des ingénieurs de la région de Franche-Comté à produire des voitures aptes à s'adapter à toutes les situations de la route. Vous pouvez profiter du paysage ou attaquer (en respectant pourtant les limitations concoctées par nos fonctionnaires de l'amobilité routière — le a privatif se confirme chaque jour sur nos axes routiers).

Seule la consommation fera la différence. Sur un parcours mixte, la moyenne s'est située dans les alentours de 13 l/100. En cause, le poids de la bête. Au fil des années, les éléments de sécurité actifs et passifs aidant, les voitures ont vu leur masse pratiquement doubler. La boîte automatique s'accompagne d'une fonction manuelle Tiptronic, utile dans les parcours sinueux ou pris à vive allure.

En ce qui concerne la sécurité, Peugeot, en plus des éléments traditionnels, a généralisé l'appel d'urgence sur pratiquement tous les modèles de sa gamme. Les voitures dotées du système radio/téléphone/GPS permettent de déclencher un appel d'urgence en cas d'accident. L'identification du véhicule, sa localisation géographique et les coordonnées téléphoniques sont communiquées au centre de secours. La protection des piétons a également été prise en compte : la face avant est composée, entre autres, de mousses souples d'absorption des chocs et le capot a été conçu pour limiter les lésions à la tête.

La 406 a vécu pendant neuf ans. La 407 prend la relève avec son lot d'améliorations : elles touchent principalement aux émissions polluantes et à la sécurité. Peugeot maintient son attention aussi pour les utilisateurs fidèles des modèles à malle, les tri-corps. Et le critère majeur de Peugeot reste de créer, non pas des voitures à vivre, mais des voitures à conduire... Et ce plaisir est indéniable !