



PEUGEOT 407

IL COUPE

Seguendo una lunga e consolidata tradizione che ha visto nascere i grandi coupé di casa Peugeot - 404, 504 e 406, vetture famose che hanno contraddistinto le loro rispettive epoche - oggi entra in scena il Coupé 407.

Questa nuova vettura coupé, dallo stile esclusivo, elegante ed espressivo, può ospitare comodamente quattro passeggeri con i relativi bagagli.

Trasformabile all'interno, propone un utilizzo polivalente che, unito ad elevate capacità dinamiche, lo inseriscono nello spirito delle Gran Turismo contemporanee.

Le scelte tecnologiche adottate per i gruppi motopropulsori e per le sospensioni le conferiscono un comportamento molto efficace, garantiscono una sicurezza attiva ai massimi livelli, un comfort di utilizzo e un piacere di guida percepibili in ogni istante.

L'architettura

Il Coupé 407 è lungo 4,815 m e largo 1,868 m. L' altezza è di 1,40 m e gli sbalzi anteriore e posteriore sono, rispettivamente, di 1,08 m e 1,01 m, ossia 5,5 cm e 8,5 cm in più rispetto a quelli della berlina.

L'interno dell'abitacolo è generoso, al pari della lunghezza abitabile, portata a 1,72 m, cioè 5,8 cm in più del Coupé 406. Lo stesso dicasi per la larghezza ai gomiti: 1,542 m in corrispondenza dei posti anteriori, e in 1,234 m in corrispondenza delle fiancate posteriori, pari ad aumento di 12,8 cm e 14,2 cm rispetto al Coupé 406.

Dotato di un divano posteriore ribaltabile e frazionabile, il Coupé 407 ha un bagagliaio la cui forma a parallelepipedo perfetto offre una capacità di 400 dm³ (norma VDA).

La percezione di straordinaria abitabilità è accentuata ulteriormente dall'ampia superficie vetrata (2,8 m²) e dalla posizione avanzata del parabrezza.

Come su tutte le 407, l'architettura del posto di guida consente un perfetto allineamento pedaliera – volante – sedile di guida. Le numerose regolazioni disponibili permettono, tra l'altro, un posizionamento ottimale del conducente, anche se di statura alta.

Per collocare questa vettura nell'universo specifico delle coupé, la posizione di guida è stata abbassata di 20 mm ed arretrata di 9 mm rispetto a quella delle altre 407.

Lo stile

Grazie a volumi ben modellati, questa nuova carrozzeria rivela equilibrio, eleganza e dinamismo. Il suo sguardo felino dà origine ad un parabrezza molto inclinato, poi fa nascere le linee del padiglione ribassato che si evolvono verso il portellone posteriore, dotato di uno spoiler aerodinamico completamente integrato. Posteriormente, lo spoiler dalle linee tese imprime al coupé 407 tanto dinamismo che sembra pronto a balzare, anche da fermo. L'emozione suscitata da questa realizzazione estetica è suggerita dallo « sguardo », dal disegno delle fiancate, dalle linee e da un frontale aerodinamico che dà forma ad un abitacolo discreto, all'esterno, ma contraddistinto da un volume interno ampiamente dimensionato.

Questo coupé, fortemente scolpito, accentua i codici stilistici inaugurati sulla gamma 407 e ne sottolinea l'equilibrio armonioso tra spirito dinamico e stile raffinato.

Il Coupé 407 perpetua il piacere automobilistico già espresso dalla sua carrozzeria proponendo all'interno un ambiente elegante con quattro sedili « separati ». Quest'universo fa riferimento alla grande tradizione automobilistica attraverso il suo quadro strumenti, le finiture in vero alluminio e il confezionamento dei sedili tipo « pellettiera », con i rivestimenti in cuoio. Le soluzioni particolari della plancia, progettata per conferire alla berlina una spiccata personalità, nel coupé sono amplificate, soprattutto nella versione in pelle.

La varietà dei rivestimenti specifici proposti per l'abitacolo fa entrare certamente questo coupé nel mondo raffinato delle Gran Turismo.

