

PEUGEOT 806



Des innovations mesurées

Le lancement de la 806 Peugeot a été sans conteste l'évènement de cet été. Concurrent de l'Espace dans sa philosophie, il diffère de ce dernier par sa structure monocoque, l'implantation transversale de sa mécanique et ses liaisons au sol. Revue de détails.

On sait que Matra qui fabrique l'Espace a opté pour des raisons de coût pour une structure en acier sur laquelle sont collés des éléments de carrosserie en matériaux composites. En 1984, nul

ne pouvait présager du succès du concept monospace... Ce choix permettait par ailleurs de lutter efficacement contre la corrosion et de chasser les kilos superflus. A puissance égale, le Renault Espace pèse en effet 285

kilos de moins qu'une 806 ! En revanche, ce processus industriel a toujours limité les cadences de production.

UNE STRUCTURE CLASSIQUE

Peugeot s'en est tenu à la caisse monocoque tout acier. Si le succès est au rendez-vous, la production pourra donc s'adapter rapidement.

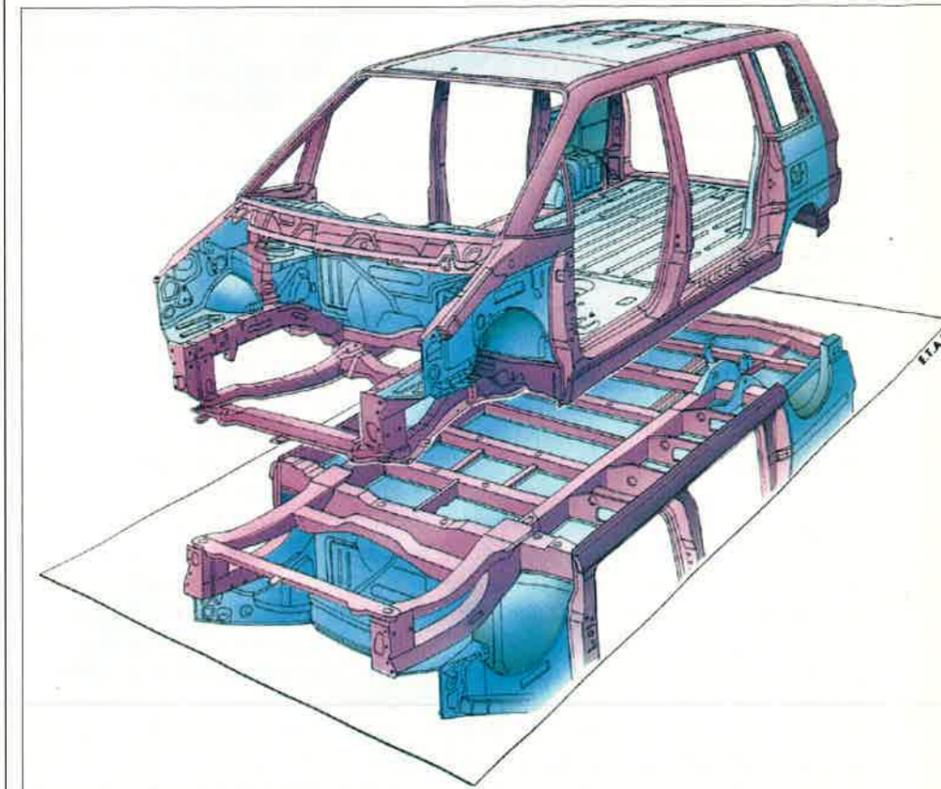
on trouve une façade multifonctionnelle en tôle. Chaque brancard supporte la doublure d'aile, le support d'élément porteur ainsi que les extrémités du tablier et de l'auvent. La tôle de tablier, rigidifiée par une traverse, possède des goussets rejoignant la partie supérieure du pot de suspension. La partie supérieure des doublures d'aile est munie de renforts longitudinaux, véritables longerons qui prolongent les montants de baie. Au-dessus de l'auvent caissonné, les montants de pare-brise sont étayés par des renforts verticaux fermés avec lesquels ils délimitent un espace triangulaire doté d'un vitrage collé. Sous le tablier, la solidité du compartiment moteur est assurée par la traverse arrière du berceau reliant chaque brancard.

