

PEUGEOT 407

LE COUPE

Selon une tradition bien établie, qui a vu naître successivement les grands coupés de la Marque comme les 404, 504 et 406, devenus célèbres en signant chacun leur époque, le Coupé 407 entre aujourd'hui en scène.

Ce nouveau coupé, au style exclusif, tout à la fois racé et expressif, peut accueillir généreusement quatre passagers et leurs bagages. Sa polyvalence d'usage, ajoutée à des capacités dynamiques élevées, le situe dans l'esprit du Grand Tourisme contemporain.

En effet, les choix technologiques retenus pour les groupes moto-propulseurs et les liaisons au sol lui confèrent un comportement des plus efficaces, garantissant une sécurité active du plus haut niveau, ainsi qu'un confort d'utilisation et un plaisir de conduire de tous les instants.

L'architecture

Le Coupé 407 mesure 4,815 m de long pour une largeur de 1,868 m. Sa hauteur n'excède pas 1,40 m, et les porte-à-faux avant et arrière atteignent respectivement 1,08 m et 1,01 m, soit + 5,5 cm et + 8,5 cm par rapport à ceux de la berline.

L'intérieur de l'habitacle est généreux, à l'image de la longueur habitable relevée à 1,72 m, soit 5,8 cm de plus que celle du Coupé 406. Il en est de même pour la largeur aux coudes des places avant, mesurée à 1,542 m, et aux bandeaux arrière, à 1,234 m, soit + 12,8 cm et + 14,2 cm par rapport au même Coupé 406.

Doté d'une banquette arrière rabattable et fractionnable, le Coupé 407 possède un coffre, dont la forme parfaitement parallélépipédique offre une capacité de 400 dm³ VDA.

La perception d'une habitabilité remarquable est encore accentuée par l'importante surface vitrée (2,8 m²) et la position avancée du pare-brise.

Comme sur toutes les 407, l'architecture du poste de conduite autorise un parfait alignement entre le pédalier, le volant et le siège du conducteur. Les nombreux réglages disponibles permettent, par ailleurs, une installation optimale, y compris pour des personnes de grande taille, et constituent un gage de plaisir et de sécurité. Afin de conforter cette voiture dans l'univers particulier des coupés, la position de conduite est abaissée de 20 mm et reculée de 9 mm par rapport à celles des autres 407.

Le style

Grâce à des volumes finement modelés, cette nouvelle carrosserie dégage tout autant d'équilibre, et d'élégance que de dynamisme. Son regard félin amorce le pare-brise très incliné, puis donne naissance aux lignes du pavillon abaissé, qui évoluent ensuite vers le volet de coffre au becquet aérodynamique entièrement intégré. Tout à l'arrière, le bouclier aux lignes tendues impulse visuellement un tel mouvement au Coupé 407 qu'il semble prêt à bondir, même à l'arrêt.

L'émotion suscitée par cette réalisation esthétique est suggérée par le « regard », par le dessin des flancs tendus et par un avant aérodynamique donnant forme à un habitacle discret en apparence, mais au volume intérieur largement dimensionné.

Ce coupé, très sculpté, accentue les codes stylistiques inaugurés sur la gamme 407 et souligne l'équilibre harmonieux entre esprit dynamique et style raffiné.

Le Coupé 407 perpétue le plaisir automobile, déjà exprimé par sa carrosserie, en proposant à l'intérieur une ambiance cossue avec quatre sièges « séparés ». Cet univers fait référence à la grande tradition automobile au travers de son combiné, de ses décors en aluminium véritable et de la confection de type sellier avec le garnissage cuir. Le traitement spécifique de la planche de bord, dessinée dès l'origine pour pouvoir singulariser la berline et le coupé selon un positionnement propre, grâce à la conception retenue pour les zones de différenciation, est magnifié dans le coupé, en particulier dans sa version habillée d'empiècements cuir.

La variété des garnissages spécifiques proposés pour l'habitacle fait entrer assurément ce coupé dans le monde raffiné du Grand Tourisme.