La struttura

La struttura, derivata direttamente da quella delle sue sorelle maggiori, è stata sottoposta ad un trattamento specifico per accogliere la nuova carrozzeria. La struttura del coupé risponde agli obiettivi prefissati in termini di sicurezza e di piacere di guida ed offre una rigidità torsionale ancora più elevata di quella della berlina. In rigidità di torsione e per una coppia di 100 mdaN applicata agli assali, il valore di deformazione non supera 0,71 mrd, un risultato mai raggiunto da un veicolo del Marchio, che garantisce il migliore sfruttamento dell'avantreno e del retrotreno, a tutto vantaggio del comportamento stradale (sicurezza attiva) e del piacere di guida.

Anche questa struttura incorpora, ad integrazione della classica linea alta di propagazione degli sforzi, una nuova linea - la linea bassa - caratterizzata dalla presenza di una culla lunga in alluminio, materiale utilizzato anche per principali elementi delle sospensioni.

La piattaforma, identica a quella della berlina, è stata sottoposta ad uno sviluppo specifico per ottenere una vettura ribassata di 4,4 cm con conseguente abbassamento del baricentro di 25 mm.

Con la stessa finalità, le carreggiate anteriore e posteriore sono state allargate rispetto a quelle delle 407 berline e SW.

I motori

Il Coupé 407 offre anche un indiscutibile piacere di guida, grazie ad una gamma moderna e con alte prestazioni, sia nelle versioni benzina che Diesel con filtro attivo antiparticolato (FAP®).

Sin dalla versione d'ingresso gamma viene proposto un quattro cilindri di 2 231 cm³. E' un benzina sedici valvole a doppio albero a camme in testa con controalberi di equilibratura che sviluppa una potenza massima di 120 kW (≈160 CV) ed una coppia massima di 220 Nm. Grazie al sistema di distribuzione a fasatura variabile on/off (VTC) che agisce sull'albero a

camme d'aspirazione, il 92% della coppia massima è disponibile sin dal regime di 2 000 g/min e questo fino a 5 500 g/min.

La seconda motorizzazione benzina, che ha debuttato sulle 407 berline e SW, è un sei cilindri a V a 60° di 2 946 cm³ che eroga una potenza massima di 155 kW (≈ 210 CV) ed una coppia massima di 290 Nm. Ha quattro alberi a camme in testa e ventiquattro valvole. I due alberi a camme di aspirazione adottano un sistema a fasatura variabile continua (VVT), il che favorisce un riempimento ottimale delle camere di combustione e rende il motore più versatile e più potente.

Infine, il Coupé 407 è la prima variante della famiglia 407 ad accogliere il nuovissimo motore Diesel HDi FAP[®] sei cilindri a V a 60°, finora appannaggio esclusivo dell'ammiraglia 607.

Ha una cilindrata di 2 720 cm³, quattro alberi a camme in testa e ventiquattro valvole. Dispone di un'iniezione diretta di tipo Common Rail multi-iniezione e il sistema di scarico è provvisto del filtro attivo antiparticolato (FAP[®]) con interventi di manutenzione previsti dopo 210mila chilometri. Sviluppa una potenza massima di 150 kW (≈ 205 CV) e la sua coppia massima raggiunge 440 Nm, soprattutto grazie a due turbocompressori a geometria variabile.

Le trasmissioni

Il Coupé 407 adotta un sei marce, indipendentemente dalle motorizzazioni: questo vale per il 2,2 litri con cambio meccanico, per il motore V6 Diesel, con cambio automatico, o ancora per il sei cilindri benzina che può essere abbinato ad entrambe le trasmissioni. Questi cambi meccanici o automatici hanno sei rapporti, adattati alle caratteristiche di potenza e di coppia specifiche di ciascun motore.

Per quanto riguarda il cambio meccanico ML6/C, che viene abbinato in anteprima al motore ES9/A, solo il rapporto al ponte è stato modificato rispetto a quello adottato per il motore 2,2 litri (14/69) e per il V6 3,0 litri (14/67). Per offrire brio con ogni motorizzazione, le velocità 1 000 g/min sono state ridotte con il motore quattro cilindri, di cilindrata inferiore.

Il cambio automatico trasversale a sei rapporti (AM6), inaugurato sulla 407 e poi montato sulla 607, viene ovviamente proposto con i due motori sei cilindri a V. Con la sua capacità di coppia superiore a 450 Nm, si adatta con naturalezza al valore massimo di 440 Nm sviluppato dal motore DT17 (V6 HDi).