Au niveau de l'habitacle, sous le plancher et sur toute la longueur de la voiture, ces brancards deviennent des longerons intérieurs. Ils sont entretoisés par huit traverses dont sept fermées : trois d'entre elles rejoignent les longerons extérieurs. Le plancher, ainsi formé de caissons rigides, est rigoureusement plat et reçoit les platines support des cinquante deux ancrages prévus pour les assises des deuxième et troisième rangées. Le réservoir de carburant d'une capacité de 80 L est en

polypropylène soufflé. Il se trouve sous le plancher dans une zone protégée, dans l'axe du véhicule et en avant du train arrière. Latéralement on trouve des côtés de caisse multiépices à section fermée qui intègrent des arcs caissonnés. Ceux-ci forment les entrées de portes battantes à l'avant et coulissantes à l'arrière. Sur la face arrière, l'entourage de volet est réalisé de traverses et montants fermés. Le pavillon pourvu de deux arceaux recouvre et ferme l'habitacle.

La masse totale de la caisse en blanc avec les ouvrants se situe à 383 kg. Cet ensemble constitué de 345 pièces est assemblé par 4 227 points de soudure. En torsion et pour un couple de 100 m/daN appliqué aux essieux, la valeur d'angle obtenue est de 1,30 mrd. En rigidité de flexion et sous une charge de 275 daN apposée au milieu des longerons, la déformation mesurée n'excède pas 0,2 mm. Cette bonne rigidité est favorable à l'exploitation optimale des liaisons au sol.

Au titre de la sécurité passive, l'armature de caisse intègre des affaiblissements et des renforcements programmés procurant une dissipation progressive de l'énergie en cas de



Caisse monocoque acier, plancher rigoureusement plat rigidifié par huit traverses. L'ensemble pèse 383 kilos avec les ouvrants et nécessite 4 227 points de soudure.

choc. Lors d'un impact latéral, la position haute des longerons ainsi que la surélévation des occupants offrent une protection naturelle appréciable. Par rapport à la norme de l'Union Européenne actuellement en vigueur concernant un choc frontal à une vitesse de 48,3 km/h, le recul dynamique de la colonne de direction est de 57 mm pour 127 mm tolérés. Ces résultats sont réalisés grâce à une colonne de direction comprenant une zone d'absorption d'énergie dite «colapsable». La remontée dynamique de la colonne n'excède pas 6 mm pour une limite de 127 mm exigible à partir d'octobre 1996. Toutes les 806 sont équipées de ceintures à rétraction pyrotechnique aux places avant et à bloqueurs de sangle aux places latérales de deuxième rangée. Un airbag sera disponible en série ou en option dès le mois de septembre 1994. Enfin, un dispositif inertiel d'interruption de l'alimentation du carburant en cas de choc est monté sur toutes les versions.

Anticorrosion

80 % des tôles d'acier constituant la caisse en blanc comprennent des pièces pré-protégées par électrozingage ou galvanisation sur une ou deux faces. L'épaisseur minimale de cette protection est de 10 microns. Afin de parfaire l'étanchéité des assemblages, une longueur développée de 115 m de mastic recouvre les différentes liaisons. Après un bain en électrophorèse fixant une couche protectrice de 25 microns sur l'ensemble de la structure, corps creux compris, les zones exposées au gravillonnage reçoivent une application de polyuréthane d'une épaisseur comprise entre 30 et 50 microns. Enfin les parties les plus agressées, comme les passages de roues ou les bas de caisse, sont revêtues d'une couche de 500 microns de PVC antigravillonnage.

Aérodynamique

Quel que soit le niveau d'équipement ou la motorisation, les différentes «806» ont des caractéristiques aérodynamiques pratiquement identiques. L'absence de différence de forme et d'artifices apparents ainsi que le pare-brise collé et les glaces latérales semi-affleurantes confèrent au véhicule des chiffres dans la norme. Les valeurs de pesée aérodynamique mesurées sur une 806 ST équipée d'un moteur suralimenté et de jantes en acier, comme les coefficients qui en résultent ($C_x = SC_x/S$) sont les suivantes :

S (m2) : 2,688
 SCx (m2) : 0,912
 Cx : 0,34
 SCz AV (m2) : 0,265
 SCz AR (m2) : 0,216

DES MOTEURS CONNUS

La 806 est équipée d'un quatre cylindres essence de 1998 cm³, atmosphérique ou turbocompressé. Cette unité est en fait une (légère) évolution de l'ancien bloc. La version atmosphérique équipait en effet les 605 SLI et SRI jusqu'au millésime 94. La culasse 16 soupapes montée sur les nouvelles 605 deux litres est donc pour l'instant refusée au nouveau monospace griffé du lion. Par rapport à la première mouture, le rapport volumétrique est passé de 8,8 à 9,5, la puissance maxi (123 chevaux) est obtenue à un régime sensiblement plus élevé de 5 750 tr/mn contre 5 600 tr/mn et l'injection multipoint Bosch a été remplacée par une Magneti Marelli. Le couple maximum reste inchangé à 17,5 mkg, mais il est obtenu à un régime de rotation beaucoup plus favorable de 2 650 tr/mn contre 4 000 précédemment, ce qui favorise grandement la souplesse d'utilisation.