La structure

La structure, directement issue de celles des deux autres silhouettes, bénéficie d'un traitement spécifique pour recevoir l'inédite carrosserie. Elle répond tout à la fois aux objectifs fixés en termes de sécurité et d'agrément de conduite, en offrant une rigidité torsionnelle encore plus élevée que celle de la berline. En torsion et sous un couple de 100 mdaN appliqué aux essieux, la valeur de déformation n'excède pas 0,71 mrd, soit un résultat encore jamais atteint par un véhicule de la Marque. Ceci garantit la meilleure exploitation possible des trains roulants au bénéfice du comportement routier (sécurité active) et du plaisir de conduire.

Cette structure est, elle aussi, pourvue, en complément à la voie haute, de transmission d'efforts d'une seconde voie, dite basse. Celle-ci est matérialisée par la présence d'un berceau long en aluminium, comme le sont également les principaux éléments de suspension.

La plateforme, identique à celle de la berline, bénéficie cependant d'un développement spécifique donnant une voiture abaissée de 4,4 cm, avec pour conséquence directe un abaissement de 25 mm de son centre de gravité. Dans le même esprit, les voies avant et arrière sont élargies par rapport à celles des 407 berlines et SW.

Les moteurs

Le Coupé 407 revendique également un indiscutable agrément de conduite procuré par un choix de motorisations modernes, performantes, tant en essence qu'en Diesel avec filtre à particules (FAP).

Dès l'entrée de gamme, c'est un moteur quatre cylindres de 2 231 cm³ qui est proposé. Ce moteur essence seize soupapes à double arbre à cames en tête et arbres d'équilibrage développe une puissance maximale de 120 kW (≈160 ch) et un couple maximum de 220 Nm. Grâce à un système de distribution à calage variable on/off (VTC) agissant sur l'arbre à cames d'admission, 92% du couple maximal sont disponibles dès le régime de 2 000 tr/mn et ce, jusqu'à 5 500 tr/mn.

La seconde motorisation essence, apparue sur les 407 berlines et SW dès leur lancement, est un six cylindres en V à 60°, d'une cylindrée de 2 946 cm³ développant une puissance maximale de 155 kW (≈ 210 ch) pour un couple maximal de 290 Nm. Ce moteur est à quatre arbres à cames en tête et vingt-quatre soupapes. Les deux arbres à cames d'admission adoptant un système à calage variable continu (VVT), un remplissage optimal des chambres de combustion est favorisé, rendant le moteur à la fois souple et puissant.

Enfin, le Coupé 407 est la première silhouette de la famille 407 à accueillir le tout nouveau moteur Diesel HDi FAP six cylindres en V à 60°, jusque-là réservé à la nouvelle 607.

Ce moteur d'une cylindrée de 2 720 cm³ possède une distribution à quatre arbres à cames en tête et vingt-quatre soupapes. Il dispose d'une injection directe de type Common Rail à multi-injection, et sa ligne d'échappement est pourvue d'un filtre à particules (FAP), dont la périodicité d'entretien est portée à 210 000 km. Il développe une puissance maximale de 150 kW (≈ 205 ch) et son couple maximal atteint 440 Nm grâce notamment à deux turbocompresseurs à géométrie variable.

Les transmissions

Quelle que soit la motorisation qui l'anime, le Coupé 407 reçoit une boîte de vitesses à six rapports, qu'il s'agisse du moteur 2,2 l (avec une boîte de vitesses mécanique), ou du moteur V6 Diesel (avec une boîte de vitesses automatique), ou encore du moteur six cylindres essence, qui peut recevoir les deux boîtes de vitesses. Ces boîtes de vitesses, mécanique ou automatique, offrent six rapports adaptés aux caractéristiques de puissance et de couple spécifiques à chaque motorisation.

Pour ce qui concerne la boîte de vitesses mécanique ML6/C, qui représente « une première » avec le moteur ES9/A, seul le rapport de pont diffère entre celui adopté pour le moteur 2,2 l (14/69) et celui du V6 3,0 l (14/67). Afin d'offrir du brio avec chaque motorisation, les vitesses 1 000 tr/mn sont ainsi plus courtes qu'avec le moteur quatre cylindres de moindre cylindrée.