Questo cambio, che ha un ingombro ed una massa contenuti, simili a quelli del cambio meccanico a sei marce, favorisce le partenze e il brio grazie alla continuità dell'accelerazione e a riprese dinamiche, senza eccessi di consumo.

Il cambio è dotato di un meccanismo di riconoscimento del tipo di guida adottata dal conducente il quale, se lo desidera, può scegliere una guida più attiva grazie al comando sequenziale di tipo « Tiptronic System Porsche ». Ha una gestione elettronica integrale con un'autoadattatività che tiene conto del profilo della strada, della velocità di sterzata del volante, del tipo di guida adottata, ecc...

Riducendo i cali di regimi tra i vari rapporti al momento dei passaggi di marcia, questo cambio automatico offre una grande piacevolezza di guida, a fronte di una bassa rumorosità e di consumi contenuti.

Principali caratteristiche tecniche del Coupé 407

	BENZINA		DIESEL	
Tipo di motore	EW12	ES9/A		DT 17
Tipo di cambio	ML6/C		AM6 Auto	
Numero di marce	6			
Cilindrata (cm ³)	2 230	2 946		2 720
Potenza (kW - g/min)	120 / 5 875	155/6 000		150 / 4 000
Coppia (Nm - g/min)	220 / 4 150	290 / 3 750		440 / 1 900
Prestazioni				
- Velocità massima (km/h)	222	243	235	230
- 1 000m -part da fermo (s)	30,6 (31,0)*	29,0 (29,7)*	29,7 (29,9)*	29,8 (30,2)*
- da 0 a 100 km/h (s)	9,2 (9,7)*	8,4 (8,9)*	8,7 (9,1)*	8,5 (9,0)*
Consumi (l/100 km)				
- ECE (urbano)	12,2	15,0		11,9
- EUDC (extraurbano)	6,6	7,3		6,5
- Misto	8,7	10,2		8,5
- CO ₂	206	242		226
Masse a vuoto (kg)	1 525	1 612	1 637	1 724

(*) a mezzo carico utile

Le sospensioni

Il Coupé 407 offre un elevato livello di sicurezza grazie alle sospensioni dalle prestazioni particolarmente elevate, già montate sulle 407 berlina ed SW.

Oltre all'aumento delle carreggiate, sono state introdotte altre modifiche per aumentare l'efficacia e la rigidità torsionale della struttura di questa nuova vettura, già di per sé molto elevata (0,71 mrd).

L'avantreno con perno disaccoppiato e il retrotreno a bracci multipli integrale « lavorano » nelle migliori condizioni, a vantaggio della sicurezza attiva, del piacere di guida e del comfort dei passeggeri. I componenti costitutivi dei gruppi sospensione sono realizzati con tecnologie di punta, come l'impiego generoso di alluminio Cobapress© che offre le stesse caratteristiche meccaniche di un pezzo forgiato.

La ridotta altezza della scocca è stata ottenuta grazie ad un abbassamento dell'altezza delle molle anteriori di 10 mm e di quelle posteriori di 23 mm. Per limitare la variazione di rollio ed ottenere un accordo efficace tra l'avantreno e il retrotreno che hanno nuove flessibilità, più rigide, i supporti di attacco sono più corti e irrigiditi rispetto a quelli delle berline e delle SW.

Sull'avantreno, il disaccoppiamento delle funzioni di assorbimento (scuotimenti verticali) e di sterzata determina, da un lato, una tenuta di strada ottimale in qualsiasi circostanza (controllo del piano della ruota) e, dall'altro, garantisce l'eliminazione quasi completa delle reazioni sullo sterzo, favorendo anche la precisione d'inserimento in curva e una minore sensibilità alla non equilibratura delle ruote.