La version turbocompressée est quant à elle en tous points identique à celle des nouvelles 605. Elle a reçu quelques modifications pour le millésime 95, en passant notamment de 145 à 150 chevaux. Le rapport volumétrique est passé de 8,5 à 8,8 et le couple maxi de 23 à 24,5 mkg à 2 500 tr/mn. L'accroissement des performances est principalement dû à une diminution des contre-pressions obtenue par l'adaptation d'une nouvelle ligne d'échappement à perméabilité augmentée, et à une nouvelle gestion de la pression de suralimentation et de l'avance à l'allumage.

Cette motorisation dispose d'une gestion électronique (Bosch Mp 3,2) regroupant l'injection et l'allumage avec détection de cliquetis ainsi qu'un pilotage de la régulation de pression de suralimentation. Ce dispositif optimise la pression de l'air d'admission en fonction du régime moteur, évite «l'effet» turbo et favorise la progressivité. Ces moteurs implantés transversalement reçoivent une boîte de vitesses en bout et disposent d'une suspension pendulaire avec cales hydro-élastiques et biellettes anti-couple. Leur bloc moteur est en fonte à parois minces et leur culasse en alliage léger. Chaque vile-

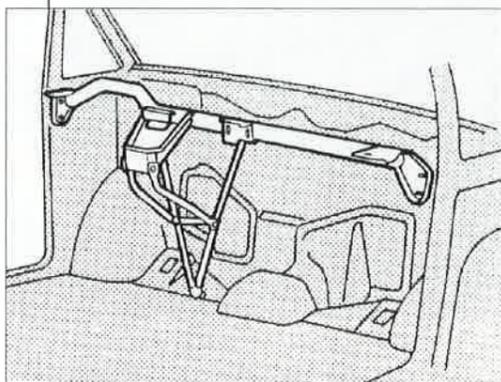
brequin en fonte intègre huit contrepoids et la distribution est entraînée par une courroie crantée.

Ils bénéficient également d'une maintenance allégée autorisant une vidange d'huile moteur tous les 15 000 km ainsi que des opérations mécaniques, comme les changements de bougies, tous les 60 000 km. La 806 est également équipée d'une prise diagnostic située dans l'habitacle, sous la planche de bord à gauche. Ce connecteur trente voies centralise les informations concernant le fonctionnement des paramètres moteur, de l'électronique (antiblocage de frein...) et de l'équipement (condamnation centralisée...). Cette prise permet de faire des diagnostics pendant la fabrication du véhicule, dans les ateliers après-vente ainsi que sur la route.

DEUX BOITES DE VITESSES

Deux types de boîte de vitesses sont retenus. Sur les versions SR dotées d'une motorisation XU10J2C (atmosphérique), on trouve une boîte BE 3-5. Pour les modèles recevant un XU10J2CTE (turbo), le choix s'est porté sur une boîte de vitesses ME5K prévue pour accepter des contraintes plus élevées.