La boîte de vitesses automatique transversale à six rapports (AM6), inaugurée sur la 407 puis montée sur la 607, est bien entendu proposée avec les deux moteurs six cylindres en V. Avec une capacité de couple supérieure à 450 Nm, elle s'adapte naturellement à la valeur maximale de 440 Nm développée par le moteur DT17 (V6 HDi FAP).

Cette boîte de vitesses, à l'encombrement et à la masse contenus à ceux de la boîte mécanique à six rapports, favorise tout autant le décollage que le brio, par l'intermédiaire d'une réelle continuité d'accélération, et les reprises dynamiques sans excès de consommation.

C'est par le couple de descente que l'adaptation est réalisée entre chaque motorisation (54/47 pour le DT17 et 49/52 pour l'ES9/A).

Cette boîte est pourvue d'une reconnaissance du type de conduite adopté par le conducteur qui peut, s'il le désire, choisir une conduite plus active grâce à la commande séquentielle de type Tiptronic System Porsche. Elle est dotée d'une gestion électronique intégrale, avec notamment une autoadaptivité « événementielle » selon le profil de la route rencontrée, la vitesse de braquage du volant, le type de conduite adopté, etc.

Par la réduction des chutes de régimes moteur entre les différents rapports lors de leurs passages, cette boîte de vitesses automatique procure un niveau élevé d'agrément de conduite, tout en sachant maintenir un faible niveau sonore et des consommations maîtrisées.

Principales caractéristiques techniques du Coupé 407

	ESSENCE		DIESEL	
Type de moteur	EW12	ES9/A		DT 17
Type de boîte	ML6/C		AM6 Auto	
Nombre de rapports	6			
Cylindrée (cm ³)	2 230	2 946		2 720
Puissance (kW / tr/mn)	120 / 5 875	155 / 6 000		150 / 4 000
Couple (Nm / tr/mn)	220 / 4 150	290 / 3 750		440 / 1 900
Performances				
- Vitesse maximale (km/h)	222	243	235	230
- 1 000 m DA (sec)	30,6 (31,0)*	29,0 (29,7)*	29,7 (29,9)*	29,8 (30,2)*
- 0 à 100 km/h (sec)	9,2 (9,7)*	8,4 (8,9)*	8,7 (9,1)*	8,5 (9,0)*
Consommations (l/100 km)				
- ECE (urbain)	12,2	15,0		11,9
- EUDC (extra-urbain)	6,6	7,3		6,5
- Mixte	8,7	10,2		8,5
- CO ₂	206	242		226
Masses à vide (kg)	1 525	1 612	1 637	1 724

(*) en ½ charge utile

Les liaisons au sol

Le Coupé 407 offre un haut niveau de sécurité active, grâce à des liaisons au sol ayant déjà été reconnues comme performantes sur les 407 berline et SW.

Outre l'augmentation des voies, ces liaisons au sol subissent des modifications propres à en augmenter encore l'efficacité, en complément de la rigidité torsionnelle naturellement très élevée de la structure de cette nouvelle voiture (0,71 mrd).

Le train avant à pivot découplé et le train arrière de type multibras intégral « travaillent » ainsi dans les meilleures conditions au profit de la sécurité active, du plaisir de conduite et du confort des passagers. Les composants des trains avant et arrière bénéficient, en outre, de technologies de pointe comme l'emploi généreux d'aluminium Cobapress©, offrant les mêmes caractéristiques mécaniques que des pièces forgées.

L'abaissement de la hauteur de la caisse est obtenu par une diminution de la hauteur des ressorts de 10 mm à l'avant et de 23 mm à l'arrière. Afin de limiter la prise de roulis et d'obtenir un accord efficace entre les trains avant et arrière dotés de nouvelles flexibilités à la raideur augmentée, les butées d'attaque sont plus courtes et plus denses que sur les berlines et les SW.

A l'avant, le découplage des fonctions de pompage (débattements verticaux) et de braquage détermine, d'une part, une tenue de cap optimale en toutes circonstances (guidage du plan de roue) et assure, d'autre part, la quasi-suppression des remontées de direction, favorisant également l'inscription en virage, ainsi qu'une moindre sensibilité au balourd de roue.

