

# Le Moniteur AUTOMOBILE

REVUE BELGE D'INFORMATION TOUS LES 14 JOURS 47<sup>e</sup> ANNEE N° 1122 12 DECEMBRE 1996 100 FB

PLUS DE  
**1.000**  
PETITES  
ANNONCES  
DE VOITURES  
D'OCCASION

BUREAU DE DEPOT  
BRUXELLES X

Essais routiers détaillés

## ● Volvo V40

2.0 16v & 1.9 TD

## ● Peugeot 406 V6

## ● Suzuki Baleno

1.8 GTX & 1.6 Break

## ● Ford Ka

Nouveauté



Volvo  
V40



Peugeot  
406 V6



Ford  
Ka

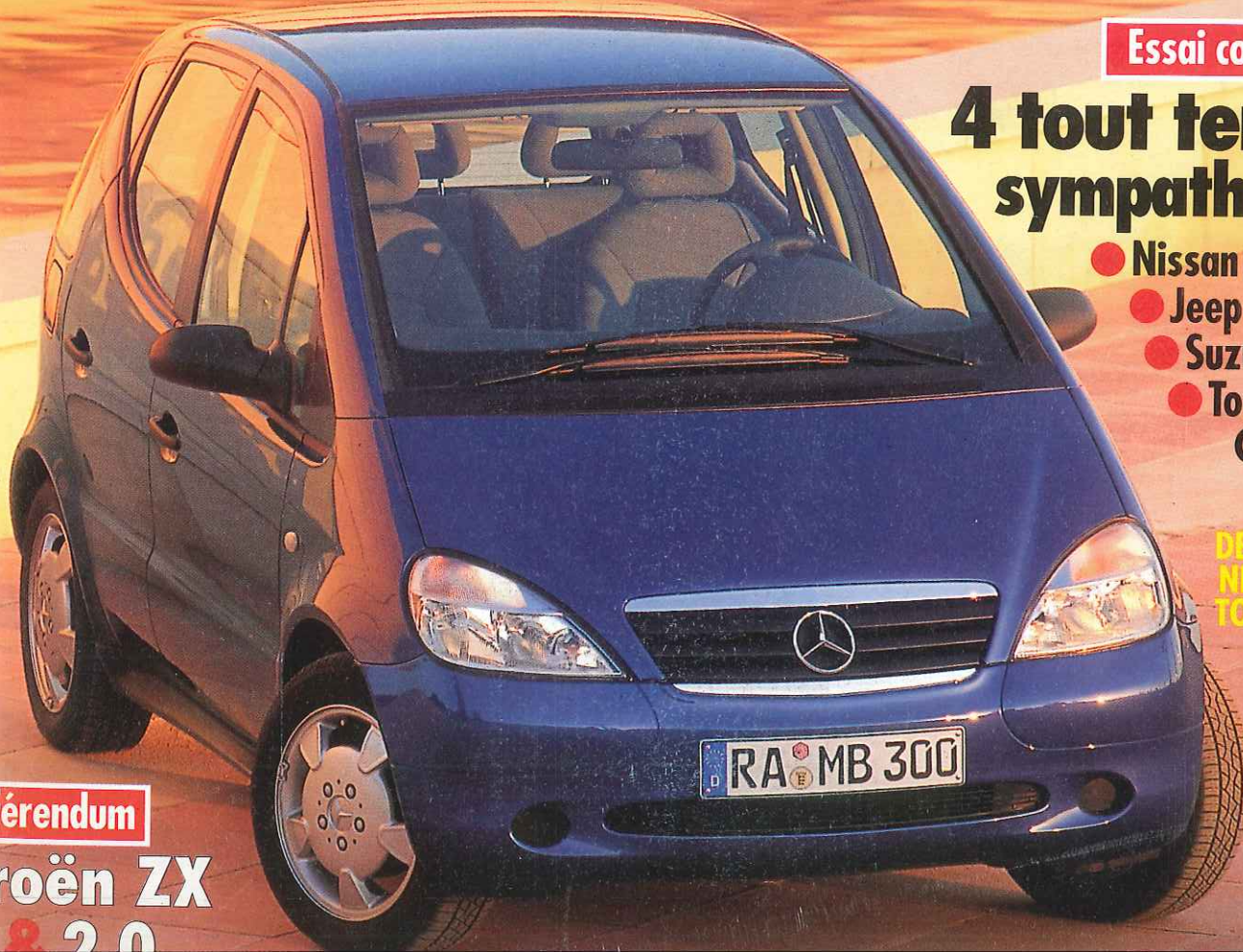
# Mercedes Classe A

Essai comparatif

## 4 tout terrain sympathiques

- Nissan Terrano II
- Jeep Wrangler
- Suzuki Vitara
- Toyota Land Cruiser 90

LES PRIX  
DES VOITURES  
NEUVES ET DE  
TOUTES LEURS  
OPTIONS



RA MB 300

Référendum

Citroën ZX

8 & 20

**ESSAI  
DETAILLE**

# PEUGEOT 406 V6



## LES CHIFFRES

Consommation moyenne ..... 12,5 l/100 km  
Extrêmes ..... de 8,3 à 15,6 l/100 km  
Vitesse maxi en 5<sup>e</sup> ..... 232 km/h  
1000 mètres DA ..... 28,2 sec.