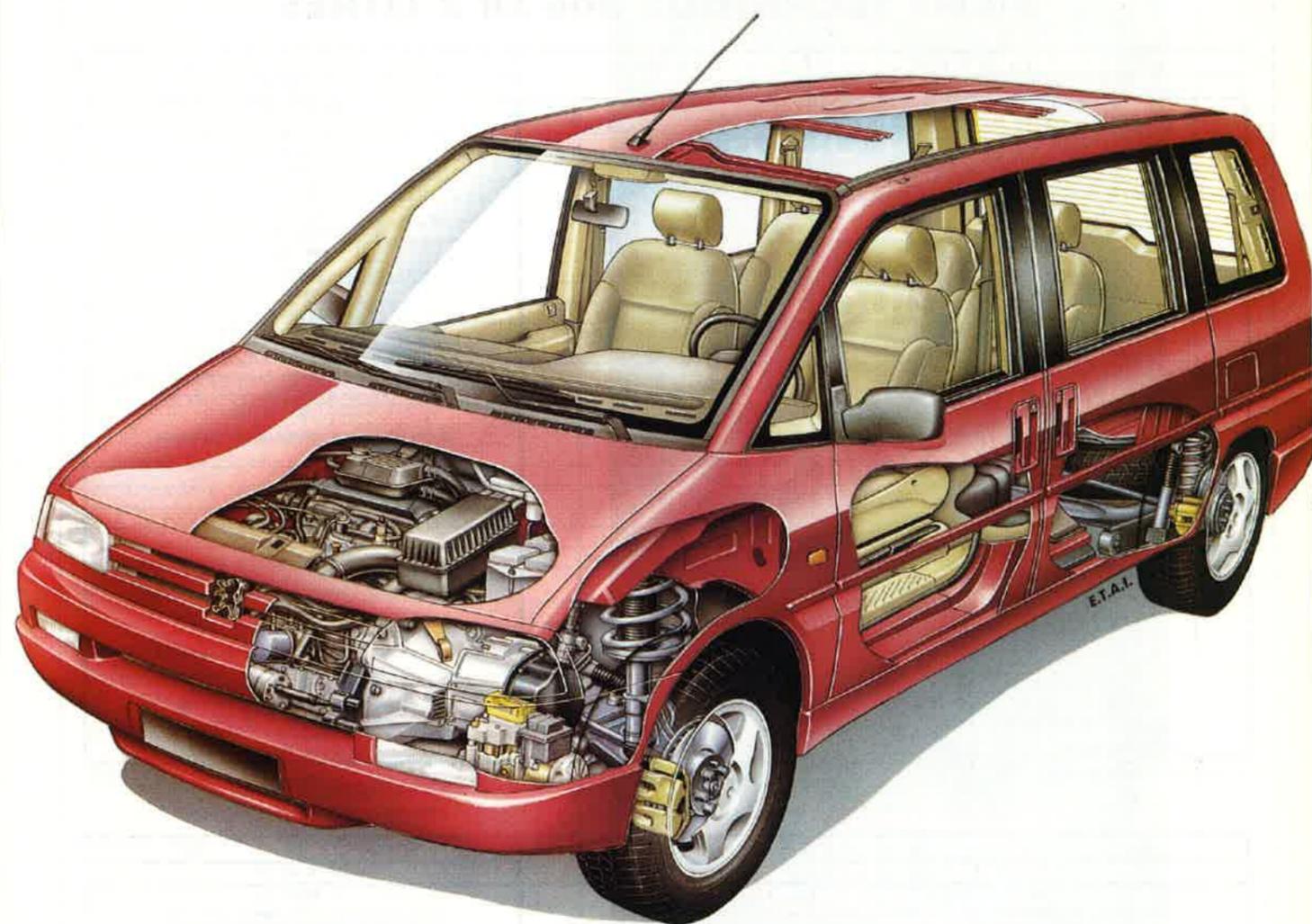
La commande de boîte est filtrée et incor-



La fixation «au balcon» de la commande de boîte est assurée par un bâti tubulaire qui vient prendre appui sur la traverse de la planche de bord.

porée à la planche de bord à proximité du volant de direction. Cette implantation inédite est rendue possible par l'adoption d'un bâti tubulaire et de câbles à rendement optimisé. L'ensemble de la commande est maintenu par la traverse tubulaire de planche de bord qui relie les deux côtés de caisse et par l'intermédiaire d'un treillis métallique rejoignant le milieu du plancher avant.

Deux câbles filtrés et à traînée contrôlée (O



3,2mm) transmettent les mouvements tant pour la sélection que pour le passage. La grille est à trois lignes en double H.

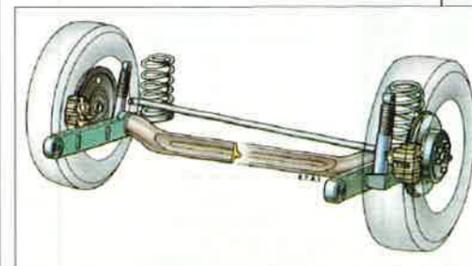
L'embrayage est de type monodisque à sec avec garniture sans amiante. Une commande à câble et rattrapage de jeu automatique actionne un disque de 215 mm de diamètre (BE 3-5) ou de 228,6 mm (ME5K). Ces deux boîtes de vitesses comportent un frein de marche arrière et reçoivent des pignons coniques en acier forgé. Elles sont graissées à vie et ne subissent un contrôle de niveau que tous les 60 000 km.

