

Les Echos du Lion

Peugeot



Club 01

Club 01

Club 01

Club 01



Numéro 7

Boitier de Direction

Président:

Jean-Marc FAIVRE
0, Rue du château
57420 Cheminot

601 C 1934



Vice-Président:

Michel THIRY
7, Grand Rue-Reinange
57940 VOLSTROFF

301 CR 1934



Trésorier:

Claude JOUDELAT
11, Rue Léveillé
02600 VILLERS-COTTERETS

301 D cabriolet



Secrétaire :

Bruno MYR
Ferme de la Darée
62830 DOUDEAUVILLE

301 D cabriolet CD6



Secrétaire adjoint :

Michel VERDIER
9, La Chaponnière
28160 UNVERRE

301 C roadster TR2



Contact: leclub01@free.fr

www.leclub01.eu

Chers Amis membres du Club 01,

Tout d'abord, je tiens à vous remercier de votre participation active à la réalisation de ce bulletin, fruit de vos efforts et courriers divers.

Il est certain qu'il n'est pas toujours facile de se libérer, et ceux qui nous envoient leurs articles ont d'autant plus de mérite. C'est ce qui explique les parutions un peu « détendues » des Echos du Lion, sans vraiment d'impératif de date. Mais l'important n'est-il pas d'être présent, de s'entraider et de se regrouper pour pouvoir rouler plus facilement avec nos voitures ?

Nous pourrons d'ailleurs, cette année, bien en profiter. Premièrement nous retrouver au salon de Reims début mars, si tout se passe bien, puis cet été, le week-end du 23-24 juillet.

Un de nos membres rémois, Laurent CREUSAT, s'est en effet gentiment proposé d'organiser notre rencontre biennale, « *Champagne pour les 01* » qui aura donc lieu dans les environs de Reims, et pour laquelle nous vous réservons des moments uniques, en surface, sous terre et en altitude, je ne peux vous en dire plus ...

Merci donc pour votre confiance. Nous sommes à l'heure actuelle 75 membres en Europe (Angleterre, Autriche, France, Luxembourg, Suisse et Suède) et nous communiquons entre nous par tous les moyens modernes à notre disposition.

Le club essayant d'être présent sur les manifestations locales représentatives, nous recherchons des contacts locaux disposés à donner un peu de leur temps pour renforcer notre présence. Merci de vous faire connaître !

Toute l'équipe se joint à moi et vous souhaite bonne lecture,.

A bientôt en 01 !

Jean-Marc FAIVRE

Président du Club01

Une 301 en Autriche? Un membre qui ne parle pas français? Comment cela se peut-il?????

Bonjour, chers Amis et membres!

En tout premier lieu, je souhaite vous remercier de m'accepter parmi vous.
Un grand merci en particulier à Jean-Marc qui se donne la peine de traduire cet article (tâche certainement pas facile).

En 2005, je cherchais une voiture ancienne, plus précisément une Jaguar Type E !!
Lors de mes recherches, qui se sont étalées sur plusieurs mois, je suis tombé par hasard sur une annonce „E-Bay“ : *Peugeot 301 à vendre*, avec quelques photos.

Prix de départ: 1€ !!!

Mon intérêt s'est alors éveillé. La forme de la voiture me plaisant beaucoup, j'ai pris contact avec le vendeur et suis allé voir la voiture en compagnie de mon épouse et de mes enfants. Bettina, mon épouse, n'était pas emballée du tout, au début, et appelait gentiment ce qui trônait dans le garage: „le tas de rouille“ ...

Cette seule description suffit à vous dire l'état dans lequel se trouvait alors ma Peugeot 301 D (A6S année 1935), de couleur noire.



Le « tas de rouille » ... de notre ami Robert Krisch



Robert semble avoir trouvé de l'aide ...

J'ai pu, dès le premier mois, démonter entièrement la voiture et commencer sa restauration. Au début, j'envisageais une restauration totale sur 5 ans, mais à ce jour je dois cependant dire que ce seront plutôt 6 ou 7 ans !!!

Mon but est de faire cette voiture aussi belle qu'elle était il y a 75 ans lorsqu'elle est sortie de chez le concessionnaire.

Lorsque je suis le soir à l'atelier, je me suis déjà dit que si vous veniez tous à Vienne une semaine, je pourrais rouler avec ma voiture la semaine suivante 😊!

J'imagine que vous voulez savoir dans quel état se trouve aujourd'hui cette voiture? Pour être tout à fait franc, butant toujours sur d'autres problèmes, je n'ai pas très avancé dans le travail. Ma voiture est totalement démontée. Le boîtier de direction est terminé, le châssis est sablé et repeint.



Cela rappelle des souvenirs à nombre d'entre nous !!!



**Quand Robert aura traité toute l'auto de cette façon...
elle sera irréprochable !!**

Les tirants, lames d'amortisseurs sont aussi terminés. Le moteur est chez un ami qui se charge de sa réfection. Nous ne savons pas comment l'allumage doit être réglé (quelqu'un peut-il nous venir en aide ? Je ne connais pas non plus la couleur originale du moteur. Doit-il être vert ou noir ?