Prix: France ..... 219.000 FF  
Belgique ..... 1.290.000 FB

## LES QUALITES

- Moteur agréable, vif et souple
- Etagement de boîte agréablement sportif
- Comportement routier extrêmement sûr
- Confort excellent
- Consommation raisonnable
- Bonnes performances
- Prix/prestations/équipement favorable

## LES DEFAUTS

- Finition perfectible ou aléatoire?
- Longueur d'assise un peu courte à l'AV
- Espace aux pieds limité aux places AR
- Roue de secours temporaire

**NOS PRÉCÉDENTS ESSAIS DÉTAILLÉS** sont encore disponibles. Vous en trouverez la liste en pages 164 et 165 du présent numéro. Nous vous y indiquons comment et à quelles conditions spéciales vous pouvez les obtenir.

**La 406 étrenne le nouveau V6 français. Un mariage réussi, le 3 litres étant parfaitement dans le coup.**

**François Chapus**

Le ridicule ne tue plus paraît-il de nos jours. Poutant la 605 et autres hauts de gamme à essence tricolore sont bel et bien mortes, ou pour le moins moribondes en raison d'un V6 dépassé, «ridicule» en comparaison des 6 cylindres proposées par la concurrence allemande, italienne ou japonaise. Leurs carrières eurent sans doute un autre éclat avec un moteur à la hauteur de leurs chassis. A titre d'exemple, en un peu plus de 7 ans la XM V6 a été vendue à 47.000 exemplaires, c'est à peu près le score réalisé par les BMW 523i et 528i en un an. Mais bon, on ne refait pas l'histoire. Comme on ne fera pas déjà la nécro du PRV dans ces colonnes, puisqu'il passe à l'aide de quelques subterfuges les normes de dépollution applicables le 1<sup>er</sup> janvier prochain et fait toujours de vieux os sur la 605, XM, Safrane et à titre transitoire sur le nouvel Espace. Toujours est-il qu'après 22 ans de règne sans partage et à peine plus d'un million d'unités produites sur les hauts de gamme français (plus quelques Lancia Thema et Volvo 760), il devenait urgent que son dauphin pointe enfin le bout de sa culasse.



**CONCEPTION D'ENSEMBLE**

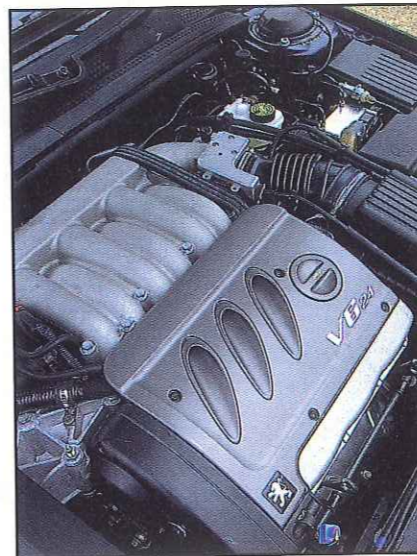
C'est à la 406 et à la Xantia dans son étonnante version Activa que revient la primeur du nouveau V6. Le coupé 406, la Laguna, puis plus tard l'Espace suivront, au rythme de la montée en cadence de la chaîne de fabrication. L'usine de la Française de Mécanique à Douvrin vient de démarrer à 130 moteurs/jour et at-

teindra au maxi 360 unités par jour. La 406 3.0 V6 inaugure le degré d'équipement SVE en berline et en break, qui surpasse le SV, uniquement proposé avec la berline. Elle reprend intégralement les réglages de suspension de la 2 litres turbo de 150 ch. Le moteur abandonne l'angle de 90° du PRV. A notre connaissance, Honda reste le seul défenseur de cette architecture parmi les constructeurs qui ne produisent pas de V8. Ce dernier cas est illustré par Audi/Volkswagen qui profite ainsi d'un plus grand nombre de pièces communes au V6 et au V8 et d'une même ligne de montage. On aurait pu croire que les ingénieurs français soient revenus à un angle plus classique de 60° pour permettre un intervalle régulier entre les allumages successifs sans avoir à recourir à des manetons décalés. Mais non, car curieusement, chaque bielle dispose ici de son propre maneton comme sur un 6 cylindres en ligne, mais décalé de 60°, alors qu'habituellement, les V6 à 60° se contentent de 3 manetons double à 120°. Aucune justification de ce choix n'a été donné par Peugeot pour l'instant. Sous toutes réserves, on émettra l'hypothèse de vibrations et de bourdonnements atténués. Pour en revenir à des considérations plus générales, on note que vu sa faible largeur le V6 prend place transversalement sous le capot de cette traction de gabarit moyen sans la moindre difficulté. Sa hauteur limitée à 677 mm a permis son installation à la verticale. Il a aussi l'avantage d'être relativement léger grâce à l'emploi de bloc-cylindres en aluminium, sans crainte d'un manque de rigidité. Ainsi, l'ES 9 J4 / L3 de la 406 affiche 188 kg sur la balance (à sec mais avec alternateur et démarreur). C'est 7,6 kg de plus que le ZPJ4 de la 605 SV24.



Extérieurement, seuls quelques infimes détails trahissent l'entrée de la 406 dans le club sélect des moyennes à mécanique noble.