Cette architecture doublée d'une réalisation rigoureuse garantit de la précision de conduite et du feutré, bénéficiant directement à l'agrément de suspension. Par rapport aux autres 407, la voie avant s'élargit de 23 mm (EW12) et de 19 mm (ES9/A - DT17). Pour contrôler la prise de roulis, le diamètre de la barre anti-dévers avant de la version six cylindres ES9/A augmente de 0,5 mm (24,5 m) et, avec la motorisation V6 Diesel, est de 25 mm.

Comme sur toutes les 407, le train arrière multibras intègre notamment des combinés ressorts/amortisseurs inclinés et, de chaque côté, un bras longitudinal découplé du pivot, afin de ne travailler intégralement qu'en longitudinal pour supprimer des efforts parasites générateurs de vibrations.

Par rapport à celle des autres 407, la voie arrière du coupé s'élargit à 1,575 m (46 mm) en EW12 et 1,567 m, soit plus de 45 mm avec les moteurs six cylindres.

L'amortissement demeure classique sur le Coupé 407 2.2 I, et des lois adoptées ont été retenues, en fonction de la nouvelle hauteur de caisse et de la masse spécifique de cette version.

Sur les modèles six cylindres, l'amortissement est variable et la gestion de chaque amortisseur se fait séparément. Une nouvelle stratégie de pilotage de l'amortissement fait évoluer très rapidement le passage entre chaque loi vers les lois les plus fermes, afin de contrôler plus énergiquement les mouvements de tangage, de pompage et de roulis dans toutes les conditions de roulage (routes déformées, haute vitesse, obstacles, véhicule en charge, etc.). Grâce à un bouton poussoir, il est toujours possible de passer en position « Sport », orientant directement vers les lois d'amortissement les plus fermes.

L'assistance de direction, électro-hydraulique, du modèle 2.2 I est variable, et un groupe électro-pompe piloté gère la pression en fonction de la vitesse de la voiture et de la vitesse de rotation du volant de direction.

Sur les versions six cylindres, l'assistance hydraulique variable en « continu » est assurée par une valve pilotée par un calculateur. Celui-ci prend en compte de nombreuses informations, telles que la vitesse du véhicule, le régime du moteur, l'angle de braquage et sa vitesse d'exécution, par exemple. Par rapport à l'autre dispositif, celui-ci fournit plus d'assistance à faible vitesse et une plus large possibilité de variations de l'assistance, tout en respectant une bonne « lecture » de la route.

Sur toutes les versions, le volant est réglable en profondeur et en hauteur, sur 40 mm dans les deux axes.

Le freinage assisté de toutes les versions est assuré par des disques avant ventilés de grand diamètre (de 330 mm pour une épaisseur de 30 mm). Les disques arrière présentent un diamètre de 290 mm pour épaisseur de 12 mm.

L'ESP, en base sur tous les modèles, comprend les principales fonctions suivantes :

- L'antiblocage de roue (ABS), calibré pour les pneus de 17" et 18". Il intègre un freinage roue par roue avec une répartition entre les essieux avant et arrière, ainsi qu'un système permettant de gérer indépendamment les roues droites et les roues gauches.

- Une aide au freinage d'urgence (AFU), liée à la vitesse d'enfoncement de la pédale de frein. Au-delà d'une décélération de 8 m/sec, les feux de détresse s'allument automatiquement.

- En complément à l'antipatinage (ASR) agissant sur les freins et le moteur, le contrôle de stabilité (CDS) compare en permanence l'angle du volant, la vitesse de lacet de la voiture, la vitesse des roues et l'accélération transversale du véhicule pour détecter toute amorce de sous ou survirage. Consécutivement à ces détections, le calculateur ordonne des corrections afin de ramener la voiture sur la trajectoire demandée par le conducteur, et ce, dans la limite des lois de la physique.

La sécurité passive

En cohérence avec une sécurité active de haut niveau, le Coupé 407 se doit de proposer une sécurité passive de même prestation. Ainsi, sur cette voiture, est reconduite la structure de protection en chocs frontaux (haute et basse) de la berline, répartissant efficacement, à travers le bloc avant, l'absorption d'énergie en cas de choc. De même, la colonne de direction est-elle rétractable sur 80 mm et un impacteur limite-t-il le recul du groupe motopropulseur en cas de collision frontale.