UN ESSIEU DE TORSION A L'ARRIERE

La suspension avant est à roues indépendantes avec un train avant de type pseudo Mc-Pherson triangulé. Le train arrière à roues tirées est construit autour d'une traverse

déformable pour assurer la fonction anti-roulis.

A l'avant chaque triangle en fonte est relié au berceau par l'intermédiaire d'articulations feuilletées maintenues par des chapes. La barre anti-devers (O 25 mm), également solidaire du berceau grâce à deux paliers, rejoint chaque triangle auquel elle est fixée. Côté extérieur, le triangle est uni au pivot par l'intermédiaire d'une rotule. Au-dessus du



L'original train arrière assure la fonction anti-devers par pincement des parois du tube.

pivot, une pince soutient l'élément porteur démontable. Ce dernier comprend un corps d'amortisseur, un ressort hélicoïdal à spire évolutive et une butée d'attaque.

A l'arrière le nouveau train (TG2) comprend une traverse tubulaire (O, 90 mm) dont la partie centrale présente une forme non plus ronde mais en Y. L'évolution du dessin autorise une déformation en torsion (petites inerties) et non en flexion (grandes inerties).

Cette forme particulière, qui assure la fonction anti-devers du train, est obtenue par pincement des parois du tube. Une barre stabilisatrice de type Panhard, reliant la traverse au plancher, concourt au maintien latéral de l'ensemble du train.

A chaque extrémité du «tube» se trouve un bras soudé, orienté vers l'avant pour rejoindre un point d'ancrage arti-

FICHE TECHNIQUE 806 SR 2 LITRES

| SR | ST | MOTEUR | ST | SV |
|--|----|--|----|----|
| XU 10 J2 C | | XU 10 J2C TE | | |
| XU 10 J2 C | | XU 10 J2C TE | | |
| A l'avant, transversal, incliné de 28° vers l'arrière | | A l'avant, transversal, incliné de 28° vers l'arrière | | |
| 4 lignes | | 4 lignes | | |
| 1 998 | | 1 998 | | |
| 86 x 86 | | 86 x 86 | | |
| 9,5 / 1 | | 8,5 / 1 | | |
| Super sans plomb | | Super sans plomb | | |
| 89 / 123 | | 108 / 150 | | |
| 5 750 | | 5 300 | | |
| 44,54 | | 54,05 | | |
| 170 / 17,5 | | 235 / 24,5 | | |
| 2 650 | | 2 586 | | |
| Alliage léger avec chambre en baignoire | | Alliage léger avec chambre en baignoire | | |
| En tête actionnées par poussoirs, 2 soupapes par cylindre | | En tête actionnées par poussoirs, 2 soupapes par cylindre | | |
| En fonte, à parois minces et chemises intégrées | | En fonte, à parois minces et chemises intégrées | | |
| 5 | | 5 | | |
| En tête, sur 3 paliers, entraîné par courroie crantée | | En tête, sur 3 paliers, entraîné par courroie crantée | | |
| 1 | | 9 | | |
| 40 | | 48 | | |
| 44 | | 29 | | |
| 5 | | 3 | | |
| 6 | | 12 | | |
| Magneti Marelli 8 P 22 | | Bosch MP 3.2. Suralimentation par turbo compresseur Garret T 25. Echangeur air/air. Pression de suralimentation 0,7 bar. | | |
| 6 500 | | 6 200 | | |
| 850 | | 800 | | |
| Automatique | | Automatique | | |
| A distance, à élément sec | | A distance, à élément sec | | |
| Par bobine juméo-statique à 4 sorties, piloté par calculateur Magneti Marelli 8 P 22 | | Par bobine juméo-statique à 4 sorties, piloté par calculateur Bosch MP 3.2 | | |
| Classe 8 1 000 W - 90 Ah | | Classe 12 1 700 W - 120 Ah | | |