*La conception du nouveau V6 français est marquée du sceau de la sagesse. Plutôt que la recherche effrénée de performances époustouflantes, ce sont la rondeur, la douceur de fonctionnement et le couple à bas régime qui étaient en ligne de mire dans l'esprit des ingénieurs de la firme sochaliennne.*



**MOTEUR**

Au risque de décevoir, disons le tout de suite, le V6 ES/L n'est pas un pur joyau de mécanique. Il faut entendre par là que ses concepteurs ont volontairement renoncé à une sophistication à tous crin, comme le recours aux 5 soupapes par cylindre ou le calage variable des arbres à cames par exemple. Cependant, rien n'empêche qu'il connaisse de telles évolutions dans le futur. Les motoristes de PSA, concepteurs de ce moteur - Renault se contentant de financer la moitié des 1,3 milliards de francs français investis en R & D -, ont préféré opter pour la simplicité avec l'évidente préoccupation d'un coût de production raisonnable. Il ne s'agit pas pour autant d'un V6 au rabais, loin de là, comme en témoigne les deux arbres à cames par rangée de cylindres, les 24 soupapes commandées par poussoirs hydrauliques et une gestion électronique singulièrement performante. Simplement, par rapport aux 6 cylindres allemands de 2.8 litres qui sont clairement en ligne de mire, il compense sa technologie moins pointue sur certains points par une cylindrée légèrement supérieure. Toyota n'a pas procédé autrement pour le nouveau V6 de la Camry. A 194 ch, le 3.0 V6 fait bonne figure face aux 193 ch de Audi, BMW et Mercedes. Mais dans le cas de la française, il s'agit de chevaux DIN. Il en reste quand-même 190,4 en ch CEE communément utilisés. Il serait temps que les constructeurs français se convertissent aux normes «chevaleresques» européennes, ce qui permettrait aux consommateurs de s'y retrouver. Le couple maxi perché assez haut n'a rien de faramineux, cependant la courbe de couple est extraordinairement plate avec plus de 234 Nm disponibles entre 2000 et 5900 tours (entre 1700 et 5700 tr/min pour le 2.8 BMW). On relève encore plus de 250 Nm entre 3000 et 5000 tr/min et au moins 220 Nm entre 1500 et 6200 tours, ce qui permet à Peugeot d'annoncer que son moteur est «typé couple». Ces bonnes valeurs sont en partie à mettre au crédit d'une admission d'air variable qui joue sur les effets acoustiques pour obtenir un remplissage optimal à tous les régimes et non pas sur un quelconque système à pièce mobile. Au total, ce moteur super-carré offre une bonne vivacité avec une montée dans les tours très linéaire sans s'essouffler le moins du monde en haut, conjuguée à une belle souplesse, exemplaire à très bas régime. Encore une fois, rien ne remplace les centimètres cubes. Bien éduqué, sans à-coups au pas ou lors de brusques décélérations, le moteur produit une sonorité suave, mélodieuse et discrète jusqu'à 4000 tours pour devenir ra-geur et métallique au delà.

**MOTEUR TRANSVERSAL AVANT**

Type	6 cylindres en V à 60°
Cylindrée (alésage x course)	2946 cm <sup>3</sup> (87 x 82,6 mm)
Rapport volumétrique	10,5 : 1
Type de carburant préconisé	super sans plomb 95 ou 98 Ron
Puissance maximale	194 ch DIN / 140 kW CEE à 5500 tr/min
Couple maximal CEE	267 Nm à 4000 tr/min
Bloc-moteur	aluminium à chemises fonte
Culasse	en alliage d'aluminium
Distribution	4 ACT entraînés par courroies crantées
Dépollution	24 soupapes en V commandées par poussoirs hydrauliques
Injection électronique	catayseur à 3 voies de 3,3 l à 2 pains céramique
Injection électronique	multipoint semi-séquentielle Bosch MP 7.0
Allumage électronique	à 3 bobines jumelées Sagem BBC3.2
Limiteur de régime/régime de régulation	détecteur de cliquetis non sélectif (1 capteur au centre du V) à 6800 tr/min
Refroidissement	circuit liquide sous pression avec vase d'expansion
Ventilateur	2 motoventilateurs à commande thermostatique
Refroidissement d'huile	échangeur air/huile
Batterie/alternateur	300 A / 1200 W-90 A
Position boîte à fusibles	à gauche, sous tableau de bord et dans compartiment moteur

**TRANSMISSION AUX ROUES AVANT**

Type boîte	mécanique à 5 rapports, commande au plancher
Embrayage	monodisque à sec, commande hydraulique
Pont (rapport de pont)	couple cylindrique à denture hélicoïdale (4,314 : 1)
Différentiel à glissement limité	non
Antipatinage	non
Rapports de boîte et vitesse à 1000 tr/min	(pneus 205/60 X 15)
1 <sup>er</sup>	3,251 : 1 (8,21 km/h)
2 <sup>e</sup>	1,782 : 1 (14,97 km/h)
3 <sup>e</sup>	1,193 : 1 (22,37 km/h)
4 <sup>e</sup>	0,875 : 1 (30,51 km/h)
5 <sup>e</sup>	0,702 : 1 (38,03 km/h)
Marche arrière	3,154 : 1 (8,46 km/h)
Vitesse maxi sur intermédiaires (km/h théoriques)	à 6600 tr/min - 1 <sup>er</sup> : 54; 2 <sup>e</sup> : 99; 3 <sup>e</sup> : 148; 4 <sup>e</sup> : 201

**CHASSIS**

Type	coque autoportante en acier, berline 4 portes, 5 places
Suspension AV	type McPherson inversé, triangles inférieurs; barre antiroulis découplée
Suspension AR	multibras; ressorts hélicoïdaux et amortisseurs séparés; barre antiroulis
Freins AV	disques ventilés (ø 283 mm)
Freins AR	disques (ø 290 mm)
Antiblocage	ABS Bosch V à 4 capteurs
Circuit de freinage	à double circuit en diagonale
Assistance de freinage	servo à dépression
Compensateur de freinage	asservi à la charge
Frein de parking	sur roues arrière, actionné par câble
Direction	à crémaillère; assistance variable en fonction de la vitesse
Diamètre de braquage entre murs/trottoirs	11,95/11,45 m
Nombre de tours volant butée à l'autre	3,04
Diamètre extérieur du volant	381 mm