Pour les chocs latéraux, les contraintes propres à la silhouette d'un coupé ont déterminé l'adoption d'éléments de renforts latéraux spécifiques, tel qu'un raidisseur de tour de porte monopiece, l'implantation de trois tubes « chocs » dans chaque porte et, pour chacune de celles-ci, un système d'accroche de la partie inférieure du panneau sur le longeron.

En Europe, le Coupé 407 est équipé en série de sept airbags, soit deux frontaux, deux latéraux avant, deux rideaux avant/arrière et un de colonne de direction.

En complément, chaque passager dispose d'une ceinture de sécurité à enrouleur à trois points d'ancrage. A l'avant, les ceintures à limiteur d'effort taré à 450 daN possèdent un enrouleur pyrotechnique et leurs renvois de sangles sont réglables en hauteur.

Un système de détection de non-bouclage est monté sur les assises des sièges avant. Le tarage des limiteurs d'effort aux places arrière est fixé à 600 daN.

Egalement à l'arrière, chaque place est équipée de fixations ISOFIX à trois points d'ancrage.

Les appuie-tête avant, équipés d'un système anti-affaissement, sont actifs, comme sur toutes les 407, afin de protéger les passagers du « coup du lapin ».

La sécurité tertiaire n'est pas négligée, avec notamment des poignées « valise » facilitant la désincarcération en cas de choc, un système pyrotechnique coupant l'alimentation électrique, l'allumage des feux de détresse et le déverrouillage des ouvrants. De plus, avec l'équipement RT3, le déclenchement d'un système pyrotechnique ou un appui sur la touche « SOS » se traduit par l'émission simultanée d'un appel et d'un SMS de localisation à Inter Mutuelles Assurances ou un appel aux services publics d'urgence (selon le contrat souscrit).

Le traitement de l'inviolabilité est également d'actualité sur le Coupé 407, avec notamment, sur la porte côté conducteur, une nouvelle serrure de type S3M. On remarquera sur les deux portes des liaisons par câbles entre la serrure et les commandes, un verrou débrayable à attaque directe, une protection spécifique par une plaque d'acier à la jonction verrou/commande et des faisceaux électriques installés entre la doublure et la garniture de porte. La gâche du volet de coffre est aussi protégée par une tôle d'acier.

La présence de vitres latérales intégralement feuilletées ainsi que d'autres dispositifs, comme, par exemple, les vis antivol de roue de série ou un système d'alarme optionnel, complètent la protection de la voiture et de ses occupants.

L'aide à la conduite

Cette élégante voiture se veut également pratique pour pouvoir être utilisée dans toutes les conditions qu'elle rencontrera. Ainsi, sur toutes les versions, les rétroviseurs extérieurs réglables électriquement se rabattent ou se déploient également électriquement et un rétroviseur intérieur électrochrome est généralisé sur la version Pack.

Pour faciliter les manœuvres de parking, l'aide au stationnement arrière montée sur tous les coupés peut être complétée par une détection d'obstacles avant, disponible en option ou en série selon le choix du client. Ces dispositifs présentent une alerte sonore et visuelle assurant une marge de 30 cm avec l'obstacle détecté.

On trouve également sur toutes les versions un allumage automatique des feux de croisement. Les projecteurs bifonction (codes et feux de route assurés par une seule lampe) possèdent des lampes à décharge au Xénon. Entre la lampe et la vitre « ellipsoïde » du projecteur, un masque piloté assure les deux fonctions, le passage des codes aux feux de route se faisant progressivement. Un correcteur de site automatique dynamique et des lave-projecteur haute pression complètent le dispositif.

Ces projecteurs sont directionnels dès que le véhicule dépasse 5 km/h. En fonction de l'angle affiché au volant et de la vitesse de la voiture, le projecteur intérieur au virage pivotera de 12 ° maximum vers l'intérieur, alors que celui situé à l'extérieur prendra au maximum un angle de 7,5 °. La fonction projecteur directionnel est active en éclairage codes comme en éclairage feux de route. Proposée en option sur le premier niveau de finition, elle est de série sur le niveau de finition supérieur.