Quest'architettura, realizzata in modo rigoroso, garantisce una guida precisa e un filtraggio delle vibrazioni, contribuendo in tal modo al comfort delle sospensioni. Rispetto alle altre 407, la carreggiata anteriore è più larga di 23 mm (EW12) e di 19 mm (ES9/A – DT17). Per limitare la variazione di rollio, il

diametro della barra antirollio anteriore della versione sei cilindri ES9/A è aumentato di 0,5 mm (24,5 m) e con la motorizzazione V6 Diesel è di 25 mm. Come su tutte le 407, il retrotreno a bracci multipli adotta gruppi molle/ammortizzatori inclinati e, su ciascun lato, un braccio longitudinale disaccoppiato dal perno per lavorare integralmente solo in senso longitudinale ed eliminare gli sforzi parassiti fonte di possibili vibrazioni.

Rispetto alle altre 407, la carreggiata posteriore del coupé è stata aumentata a 1,575 m (46 mm) con l'EW12 e a 1,567 m, ossia di più di 45 mm, con il motori sei cilindri.

Gli ammortizzatori montati sul Coupé 407 2.2 litri sono quelli classici e sono state adottate leggi diverse in funzione della nuova altezza della scocca e della massa specifica di questa versione.

Le versioni equipaggiate dai motori sei cilindri hanno un'ammortizzazione variabile e ogni ammortizzatore è gestito in modo indipendente. Una nuova strategia di gestione dell'ammortizzazione permette di passare in modo molto rapido verso leggi più rigide per controllare meglio i movimenti di beccheggio, di assorbimento e di rollio in tutte le condizioni di guida (strade deformate, alte velocità, ostacoli, veicolo carico, ...). Grazie ad un pulsante, è sempre possibile passare alla « posizione Sport » orientandosi direttamente verso leggi di ammortizzazione più rigide.

Il servosterzo elettroidraulico della versione 2.2 litri ha un'assistenza variabile, ed un gruppo elettropompa pilotato gestisce la pressione in funzione della velocità del veicolo e della velocità di rotazione del volante.

Su tutte le versioni il volante è regolabile in altezza e in profondità lungo una corsa di 40 mm in entrambi gli assi.

Sulla sei cilindri l'assistenza idraulica variabile continua è assicurata da una valvola comandata da un calcolatore, che tiene in considerazione numerose informazioni, come ad esempio la velocità del veicolo, il regime del motore, l'angolo di sterzata e la sua velocità di esecuzione. Rispetto all'altro dispositivo, questo fornisce una maggiore assistenza alle basse velocità ed

una maggiore possibilità di variazione della servoassistenza nel rispetto di una corretta « lettura » della strada.

L'impianto frenante, con servoassistenza su tutte le versioni, comprende dischi anteriori ventilati di grande diametro (330 mm per spessore di 30 mm).

I dischi posteriori hanno un diametro di 290 mm e uno spessore di 12 mm.

L'ESP, di serie su tutti i modelli, comprende le seguenti funzioni principali :

- L'antibloccaggio delle ruote (ABS) è tarato per i pneumatici da 17" e 18". Integra una frenata su ciascuna ruota che prevede una ripartizione della frenata tra gli assali anteriore e posteriore ed un sistema che consente di gestire indipendentemente le ruote di destra e di sinistra.

- E' anche disponibile l'assistenza alla frenata di emergenza (AFU) che agisce in funzione della rapidità di abbassamento del pedale del freno. In caso di decelerazione superiore a 8 m/sec^2 , le luci di emergenza si accendono automaticamente.

- Oltre all'antipattinamento (ASR) che agisce sulla gestione del motore e sui freni, il controllo di stabilità (CDS) misura in permanenza l'angolo di sterzata del volante, l'angolo di imbardata della vettura, la velocità delle ruote e l'accelerazione trasversale del veicolo per individuare un inizio di sottosterzo o di sovrasterzo. Sulla base di queste rilevazioni, la centralina impartisce delle correzioni che, entro i limiti delle leggi della fisica, riportano la vettura sulla traiettoria impostata dal guidatore.

La sicurezza passiva

Il Coupé 407 propone anche una sicurezza passiva di primissimo ordine. Su questa vettura, dunque, viene riproposta la struttura di protezione degli urti frontali della berlina, con due linee di propagazione degli sforzi (una alta e una bassa) che ripartiscono efficacemente l'energia dell'urto attraverso il

blocco anteriore. Allo stesso modo, il piantone dello sterzo è retrattile lungo una corsa di 80 mm ed un impattatore limita l'arretramento del gruppo motopropulsore in caso di collisione frontale.