**DIMENSIONS ET POIDS**

Empattement	2700 mm
Voies avant/arrière	1500/1482 mm
Longueur/largeur/hauteur	4555/1765/1404 mm
Garde au sol	131 mm
Largeur aux coudes avant/arrière	1440/1440 mm
Longueur habitable	1732 mm
Volume du coffre (normes VDA)	430/n. c. dm <sup>3</sup>
Poids de la voiture en ordre de marche	1.285 kg (constructeur)
Rapport poids avant/arrière	63,4%/36,6%
Charge admissible	600 kg
Maxi remorque non freinée	680 kg
Maxi remorque freinée	1.300 kg
Charge autorisée sur le toit	100 kg
Pneus (montés sur la voiture de l'essai)	Pirelli P6000 205/60 R15 91V
Jantes	en alliage, 6,5 J x 15
Roue de secours	temporaire
Pression des pneus recommandée	
- avant	2,3
- arrière	2,3
Capacités	
- carburant	60 l
- huile moteur	5,5 l
- liquide de refroidissement	7,8 l
- liquide de lave-glace	5 l



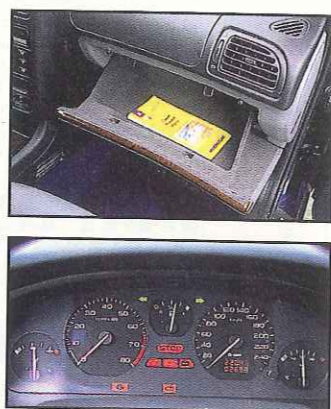
## PERFORMANCES

On a le son et l'image. Pour voir le paysage défiler en accéléré, il suffit d'appuyer sur la pédale de droite, quel que soit le rapport engagé. On peut musarder à 30 km/h en 4<sup>e</sup> ou 40 km/h en 5<sup>e</sup>) et repartir sans molesse. Ce qui est nettement moins vrai pour le V6 à 30 soupapes de l'Audi A6 (à la masse, à l'aérodynamisme et à l'étagement très comparable), moins prompt à la détente dans les très basses rotations. En fait, les reprises depuis 40 km/h en 4<sup>e</sup> donne l'avantage à la 406 jusqu'à 70 km/h, l'allemande reprenant légèrement le dessus entre 100 et 120 km/h et elles font jeu égal par la suite. En cinquième, l'Audi prend un léger ascendant à partir de 2700 tours, soit au delà de 100 km/h. En accélération, la 406 profite d'une meilleure motricité au démarrage pour creuser un petit écart avec notre A6 pourtant mieux chaussée (monte en 205/55 ZR

16 optionnelle) qui ne la rejoint qu'à 170 km/h. Ce mini match démontre à souhait que le V6 de la 406 tient tête face à son challenger le plus direct. Face à la BMW 328i et à son fantastique 6 en ligne, la française avoue ses limites lors des accélérations sans toutefois décrocher vraiment en reprises. Pour établir des comparaisons avec les références françaises, elle enrhumé très logiquement sur tous les chronos la Laguna V6 de 167 bourrins et plus remarquable, elle fait un peu mieux dans tous les domaines que la 605 24V de 200 ch, à peine plus lourde d'une vingtaine de kilos. Mais à l'heure des processions autoroutières du dimanche soir ou des bouchons matinaux du lundi au vendredi, la manière compte plus que les km/h et les secondes grapillées. A ce jeu là, la 406 distille un agrément de conduite tout à fait remarquable et fait oublier bien heureusement la 605 à 24 trous.

## CONSUMMATION

Peugeot annonce prudemment une consommation en baisse d'environ 10 % par rapport au PRV. En fait, selon nos mesures on frôle les 20 % de mieux. Voilà qui place l'ES/L parmi les moteurs sobres, toutefois clairement derrière l'étonnant 2.8 BMW. Notre consommation moyenne sur plus de 1.300 kilomètres n'a pas dépassé 12,5 l/100 contre 15,4 et 16,8 l respectivement pour la Laguna V6 et la 605 SV 24. Progrès encore plus net en conso. maxi où les deux à moteur PRV dépassent allègrement les 20 l/100, la 406 à moins de 16 litres affichant même un maxi inférieur à l'Audi A6. Par le détail, nous avons relevé un remarquable 13,7 l en ville incluant pourtant 1h 30 de bouchons sur un total de 5 heures d'utilisation, 12 l à une allure de croisière de 160 km/h sur autoroute et environ 8,5 l en conduite très calme sur route. Bref, voilà de quoi être rassuré, le travail des motoristes sur la réduction des frottements, l'allègement des masses mobiles, le dessin des chambres de combustion ou la distribution à attaque directe, a porté ses fruits. De la sorte, le grand réservoir (pour une auto du segment des moyennes sup.) de 70 litres offre une autonomie confortable.



Il ne lui manque absolument rien, tout est d'origine, et les rares options ne feront pas hurler de rage sous prétexte «que pour ce prix-là, elles auraient pu être montées d'office».



## TRANSMISSION

La boîte de vitesse de type ML 5 de la 2.1 TD et de la 2.0 Turbo 150 ch supporte un couple de 300 Nm. Elle reprend donc du service ici. Les rapports de boîte et celui de couple (de pont) restent absolument identiques à ceux de la version turbo essence. Le résultat : un étagement irréprochable. La démultiplication finale courte convient à tous les usages bien que sur le rapport supérieur à la vitesse maximale, le moteur mouline plus de 500 tours au dessus du régime de puissance maxi. Comme on roule de plus en plus rarement à 230 km/h sur de longues portions d'autoroute, ce n'est pas très ennuyeux. Au contraire, cela permet entre deux ralentissements de relancer la machine vigoureusement, mais en douceur puisqu'on est pas obligé de retaper la 4<sup>e</sup>. Une fois de plus, la commande se singularise par sa douceur et sa rapidité, sans être dénué de franchise et de précision malgré sa commande par câble. L'embranchage à commande hydraulique laisse au pied gauche un effort à fournir mesuré et une longueur de course parfaite. La commercialisation de la version pourvue de la nouvelle boîte automatique HF auto-adaptative est prévue à la fin du premier semestre 97. Après en avoir tâté sur la 2 litres 16V, on peut la classer parmi les musts.

de la catégorie. A l'instar de ces dernières, et pour cause, on ne remarque toujours pas de remontées de couple, ou si peu, dans le volant de cette 406. C'est plutôt bluffant pour une traction de près de 200 chevaux.