Hormis les feux principaux au xénon, dont la durée de vie des ampoules est au moins quatre fois supérieure à celle de lampes halogènes classiques, toutes les autres fonctions de signalisation lumineuses disposent d'un système de détection de lampe « grillée ». Les feux de stop bénéficient même d'une localisation de la lampe défaillante.

Sur le Coupé 407, l'essuie-vitre automatique est monté en série avec une variation de cadencement liée à l'intensité de la pluie qui détermine un balayage allant du coup par coup au rythme de grande vitesse. Grâce à l'implantation des balais d'essuie-vitre (raclette plate de 700 mm de long), disposant chacun de leur propre moteur électrique, la cinématique d'essuyage est identique en direction à gauche et à droite.

Le verrouillage automatique, qui se déclenche dès que l'on roule au-delà de 10 km/h, est disponible sur toutes les versions, comme la commande électrique d'ouverture de la trappe à carburant, située à proximité du conducteur. De même, on dispose d'une fonction de verrouillage permanente du coffre qui s'ouvre uniquement avec le plip.

Avec la supercondamnation, la sélectivité des ouvrants est disponible. Grâce à la télécommande, on peut ainsi contrôler l'accès à son véhicule, selon que l'on veut ouvrir tout ou partie des ouvrants.

Parmi les autres équipements de confort et de sécurité retenus pour le Coupé 407, nous noterons la présence d'un ordinateur de bord avec écran couleur sur toutes les versions, ainsi que celle d'un régulateur de vitesse variable, d'un limiteur volontaire de vitesse et d'un détecteur de sous-gonflage à deux niveaux d'alerte (sous-gonflage et crevaison) avec localisation de la roue concernée.

La vie à bord

A l'intérieur, le coupé se veut aussi pratique qu'agréable avec de nombreux rangements, de la modularité, des sièges ergonomiques et de nombreux équipements facilitant la vie à bord.

Aux places avant, on trouve ainsi les mêmes espaces de rangement que dans la berline, à la nuance près du nouveau style qu'adoptent des bacs de panneaux de porte, par exemple.

La boîte à gants, verrouillable et éclairée, est réfrigérée, l'accoudoir central inclut un bon volume de rangement fermé et le porte-gobelet est toujours entre le levier de commande de vitesses et l'accoudoir central.

A l'arrière, de chaque côté extérieur des deux assises et en bas du panneau de brisement, est implanté un volume de rangement destiné à recevoir de petits objets comme des jeux électroniques ou un téléphone portable. En avant de chaque logement se trouve un porte-gobelet.

Les dossiers des sièges rabattables 1/3-2/3 se logent en lieu et place des assises préalablement relevées, afin d'obtenir un plancher de chargement plat. Dans cette configuration et en continuité avec le coffre, cela procure une longueur de chargement utile de 1,60 m. La présence d'une trappe à skis au niveau de l'accoudoir central sur toutes les versions permet de transporter des objets longs et étroits.

Les assises du coupé 407 sont particulières à cette silhouette. A l'avant, leur dessin fait référence à des sièges de style « baquet » pour, à la fois, bien « communiquer » les sensations de conduite au conducteur et assurer à tous les passagers un confort de soutien et de maintien.

Les réglages des sièges avant offrent de grandes courses en hauteur, en longueur et même en inclinaison de dossier, grâce à une molette travaillant en continu. Pour le conducteur, le réglage lombaire est aussi en base et est disponible pour le passager avec un garnissage en cuir. Avec ce garnissage cuir, les réglages principaux sont à commande électrique, avec réglage de site et mémorisation des réglages choisis en liaison avec ceux des rétroviseurs extérieurs.

Pour l'accès aux places arrière, la commande de déverrouillage de chaque siège est située en haut du dossier, côté extérieur. En complément, le conducteur dispose, en haut du dossier du passager, d'une commande dite de courtoisie située côté intérieur. Les sièges sont à mémoire de repositionnement.