(1) Avec cale de rattrapage de jeu

05/94

| SR | ST | MOTEUR (suite) | ST | SV |
|--|----|--|----|----|
| XU 10 J2 C | | XU 10 J2C TE | | |
| 300 A | | 400 A | | |
| Sous pression par pompe, filtre sur plein débit, cartouche amovible | | Sous pression par pompe, filtre sur plein débit, cartouche amovible, Echangeur huile/eau | | |
| Classique avec témoin de pression | | Classique avec témoin de pression | | |
| Circuit d'eau activé par pompe, circuit fermé avec vase d'expansion taré à 1 bar. 1 ventilateur électrique à commande thermostatique, témoin de niveau d'eau | | Circuit d'eau activé par pompe, circuit fermé avec vase d'expansion taré à 1 bar. 2 ventilateurs électriques à commande thermostatique, témoin de niveau d'eau | | |
| -37 | | -37 | | |
| Aluminium | | Aluminium | | |
| CAPACITES (l) | | | | |
| 5 | | 5 | | |
| 1,8 | | 1,8 | | |
| 8,5 | | 8,5 | | |
| 80 | | 80 | | |
| TRANSMISSION | | | | |
| Monodisque à sec, mécanisme à diaphragme avec commande de rattrapage automatique, butée poussée | | Monodisque à sec, mécanisme à diaphragme avec commande de rattrapage automatique, butée poussée | | |
| 215 | | 228,6 | | |
| BE 3 - 5 | | ME 5 K | | |
| Manuelle, levier au plancher | | Manuelle, levier au plancher | | |
| 5 | | 5 | | |
| Rapport de démultiplication : | | Rapport de démultiplication : | | |
| • 1ère | | 0,2927 | | |
| • 2e | | 0,5500 | | |
| • 3e | | 0,8000 | | |
| • 4e | | 1,0323 | | |
| • 5e | | 1,3030 | | |
| Marche AR | | 0,3171 | | |
| Intégré à la boîte de vitesses, couple cylindrique à denture hélicoïdale | | Intégré à la boîte de vitesses, couple cylindrique à denture hélicoïdale | | |
| 17 x 77 (0,2207) | | 14 x 59 (0,2372) | | |
| Deux 1/2 arbres de roues de longueur égale avec joint tripode à galets à coulissement interne côté différentiel, et joint homocinétique RZEPPA côté roues | | Deux 1/2 arbres de roues de longueur égale avec joint tripode à galets à coulissement interne côté différentiel, et joint homocinétique RZEPPA côté roues | | |

05/94

culé sous le plancher. Près de la jonction entre le tube et chaque bras se positionne l'amortisseur. En arrière du tube et dans le même axe que le bras, un ressort hélicoïdal assure la flexibilité. Ce train de conception inédit se caractérise par sa compacité évitant ainsi toute difformité au niveau du plancher. Grâce à sa traverse déformable, les roues restent perpendiculaires au sol et le contrôle de géométrie du train tend à favoriser naturellement de la pince à l'attaque pour la roue chargée.

La direction de type pignon-crémaillère est assistée sur toutes les versions. La crémaillère est fixée sur l'arrière du berceau et intègre un vérin hydraulique. La loi d'assistance est constante. La colonne de direction articulée sur cardans, permet un réglage en hauteur du volant sur une course de 30 mm.

FREINAGE

Le freinage de la 806 est assuré par deux circuits (en X) et comprend une assistance à dépression (ISOVAC). A l'avant, toutes les versions reçoivent des disques ventilés alors qu'à l'arrière on trouve soit des tambours (moteur XU10J2C), soit des disques pleins (moteur XU10J2C TE). Le diamètre des disques avant est de 281 mm pour une épaisseur de 26 mm. Les tambours (O,255) ont une largeur de garniture de 60 mm. Les disques arrière des versions suralimentées ont un diamètre de 295 mm pour une épaisseur de 10 mm. Un correcteur de freinage asservi à la charge est implanté sur la barre stabilisatrice. Le frein de parking agit sur les freins arrière. Il est commandé par un levier implanté à gauche du siège du conducteur, ce qui facilite le passage entre les sièges et permet le pivotement du siège du conducteur. L'ABS est en série sur les versions SV et en option sur les versions SR et ST. Il s'agit d'un antiblocage additionnel classique à quatre capteurs dont l'appareillage est implanté à l'avant gauche du compartiment moteur sur le berceau long.

SIEGES

Tous les sièges sont constitués de cadres métalliques. A l'intérieur de chaque cadre, une nappe à ressorts métalliques reçoit des coussins en mousse à densités différenciées. Chaque siège avant, muni d'un accoudoir latéral (ST-SV), repose sur des

- Mes premières vidanges, c'était avec l'huile **Castrol**. Depuis, je n'ai pas changé de marque.