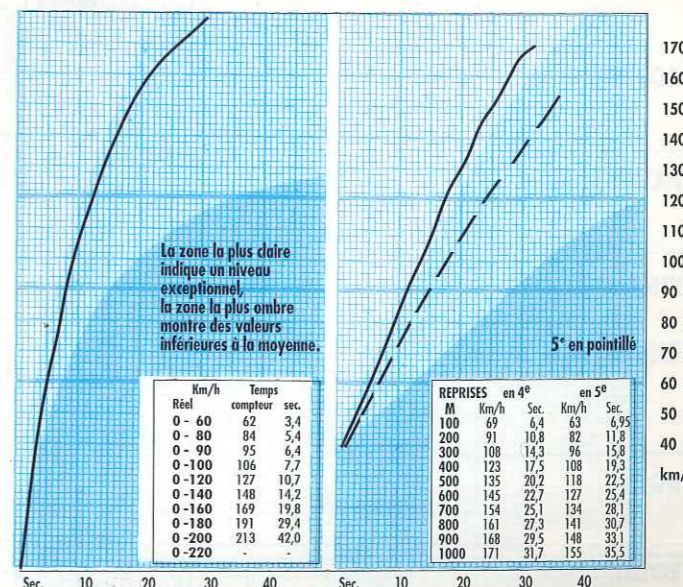
Les qualités routières ne sont en rien mises à mal par le V6. Le train avant digère les 200 ch parfaitement et sans le moindre artifice: pas d'antipatinage, de contrôle de traction ou autre nom donné à ces cache-misère par certains concurrents.

## FREINS

En jettant un coup d'œil à la fiche technique, nous étions carrément inquiet en constatant que la version phare de la gamme puisse emprunter exactement les freins de 2 litres automatique. Ben, y avait pas de quoi, les distances d'arrêt sont courtes et la limite du fading suffisamment lointaine. En prime, l'effort à la pédale est facilement dosable et l'ABS d'une efficacité rare.

### ACCELERATIONS

### REPRISES



## DIRECTION

Contrairement aux autres versions de la 406, la 3.0 SVE dispose d'une assistance variable en fonction de la vitesse. Il y a certainement un plus par rapport à la déjà convaincante assistance modulée des 2 litres Turbo ou automatique, mais franchement il ne nous est pas apparu de façon flagrante. Malgré un déport au sol devenu négatif, la sensibilité de la direction reste bonne. Sa précision – comme celle des trajectoires – est toujours aussi fabuleuse et l'improbable moiteur des paumes imprégnera le cuir d'une jante de volant au bon diamètre. A propos de diamètre, celui de braquage paraît acceptable, cependant il supporte mal la comparaison avec les propulsions

### CONDITIONS DE L'ESSAI

Date ..... du 24 au 30/10/96  
 Kilométrage au départ ..... 11.660 km  
 Kilométrage effectué ..... ± 1.400 km  
 Poids lors des essais ..... 1.502 kg  
 Température ..... 18°C  
 Pression atmosphérique ..... 1000 hPa  
 Vitesse du vent ..... de 5 à 10 km/h  
 Pression des pneus AV/AR ..... non contrôlée

### FACTEURS DE PERFORMANCES

Puissance spécifique (CEE) ..... 64,6 ch/1 – 47,5 kW/1  
 Rapport poids/puissance (CEE) ..... constructeur: 7,5 kg/ch  
 mesuré: 7,9 kg/ch  
 Aérodynamisme (Cx/S/SCx) ..... 0,32/2,07 m<sup>2</sup>/0,654 m<sup>2</sup>

### CONSUMMATIONS

**CONVENTIONNELLES** (selon nouvelles normes 93/116)  
 Urbaine ..... 15,9 l/100 km  
 Extra urbaine ..... 8,0 l/100 km  
 Mixte ..... 10,9 l/100 km  
 Moyenne CEE 93/116 ..... 11,6 l/100 km  
**DE L'ESSAI**  
 Moyenne ..... 12,5 l/100 km  
 Maximum ..... 15,6 l/100 km  
 Minimum ..... 8,3 l/100 km

### PERFORMANCES

**ACCELERATIONS** (vitesse de passage)  
 De 0 à 100 km/h ..... 7,7 sec.  
 400 mètres départ arrêté ..... 15,3 sec. (145 km/h)  
 1000 mètres départ arrêté ..... 28,2 sec. (178 km/h)  
**REPRISES** (vitesse de passage)  
 En 4<sup>e</sup> sur 400 m ..... 17,5 sec. (123 km/h)  
 En 5<sup>e</sup> sur 400 m ..... 19,3 sec. (108 km/h)  
 En 4<sup>e</sup> sur 1000 m ..... 31,7 sec. (173 km/h)  
 En 5<sup>e</sup> sur 1000 m ..... 35,5 sec. (155 km/h)  
 De 60 à 90 km/h en 4<sup>e</sup> ..... 6,1 sec.  
 De 60 à 90 km/h en 5<sup>e</sup> ..... 8,0 sec.  
 De 90 à 120 km/h en 4<sup>e</sup> ..... 6,5 sec.  
 De 90 à 120 km/h en 5<sup>e</sup> ..... 9,2 sec.