Per la protezione contro gli urti laterali, i vincoli specifici della carrozzeria coupé hanno portato all'introduzione di rinforzi laterali specifici, come, ad esempio, un elemento di irrigidimento dei giroporta monopezzo, l'inserimento di tre tubi « antiurto » in ciascuna porta e, su ogni porta, un sistema di aggancio della parte inferiore del pannello sul longherone.

In Europa, il Coupé 407 è dotato, di serie, di sette airbag : due frontali, due anteriori laterali, due a tendina anteriori/posteriori e un airbag del piantone dello sterzo.

Inoltre, ogni passeggero dispone di una cintura di sicurezza con avvolgitore a tre punti di aggancio. In corrispondenza dei posti anteriori, le cinture con limitatore di sforzo tarato a 450 daN dispongono di un avvolgitore pirotecnico e i dispositivi di rinvio dei nastri sono regolabili in altezza.

Un sistema di mancato allacciamento delle cinture è montato sulle sedute dei sedili anteriori. I limitatori di sforzo dei posti posteriori sono tarati a 600 daN.

Ogni posto posteriore è dotato di sistemi di fissaggio ISOFIX a tre punti di aggancio.

I poggiatesta anteriori hanno un sistema anticedimento, e sono « attivi », come su tutte le 407, per evitare ai passeggeri il colpo di frusta.

Le maniglie delle porte sono del tipo « a valigia », che facilitano l'uscita dal veicolo in caso di urto: inoltre, sono presenti un sistema pirotecnico che esclude l'alimentazione elettrica, l'accensione delle luci di emergenza e lo sbloccaggio delle porte. Con l'equipaggiamento RT3, l'apertura di un sistema pirotecnico o una pressione sul pulsante « SOS » comporta contemporaneamente una telefonata automatica e l'invio di un SMS di localizzazione a Inter Mutuelles Assurances o una chiamata ai servizi pubblici di emergenza (nei Paesi in cui il servizio è operativo).

Anche l'inviolabilità della vettura è di grande attualità sul Coupé 407: infatti, sulla portiera lato guida è presente una nuova serratura tipo « S3M ». Sulle due porte sono presenti collegamenti a cavo tra la serratura e i comandi, una sicura disinseribile ad attacco diretto, una protezione specifica mediante una placca d'acciaio nel punto di collegamento tra la sicura e il comando e cavi elettrici installati tra i rivestimenti e i pannelli delle porte. Anche il cardine del portellone posteriore è protetto da una lamiera d'acciaio.

I vetri laterali interamente stratificati ed altri dispositivi, come ad esempio un sistema di allarme optional, completano la protezione della vettura e dei suoi occupanti.

Dispositivi di aiuto alla guida

Questa vettura elegante vuole essere anche pratica per poter affrontare tutte le condizioni di utilizzo che incontra. Dunque, su tutte le versioni, i retrovisori esterni regolabili elettricamente, si ripiegano e si riaprono sempre elettricamente; sulla versione Pack è presente un retrovisore interno elettrocromatico.

Per agevolare le manovre di parcheggio, il sensore di parcheggio posteriore (è di serie) può essere integrato da un sensore di ostacoli anteriore, offerto in opzione o di serie.

Questi dispositivi integrano degli allarmi visivi ed acustici che assicurano un margine di 30 cm dall'ostacolo rilevato.

Su tutte le versioni ritroviamo anche l'accensione automatica delle luci anabbaglianti. I proiettori a doppia funzione (anabbaglianti e abbaglianti assicurati da un'unica lampada) sono a scarica di gas (Xeno). Tra la lampada e il vetro « ellissoidale » del proiettore, il corpo del faro assicura le due funzioni e il passaggio dalla funzione anabbagliante a quella abbagliante

avviene progressivamente. Un correttore automatico di altezza dei fari e i lavafari ad alta pressione completano questo dispositivo.

I proiettori diventano direzionali quando il veicolo supera una velocità di 5 km/h. In funzione dell'angolo del volante e della velocità della vettura, il proiettore interno alla curva ruoterà al massimo di 12° verso l'interno mentre quello posto all'esterno avrà al massimo un'angolazione di 7,5 gradi. La funzione proiettori direzionali si attiva solo con l'accensione degli anabbaglianti o degli abbaglianti. Proposta in opzione sul primo livello di allestimento, è di serie sul livello superiore.