On ne s'improvise pas le 1er spécialiste de lubrifiants au monde ! Il faut beaucoup d'expérience (*Castrol aura bientôt 100 ans*) et surtout un irréductible esprit innovateur. Avec pas moins de 30 laboratoires et 500 chercheurs, Castrol développe une gamme exceptionnelle d'huiles de haute technologie. Les innombrables succès dans les compétitions les plus prestigieuses sont là pour en témoigner. Alors, on comprend pourquoi les professionnels choisissent Castrol.



Ceux qui savent s'en servent.

FICHE TECHNIQUE 806 SR 2 LITRES

| SR | ST | DIRECTION | ST | SV |
|--|----|---|--|----|
| XU 10 J2 C | | | XU 10 J2C TE | |
| Crémaillère et pignon, colonne de direction réglable en hauteur par commande sous volant | | Type | Crémaillère et pignon, colonne de direction réglable en hauteur par commande sous volant | |
| Hydraulique par vérin intégré, commandée par pompe à débit réglé | | Assistance (1) | Hydraulique par vérin intégré, commandée par pompe à débit réglé | |
| 17 / 1 | | Démultiplication autour du zéro (volant/roue) | 17 / 1 | |
| 2,98 | | Tour de volant de butée à butée | 2,98 | |
| | | Diamètre de braquage (m) : | | |
| 12,35 | | • entre murs | 12,35 | |
| 11,8 | | • entre trottoirs | 11,8 | |
| | | Volant | | |
| 380 | | Diamètre extérieur (mm) | 380 | |
| FREINS | | | | |
| Hydraulique assistée par ISOVAC 11* Additionnel Bendix à 4 capteurs | | Commande | Hydraulique assistée par ISOVAC tandem de 8" plus 9" Additionnel Bendix à 4 capteurs | |
| Deux circuits séparés en X, maître cylindre tandem | | Système antiblocage de roues (2) | Deux circuits séparés en X, maître cylindre tandem | |
| 23,8 | | Circuits | 23,8 | |
| Sur roues arrière, actionné par câble | | Diamètre du maître cylindre (mm) | Sur roues arrière, actionné par câble | |
| | | Frein de parking | | |
| | | Avant : | | |
| | | Type | Disques ventilés à étrier flottant et rattrapage automatique d'usure | |
| Disques ventilés à étrier flottant et rattrapage automatique d'usure | | Diamètre extérieur disque (mm) | 281 | |
| 281 | | Epaisseur du disque (mm) | 26 | |
| 26 | | Diamètre piston (mm) | 57 | |
| 57 | | Arrière : | | |
| | | Type | Disques à étrier flottant, compensateur double asservi à la charge | |
| Tambours à rattrapage automatique d'usure, compensateur double asservi à la charge | | Diamètre tambour (mm) | --- | |
| 255 | | Largeur garnitures (mm) | --- | |
| 60 | | Diamètre cylindre de roue (mm) | --- | |
| 19 | | Diamètre extérieur disque (mm) | 285 | |
| --- | | Epaisseur du disque (mm) | 10 | |
| --- | | Diamètre de piston (mm) | 36 | |
| --- | | Témoin de niveau mini de liquide de frein, d'usure de plaquettes et de frein de parking | Témoin de niveau mini de liquide de frein, d'usure de plaquettes et de frein de parking | |

(2) Option en versions SR - ST, série en version SV.