**VITESSE MAXIMALE**  
 Réel ..... 248 km/h  
 Compteur ..... 232 km/h  
 Réel ..... 6200 tr/min  
 Compteur-tours ..... 6100 tr/min

### GARANTIES ET ENTRETIEN

1 an kilométrage illimité, pièces et main-d'œuvre  
 6 ans contre les perforations de la carrosserie dues à la corrosion  
 Vidange et entretiens tous les 15.000 km  
 Révision générale tous les 30.000 km  
 Prise diagnostic pour contrôle électronique: oui  
 Nombre de points de service: ± 500 concessionnaires en France

### FRAIS D'EXPLOITATION

Assurance RC annuelle TTC ..... ± 34.000 FB  
 Puissance fiscale ..... 15 CV  
 Taxe annuelle de circulation ..... 21.978 FB  
 Taxe de mise en circulation ..... 100.000 FB

### PRIX

406 SVE ..... 1.290.000 FB

### OPTIONS

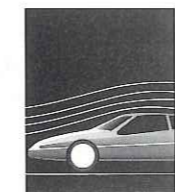
Suspension à gestion électronique ..... 38.000 FB  
 Toit ouvrant ..... 30.124 FB  
 Essuie-lunette arrière ..... 7.029 FB



Dans les tiroirs au récriminations, nous avons encore deux ou trois dossiers. A l'arrière, la garde au toit est bonne, l'espace au genou royal, en revanche le bas des sièges avant empêche d'étendre les jambes. Les fauteuils AV ont également le désavantage de soutenir insuffisamment les cuisses. A quand la longueur d'assise réglable largement répandue chez les ultrasportives sur la voiture de Monsieur Tout-le-Monde? Enfin, dans cet univers de bon goût, on se demande ce que fiche là



les inserts en vrai-faux plasti ques imitation bois et pourquoi les contre-portes de la SVE n'ont pas droit au cuir? Leur velours s'assortit avec plus ou moins de bonheur au cuir des sièges et ajoute un matériau supplémentaire dans l'habitacle. Ce qui créera comme une sensation d'hétéroclite chez certains.



CARROSSERIE

Au sein du clan des familiales, la 406 berline compte parmi les plus longues mais n'offre pas une capacité de coffre en rapport. Il se situe dans la moyenne de la catégorie sans plus.

Ceux qui veulent des décimètres-cube à profusion n'ont plus qu'à s'orienter vers le break. Extérieurement, la 406 V6 SVE se reconnaît à ses jantes alliage à 7 trous, son embout d'échappement chromé, ses pare-chocs et protections latérales agrémentées d'un insert chromé et d'un minuscule sigle V6 apposé au dessus des réptiteurs latéraux de clignotant et c'est tout. Difficile de faire plus discret.



ACCESSOIRES

Chez PSA, les responsables du marketing ont apparemment eu vent des récriminations des journalistes - et de la clientèle - qui ne font rien qu'à critiquer l'équipement souvent indigent de leurs autos. Ici, ils ont mis le paquet, vraiment rien ne manque. En se creusant les méninges, on note l'absence de pré-équipement téléphone, celle d'une prise 12 volts et de... La version SV agrémentée de quelques options n'est déjà pas mal et bien moins chère.



ENTRETIEN ET APRES-VENTE

Rien de bien consistant à nous mettre sous la dent question fiabilité pour l'instant. La garantie comme la périodicité des entretiens ne varient pas d'un iota par rapport aux 406 communes.

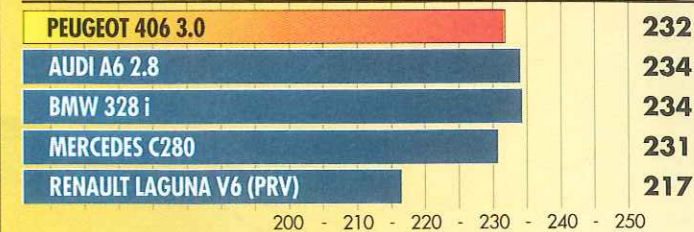


CONCLUSION

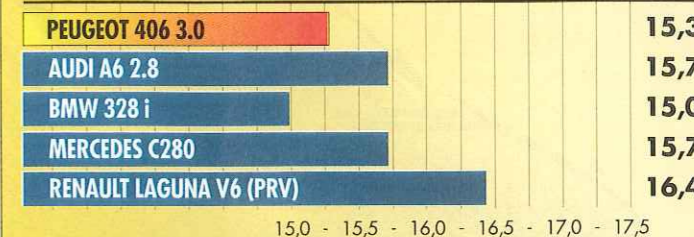
Les 6 cylindres à essence dans le M2 ont représenté seulement 56.700 unités l'an dernier sur les 2 millions de ventes réalisées en Europe toutes motorisations confondues sur ce segment. C'est peu, mais cela représente toutefois une progression de 28 % par rapport à 1994. Dans ce marché encore étroit, la 406 3.0 V6 réalise un joli coup en prenant le créneau vacant entre les familiales V6 de 170 ch des généralistes (Ford Mondeo, Opel Vectra...), moins classieuses et homogènes qu'elle, et le trio bavaro-souabe des 193 ch, bien plus chères et moins bien équipées. Ces trois marques font payer le passage du 1.8 au 2.8 litres de 60 à 78.000 F à équipement égal, la 406 se contentant d'un supplément de 50.000 F. C'est nettement plus raisonnable. Reste deux inconnues susceptibles de venir taquiner la lionne, la Xantia Activa qui devrait enfin pouvoir faire étalage de son potentiel avec 194 ch et la Volkswagen Passat équipée du V6 de l'Audi A4/A6 qui nous arrive un peu moins chère que la 406 3.0 SV, tout en disposant de quatre roues motrices en permanence.