Ad eccezione dei proiettori principali allo Xenon, la cui durata delle lampade è almeno quattro volte superiore a quella delle lampade alogene tradizionali, tutte le altre funzioni di segnalazione luminosa dispongono di un sistema di individuazione di lampada « fulminata ». Le luci degli stop hanno anche una localizzazione del faro "fulminato".

Sul Coupé 407, è presente di serie il tergicristallo automatico con diverse cadenze di intermittenza in funzione dell'intensità della pioggia. Grazie a questi tergicristalli a farfalla (con bracci piatti lunghi 700 mm), ciascuno dotato di un proprio motorino elettrico, la cinematica risulta identica sia a destra che a sinistra.

La chiusura automatica delle porte e del bagagliaio, quando la vettura in marcia supera i 10 km/h, è disponibile su tutte le versioni, come il comando elettrico di apertura dello sportellino del carburante, in prossimità del posto di guida. Inoltre, è presente una funzione di bloccaggio permanente del cofano bagagli, che si apre solo con il telecomando.

Con la superchiusura, è possibile comandare le aperture in modo selettivo. Grazie al telecomando, si può dunque controllare l'accesso al veicolo e aprire tutte o soltanto alcune porte.

Tra gli altri equipaggiamenti di comfort e di sicurezza adottati per il Coupé 407, vanno segnalati il computer di bordo con schermo a colori su tutte le versioni, il regolatore di velocità, il limitatore di velocità e il sensore di calo di pressione dei pneumatici con due livelli di allarme (pneumatico sgonfio e foratura) e localizzazione della ruota interessata.

All'interno, il Coupé vuole essere pratico e gradevole, con numerosi vani portaoggetti, una grande modularità, sedili ergonomici e diversi equipaggiamenti che facilitano la vita a bordo.

In corrispondenza dei posti anteriori ritroviamo gli stessi vani della berlina, integrati dal nuovo stile dei vani portaoggetti nei pannelli delle porte. Il cassetto portaoggetti, chiudibile a chiave e illuminato, è refrigerato, il bracciolo centrale contiene un vano chiuso di buon volume e, tra la leva del cambio e il bracciolo centrale, è presente un portabicchieri.

Dietro, ai lati esterni dei due sedili e sotto i pannelli dei passaruota, è stato previsto un volume destinato a piccoli oggetti, come giochi elettronici, telefono cellulare... Davanti a ciascun vano, c'è un portabicchieri.

Gli schienali dei sedili sono frazionabili 1/3 – 2/3 e possono essere ripiegati al posto delle sedute, sollevate in precedenza, per formare un vano di carico piatto. In questa configurazione e in continuità con il bagagliaio, la lunghezza di carico utile è di 1,60 m. La presenza del vano portasci in corrispondenza del bracciolo centrale permette il trasporto di oggetti lunghi e stretti.

Le sedute del Coupé 407 sono specifiche per questa variante. Il disegno dei sedili anteriori rimanda ai sedili da corsa, per comunicare appieno le sensazioni di guida al conducente ed assicurare a tutti i passeggeri un buon sostegno e contenimento.

I sedili anteriori sono regolabili lungo un'ampia corsa in altezza, lunghezza e persino in inclinazione degli schienali, grazie ad una rondella zigrinata che agisce in continuo. Il sedile del guidatore dispone di serie della regolazione lombare, offerta anche per il sedile del passeggero quando è abbinato al

rivestimento in pelle. Con i rivestimenti in pelle, le regolazioni principali sono a comando elettrico ed integrano una regolazione delle posizioni, con memorizzazione delle regolazioni scelte abbinata a quelle dei retrovisori esterni.

Per accedere ai posti posteriori il comando di sbloccaggio del sedile è ubicato in alto, sul lato esterno dello schienale. Inoltre, il guidatore dispone, in alto allo schienale del passeggero, sul lato interno, di un comando di cortesia. I sedili dispongono di posizioni memorizzate.