05/94

| SR | ST | DIRECTION | ST | SV |
|--|----|---|--|----|
| XU 10 J2 C | | | XU 10 J2C TE | |
| Crémaillère et pignon, colonne de direction réglable en hauteur par commande sous volant | | Type | Crémaillère et pignon, colonne de direction réglable en hauteur par commande sous volant | |
| Hydraulique par vérin intégré, commandée par pompe à débit réglé | | Assistance (1) | Hydraulique par vérin intégré, commandée par pompe à débit réglé | |
| 17 / 1 | | Démultiplication autour du zéro (volant/roue) | 17 / 1 | |
| 2,98 | | Tour de volant de butée à butée | 2,98 | |
| | | Diamètre de braquage (m) : | | |
| 12,35 | | • entre murs | 12,35 | |
| 11,8 | | • entre trottoirs | 11,8 | |
| | | Volant | | |
| 380 | | Diamètre extérieur (mm) | 380 | |
| FREINS | | | | |
| Hydraulique assistée par ISOVAC 11* Additionnel Bendix à 4 capteurs | | Commande | Hydraulique assistée par ISOVAC tandem de 8" plus 9" Additionnel Bendix à 4 capteurs | |
| Deux circuits séparés en X, maître cylindre tandem | | Système antiblocage de roues (2) | Deux circuits séparés en X, maître cylindre tandem | |
| 23,8 | | Circuits | 23,8 | |
| Sur roues arrière, actionné par câble | | Diamètre du maître cylindre (mm) | Sur roues arrière, actionné par câble | |
| | | Frein de parking | | |
| | | Avant : | | |
| | | Type | Disques ventilés à étrier flottant et rattrapage automatique d'usure | |
| Disques ventilés à étrier flottant et rattrapage automatique d'usure | | Diamètre extérieur disque (mm) | 281 | |
| 281 | | Epaisseur du disque (mm) | 26 | |
| 26 | | Diamètre piston (mm) | 57 | |
| 57 | | Arrière : | | |
| | | Type | Disques à étrier flottant, compensateur double asservi à la charge | |
| Tambours à rattrapage automatique d'usure, compensateur double asservi à la charge | | Diamètre tambour (mm) | --- | |
| 255 | | Largeur garnitures (mm) | --- | |
| 60 | | Diamètre cylindre de roue (mm) | --- | |
| 19 | | Diamètre extérieur disque (mm) | 285 | |
| --- | | Epaisseur du disque (mm) | 10 | |
| --- | | Diamètre de piston (mm) | 36 | |
| --- | | Témoin de niveau mini de liquide de frein, d'usure de plaquettes et de frein de parking | Témoin de niveau mini de liquide de frein, d'usure de plaquettes et de frein de parking | |

(2) Option en versions SR - ST, série en version SV.

05/94

glissières à crémaillère dont la course totale autorise un réglage longitudinal de 200 mm au pas de 10 mm. En série sur les ST-SV et en option sur la SR, les sièges avant disposent d'un plateau tournant leur permettant une rotation de 180° par le côté intérieur. Le siège conducteur est également pourvu d'une rehausse et d'un réglage de l'appui lombaire.

Les sièges arrière se verrouillent sur des platines fixées sur le plancher de la structure. Ces platines contiennent les cinquante deux points d'ancrage grâce auxquels on peut jouer de la modularité. Chaque siège est supporté par quatre pieds munis de systèmes de fixation. Ils se déverrouillent par deux boutons placés de chaque côté, au niveau des pieds arrière. Chaque siège intègre également deux pédoncules destinés à recevoir la boucle de ceinture de sécurité. Grâce à ces dispositifs doublés, ces sièges peuvent indifféremment être posés côté gauche ou côté droit en deuxième ou troisième rangée. Le siège central est équipé d'une ceinture ventrale. Le manœuvrement des sièges s'opère sans avoir à positionner ceux-ci dans une posture particulière, le déverrouillage ou le verrouillage de quatre fixations se réalisant à la position quasi horizontale. Les sièges arrière latéraux ont une largeur de 500 mm, alors que l'assise centrale offre une largeur de 440 mm. Pour le transport de huit personnes, une banquette arrière se positionne sur la troisième rangée.

PLANCHE DE BORD

La planche de bord se compose de deux éléments, le corps de planche en ABS et une garniture inférieure démontable en deux parties (polypropylène injecté). L'ensemble est soutenu transversalement par une traverse tubulaire rejoignant les côtés de caisse. De plus, un tirant vertical sert de point d'appui arrière à la colonne de direction. En cas de choc, ce tirant limite la remontée du volant. Le corps supérieur de planche possède une armature de 3 mm d'épaisseur recouverte d'une peau en PVC-ABS thermoformée. La liaison entre le corps de planche et la peau s'effectue par un mousage polyuréthane de 10 mm d'épaisseur. Cette planche de bord intègre tous les conduits d'aération fixés par soudage ou emboîtement.

- Et le moteur ?
- Un V6,
24 soupapes !
Aucun problème,
il est nourri
exclusivement
à l'huile Castrol.



On ne s'improvise pas le 1er spécialiste de lubrifiants au monde ! Il faut beaucoup d'expérience (Castrol aura bientôt 100 ans) et surtout un irréductible esprit innovateur. Avec pas moins de 30 laboratoires et 500 chercheurs, Castrol développe une gamme exceptionnelle d'huiles de haute technologie. Les innombrables succès dans les compétitions les plus prestigieuses sont là pour en témoigner. Alors, on comprend pourquoi tous ceux qui attachent de la valeur à leur moteur choisissent Castrol.



Ceux qui savent s'en servent.