A l'arrière, les deux assises présentent également une forme de tendance « baquet » pour le maintien efficace en dynamique. Des appuie-tête de type « virgule » escamotables garantissent la visibilité arrière, lorsque les assises ne sont pas occupées. Entre les assises, un accoudoir central concourt au bien-être des passagers.

L'ambiance Grand Tourisme offerte aux passagers à bord du coupé 407 est aussi le résultat du traité de l'habitacle en termes de luminosité, de température ambiante et d'acoustique.

Ainsi, le pare-brise et les vitres latérales sont-ils en verre feuilleté, dont les qualités d'absorption limitent la transmission des bruits extérieurs vers l'intérieur. Ils complètent le traitement rigoureux de l'insonorisation du véhicule. De plus, le traitement athermique du pare-brise, réduisant l'élévation de la température liée au rayonnement solaire, optimise l'efficacité de la climatisation, tout en gardant de la luminosité à l'intérieur de l'habitacle.

Tous les coupés reçoivent une climatisation à régulation automatique, en température et en distribution bizona. Repris des 407 existantes les mieux équipées, le climatiseur dispose de technologies modernes, telles qu'un capteur de température et d'hygrométrie permettant de prévenir l'apparition de buée par exemple. Le compresseur à « pilotage externe » sait ajuster la production de froid au juste besoin des passagers et réduit ainsi la consommation. Le capteur bidirectionnel d'ensoleillement favorise l'anticipation des effets du soleil et évite aux passagers d'intervenir « mal à propos » sur les consignes de réglage.

En complément aux sorties d'air traditionnelles supérieures, frontales et inférieures, le système de répartition dispose, sur la planche de bord, d'une grille de diffusion douce évitant aux passagers le désagrément d'une vitesse d'air trop importante. Les passagers arrière ont à disposition leurs propres buses d'aération situées à l'extrémité de la console centrale. En amont du climatiseur, le filtrage du pollen, de la poussière et des mauvaises odeurs est assuré par un filtre combiné pollen-charbon actif.

L'audio et la télématique

Les Coupés 407 s'appuient sur les gammes audio et télématique inaugurées sur les 407 berline et SW. Ils bénéficient d'un dispositif bituner et biantenne, qui répond aux exigences de la clientèle en terme de réception et de restitution. Les commandes sous-volant et l'écran multifonction facilitent globalement l'utilisation des installations.

Tous les coupés reçoivent en base un équipement autoradio RDS mono CD (RD4) de dernière génération.

Celui-ci dispose, en plus des deux antennes sérigraphiées dans la lunette arrière, de six haut-parleurs et d'un processeur de traitement numérique des signaux ou DSP (Digital Signal Process).

La puissance est de 4 x 15 W. Un double verrouillage de la connectique neutralise les sources de grésillement. La radio intègre également une compatibilité hardware radio numérique, qui permet d'écouter la radio avec une qualité « CD », une présentation des stations FM avec un mode liste et le radio texte, un CD-texte permettant l'affichage du titre de l'album et des pièces musicales écoutées, etc.

Associé au kit HIFI, le RD4 devient lecteur de fichier MP3. De plus, en option, on peut disposer d'un kit main libre (Blue Tooth).

Il est aussi possible d'équiper la voiture d'un radio-téléphone GPS-RT3, avec un écran 16/9^e couleur. Celui-ci reprend les fonctionnalités du RD4, mais reçoit en complément une antenne GSM-GPS, un répertoire à commande vocale permettant de gérer les numéros téléphoniques et les adresses des correspondants, la navigation cartographique couleur, un entrée vidéo et les services télématiques d'urgence comme l'assistance localisée.

Un système HIFI JBL proposé en option sur le premier niveau de finition est monté en série sur le niveau 2. Ce système développé spécifiquement pour l'habitacle du coupé propose les meilleures solutions acoustiques, avec un caisson de basse intégré et une puissance de 240 Watts répartie sur 8 canaux d'amplification. Il comprend, par exemple, l'implantation et l'orientation des différents HP, ainsi qu'une amplification calibrée liée à ces implantations. Un chargeur CD est disponible en base ou en option selon le niveau choisi par le client.

Juillet 2005