LES CONCURRENTES

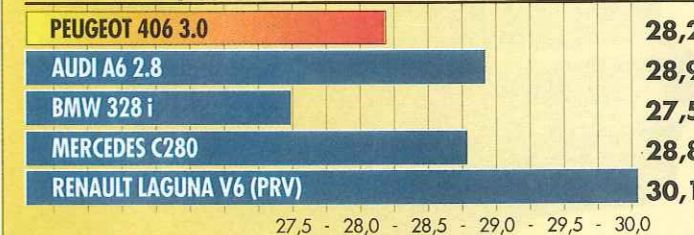
Vitesse maxi (mesurée) en km/h



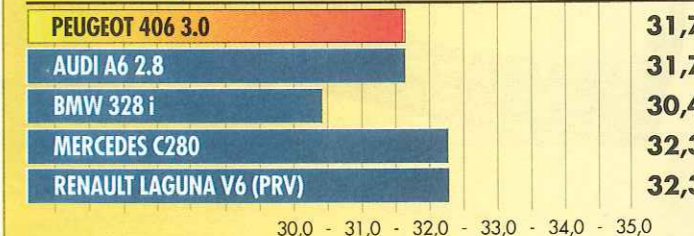
400 m départ arrêté (mesuré) en secondes



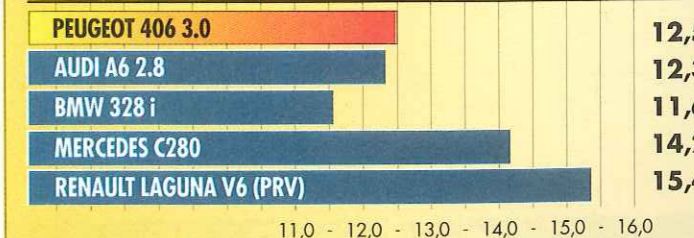
1000 m départ arrêté (mesuré) en secondes



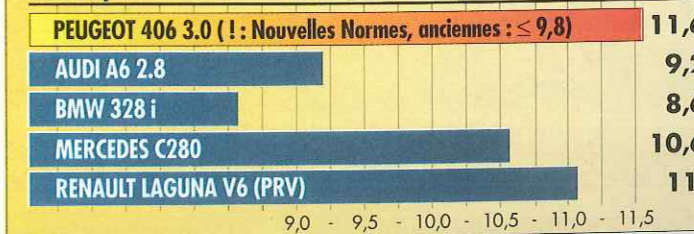
1000 m départ lancé à 40 km/h en 4° (mesuré) en secondes



Consommation moyenne de l'essai en l/100 km



Moyenne des consommations normalisées en l/100 km



CARROSSERIE

- Protection pare-chocs..... boucliers ton caisse et protection anthracite à jonc chromé
- Protection latérale..... baguettes anthracite et jonc chromé
- Sens ouverture capot moteur..... de l'avant vers l'arrière, béquille
- Jantes en alliage..... à 7 branches
- Peinture..... métallisée en option
- Spoiler avant..... intégré au bouclier
- Becquet arrière..... non
- Poignée intérieure coffre..... oui
- Vitres teintées..... en vert

AGREMENT D'UTILISATION

- Direction assistée..... oui, variable
- Matériau du volant..... cuir
- Régule du volant..... en hauteur et profondeur
- Réglages siège conducteur..... électrique
- en profondeur..... électrique
- en hauteur..... électrique
- inclinaison assise..... électrique
- inclinaison dossier..... électrique
- maintien lombaire..... manuel par molette
- Réglages siège passager..... électrique
- en profondeur..... électrique
- en hauteur..... électrique
- inclinaison assise..... électrique
- inclinaison dossier..... électrique
- maintien lombaire..... oui
- Sièges AV à réglages électriques..... oui, à mémoire côté conducteur
- Sièges AV chauffants..... oui
- Position couchette sièges avant..... oui
- Lève-vitres électriques..... oui
- à l'avant..... oui
- à l'arrière..... oui
- fonction automatique..... montée/descente conducteur
- fonction antipincement..... oui
- Verrouillage centralisé..... oui
- commande à infrarouge..... oui
- Ouverture depuis l'intérieur..... oui
- trappe à carburant..... oui
- couvercle de malle..... non
- Toit ouvrant électrique..... option, en verre avec jalousie
- Nombre de clés à utiliser..... 1, sans lampe intégrée
- Repose-pied conducteur..... sur passage de roue, efficace
- Régule chauffage..... touches à impulsion
- Soufflerie..... bonne, 8 vitesses
- Nombre d'outils de ventilation..... 14, dont 4 réglables orientation/débit
- Dégivrage lunette AR..... électrique, temporisé
- Dégivrage vitres latérales..... par ouïes spécifiques
- Dégivrage serrure..... non

CONFORT

- Habillage des sièges..... cuir
- Habillage habitacle..... PVC + velours + cuir
- Recouvrement plancher..... moquette velours + surtapis gansés
- Accoudoirs..... thermoformés dans garnissage
- latéraux AV..... thermoformés dans garnissage
- latéraux AR..... thermoformés dans garnissage
- central avant..... oui, 2 individuels repliables
- central arrière..... oui
- Conduits d'air chaud arrière..... sorties sous sièges AV
- Conditionnement d'air..... série
- régulation automatique..... oui
- Filtre antipoussière/recyclage..... oui/oui
- Stores AR pare-soleil..... oui