Anche nei posti posteriori, i sedili hanno una forma abbastanza sportiva che favorisce un efficace contenimento durante la marcia. I poggiatesta « a virgola » rientrabili garantiscono la visibilità quando i sedili non sono occupati. Tra le sedute, un bracciolo centrale contribuisce al comfort dei passeggeri.

La vita a bordo

L'ambiente « Gran Turismo » offerto ai passeggeri a bordo del Coupé 407 è anche il risultato delle soluzioni dell'abitacolo in termini di luminosità, temperatura ambiente e di acustica.

Infatti, il parabrezza e i finestrini laterali sono in vetro stratificato, le cui caratteristiche di assorbimento limitano la trasmissione dei rumori esterni all'interno e completano il rigoroso trattamento di insonorizzazione del veicolo. Inoltre, il trattamento atermico che riduce l'aumento di temperatura dovuto all'irraggiamento solare ottimizza l'efficacia della climatizzazione mantenendo la luminosità all'interno dell'abitacolo.

Tutti i Coupé dispongono di una climatizzazione con regolazione automatica della temperatura e distribuzione dell'aria dual zone. Ripreso dalle 407 alto di gamma, l'impianto di climatizzazione dispone di moderne tecnologie come il

sensore di temperatura e di igrometria che, ad esempio, permette di evitare la formazione di condensa. Il compressore, azionato indipendentemente dal motore, regola il raffreddamento della temperatura secondo le esigenze dei passeggeri e contribuisce a ridurre i consumi. Il sensore di irraggiamento bidirezionale contribuisce ad anticipare gli effetti del sole ed evita ai passeggeri di intervenire inopportuno sulle regolazioni del climatizzatore.

Oltre ai tradizionali aeratori superiori, frontali ed inferiori, il sistema di ripartizione dell'aria dispone sulla plancia di una griglia di "diffusione dolce" che evita ai passeggeri l'invio di un flusso d'aria troppo aggressivo. I passeggeri posteriori dispongono di aeratori dedicati all'estremità della consolle centrale. A monte del climatizzatore, un filtro antipolline abbinato ad uno strato di carbone attivo assicura il filtraggio di pollini, polvere e cattivi odori.

L'audio e la telematica

I Coupé 407 beneficiano degli equipaggiamenti audio e telematici inaugurati sulle 407 berlina e SW. Dispongono di un doppio tuner e di una doppia antenna che rispondono alle esigenze della clientela in termini di ricezione e riproduzione del suono. I comandi al volante e lo schermo multifunzione facilitano l'utilizzo dei dispositivi.

Tutti i Coupé hanno di serie un'autoradio RD4 dell'ultima generazione.

L'impianto RD4 integra, oltre a due antenne serigrafate nel lunotto, sei altoparlanti e un processore di trattamento digitale dei segnali o DSP (Digital Signal Process). Questa radio ha una potenza di 4x15 W e comprende un doppio blocco dei collegamenti che neutralizza le fonti di crepitii. Integra anche una compatibilità hardware radio digitale che permette di ascoltare la radio con una qualità del suono da « CD », la presentazione delle stazioni

FM in modalità elenco e il radio text, il CD-text che permette di visualizzare il titolo del CD e dei brani musicali ascoltati, ecc...

Abbinato al kit Hi-Fi, l'RD4 diventa un lettore di file MP3. Inoltre, in opzione, è disponibile il kit mani libere (Bluetooth).

E' anche possibile equipaggiare la vettura con il radiotelefono GPS-RT3 con schermo da 16/9 a colori. Questo sistema riprende le funzionalità dell'RD4 ma integra anche un'antenna GSM-GPS, una rubrica di indirizzi a comando vocale che permette di gestire i numeri di telefono e gli indirizzi memorizzati, la navigazione con cartografia a colori, una presa video e i servizi telematici di emergenza, come l'assistenza localizzata.

Un impianto Hi-Fi JBL, proposto in opzione sul primo livello di allestimento, è di serie sul livello 2. Questo sistema, sviluppato al momento della progettazione del Coupé, offre le migliori soluzioni acustiche per l'abitacolo. Comprende, ad esempio, il posizionamento e l'orientamento dei diversi altoparlanti e un'amplificazione calibrata in funzione di queste regolazioni. Un caricatore CD è disponibile di serie o in opzione, in base al livello di allestimento scelto dal cliente.

Luglio 2005