FONCTIONNALITE

- Position roue de secours..... à plat au fond du coffre
- Trousse à outils..... set de démontage roue avec gants
- Filet de coffre..... oui
- Verrouillage bouchon de réservoir..... non (ouverture de l'intérieur)
- Avertisseur sonore de l'oubli d'extinction des phares..... oui
- Banquette arrière rabattable..... 1/3-2/3, dossier
- Trappe à skis..... oui
- Poignée de maintien..... 1 AV / 2 AR rétractables
- Crochets porte-vêtements..... 2 AR
- Miroir de courtoisie..... 2 éclairés et occultables
- Boîte à gants..... oui
- contenance..... bonne
- verrouillage..... oui
- éclairage..... oui
- Casier à monnaie..... oui
- Bacs de rangement..... à l'AV et à l'AR, corrects
- dans portières..... 2
- dans console..... 1 avec couvercle
- sur lunette AR..... oui
- Aumônières au dos des sièges AV..... non
- Logement pour cassettes..... non
- Logement pour CD..... non
- Prééquipement radio..... oui
- antenne..... à l'avant, sur pavillon
- Prééquipement hi-fi..... série avec radio RDS et chargeur CD
- Prééquipement téléphone..... non
- Plafonniers (points lumineux)..... 1 central AV + 1 AR
- Eclairage des seuils de portes..... 4
- Extinction plafonniers..... temporisée et progressive
- Lampes de lecture..... 1 avant
- Eclairage compartiment moteur..... non
- Eclairage coffre à bagages..... oui, 1 point lumineux
- Eclairage serrure et/ou contact..... non
- Allume-cigare - AV..... oui, éclairé
- AR..... non
- Cendrier - AV..... 1 éclairé, sur console
- AR..... 1 central, non éclairé

SECURITE

- Airbag conducteur..... série (45 l)
- Airbag passager..... série (90 l)
- Ceintures de sécurité..... oui
- réglage du point d'ancrage..... oui, type pyrotechnique
- dispositif rétracteur..... oui, type pyrotechnique
- latérales arrière (type)..... à enrouleur
- centrale arrière (type)..... 3 points à enrouleur
- Rehausse pour enfant..... non
- Rétroviseurs extérieurs..... électrique
- commande de l'intérieur..... oui
- dégivrage électrique..... oui
- escamotage électrique..... non
- Nombre de projecteurs..... 2 à double optique H7
- Régule hauteur des projecteurs..... intérieur, molette à 3 positions
- Lave-phares..... oui (haute pression 4 bars)
- Projecteurs antibrouillards..... intégrés au bouclier (H1)
- Projecteurs longue portée..... intégrés au projecteurs principaux
- Feux de brouillard arrière..... 1 à gauche
- Avertisseur sonore..... 2 tons, puissant
- Dispositif sécurité enfants..... oui
- Alarme..... accessoire
- Antidémarrage..... codé (déconnectable)
- Position frein de parking..... au centre
- Rétroviseur jour/nuit..... oui
- Appuis-tête sièges avant..... réglables en hauteur et en inclinaison
- Appuis-tête sièges arrière..... idem, 2

INSTRUMENTATION

- Compte-tours..... oui
- Jauge de carburant..... oui
- Jauge d'huile..... oui
- Manomètre d'huile..... non
- Thermomètre d'huile..... oui
- Therm. liquide de refroidissement..... oui
- Ampèremètre ou voltmètre..... non
- Indicateur de température ext..... oui
- Montre..... à affichage numérique
- Compteur journalier..... oui, à affichage numérique
- Affichage de la consommation..... oui (ordinateur)
- Régule éclairage tabl. de bord..... oui, molette rhéostat
- Lave-glace..... 4 jets, électrique
- chauffant..... non
- Commande de lave-glace..... levier à droite du volant
- Commande d'essuie-glace..... idem
- Nombre de vitesses essuie-glace..... 2
- Balaye intermittent..... automatique à capteur de pluie
- Couplage lave et essuie-glace..... oui
- Régulateur de vitesse..... oui
- Ordinateur de bord..... oui (6 fonctions)
- Check Control..... non

LAMPES — TÊMOINS

- Niveau d'huile..... non
- Pression d'huile..... oui
- Température d'huile..... non
- Température liquide de refroidis..... oui
- Niveau liquide de refroidissement..... non
- Charge de batterie..... oui
- Défaillance gestion moteur..... oui
- Défaillance système dépollution..... oui
- Réserve de carburant..... oui
- Indic. de consommation..... non
- Indicateur de passage de vitesses..... non
- Défaillance airbag..... oui
- Frein à main..... oui
- Usure plaquettes de freins..... oui
- Niveau liquide de freins..... oui
- Défaillance circuit de freinage..... oui (Stop)
- Défaillance système ABS..... oui (ABS)
- Contrôle de traction..... non
- Alerte STOP..... oui (eau, huile, freins)
- Projecteurs - ville..... non
- croisement (code)..... oui
- route..... oui
- Clignotants..... oui, 2
- Signal de détresse..... oui, sur interrupteur + clignos
- Projecteurs antibrouillards..... sur interrupteur
- Feux de brouillard arrière..... sur interrupteur, et planche de bord
- Fonctionnement..... non
- feux arrière..... non
- feux de position..... idem
- feux stop..... oui
- codes..... idem
- Lunette arrière chauffante..... sur interrupteur, visible
- Niveau liquide lave-glace..... oui
- Ceintures de sécurité..... oui
- Indicateur de verglure..... clignotement 1° extérieure
- Témoin d'ouverture..... oui
- des portes..... oui
- du coffre..... non
- du capot..... non
- Sièges chauffants..... oui, sur interrupteur