J'ai aussi un autre problème concernant les freins, ou plutôt les câbles et les garnitures. Ou puis-je trouver des câbles neufs et l'outillage pour fixer les garnitures neuves ?

Une autre question : comment puis-je réparer les amortisseurs et quelle huile utiliser ?
Je vous remercie pour toute aide ou pour tout avis.

Vous pouvez me contacter à cette adresse : krisch-robot@aon.at

Je tenterai ensuite de traduire ce message en allemand ☺.

Mon but est de faire un jour le voyage de chez moi en France avec la 301 !!

Voilà la première partie de mon reportage

Robert Krisch

*Ndlr: depuis la réception de ce reportage, nous avons répondu aux questions de Robert, à qui nous souhaitons **Bon Courage.***



Écusson chromé ou tricolore ??

Voici une question souvent posée. Notre ami Marc Audignon nous donne ici l'explication et bien d'autres encore... ..

Je vais mettre tout le monde d'accord, ce sont surtout les 201 et les 301 séries C et consorts qui avaient un écusson chromé. Les 301D ont eu très souvent un écusson en peinture émaillée bleu blanc rouge .

Cela s'explique par le fait que la 1ère guerre mondiale est passée par là et qu'en 1935, le Front populaire est au pouvoir. Blum, qui est juif, est très critiqué. Les allemands, ou plutôt le nazisme, repointent leur nez et c'est une volonté de réaffirmation de la République française en cette période difficile.

Il faut comprendre qu'une voiture de collection est une page ouverte sur l'histoire. C'est aussi pour cela que nos véhicules sont dignes d'intérêt ! Vous pouvez donc être très fiers d'avoir un écusson de couleur sur vos voitures, les américains n'ont pas à être comparés en l'espèce.

Ce n'était pas du cocorico, à l'époque, mais bien la volonté d'affirmer la notion de Liberté, haut et fort face à l'ennemi. En un mot : le refus d'être asservi par des extrémistes !!!

Peut-être les premiers écussons n'étaient ils pas peints non plus car, plus près des années 20, on préférait ce qui brillait. De plus, cette peinture émaillée vieillissait souvent mal, et s'effaçait.

De même le lion de capot, qui fut complètement restylé sur les 301 car il est complètement inspiré de l'Art Déco néo-classique des Années 30 (ou années folles) en opposition à l'art nouveau de la "Belle Epoque" des années 20 (voyez les lions dorés de l'époque qui étaient plus tarabiscotés).

Le style art déco inspire encore notre époque, on dit bien « du 30 » pour un canapé par exemple. C'est un style anguleux, épuré et imposant (voir le Trocadéro... ou l'œuvre de Le Corbusier) qui a court un peu partout aux Etats-Unis, en Russie et même en Allemagne où il en reste peu de trace car beaucoup de constructions avaient été dues à Hitler et ont été démolies.

Voilà le style des Années folles, et c'est bien le style de la 301, c'est pourquoi j'aime beaucoup cette voiture car c'est en plus une époque extraordinaire , difficile (chômage, crash boursier..) ou les gens voulant un peu tout oublier faisaient les "fous" (le Moulin Rouge...). C'est une époque très en rapport avec la notre (montée de la droite et des extrêmes)...

En opposition, la Traction avant Citroën, si elle est une merveille de technologie, lorsqu'on la compare à la Peugeot, n'affirme pas du tout ces rapports à l'art déco et à l'histoire de ces années là.

Lorsque Peugeot crée la série des 01 c'est bien dans une idée de rationalisation et de cohérence de la gamme avec des voitures moins gourmandes (fini les grosses berlines) mais une grande importance est laissée au style et cela fait tout le charme de ces voitures, surtout pour la série D .

Les clignotants (avant surtout) restent encore malgré tout, plus " années 20" (l'architecte Guimard , les entrées du métropolitain)...

Voilà, vous allez pouvoir penser à tout cela devant une 301 !!!!! A travers des détails comme ceux-là...

J'ai été bavard mais je suis sûr que je vais vous faire parler aussi.....

Marc AUDIGNON

Le réglage de l'avance à l'allumage

Une explication claire que nous devons à Christophe BÉGOT

Le principe est identique pour les 4 et 6 cylindres.

1°) Mettre le réglage d'avance au tableau de bord sur la position milieu, le contact étant coupé.

2°) Repérer approximativement la position de l'allumeur, pour éviter d'avoir à déplacer les fils de bougie par la suite. Le reste de l'opération se fera donc sans trop faire pivoter l'allumeur, mais juste le nécessaire...



3°) Echanger les rupteurs (c'est facile!). La partie fixe doit être remontée avant la partie mobile. Pour l'instant ne pas serrer la vis de fixation du rupteur fixe.

Note : Lors du remontage, veillez au bon isolement électrique de la vis qui maintient le linguet-ressort et les cosses. (fig 1) Elle est isolée grâce à des rondelles fibres. Si elle est mal isolée, l'allumage ne fonctionnera pas. L'erreur à ne pas commettre, c'est serrer le linguet sur le corps de l'allumeur...

Resserrer la connexion avec la bobine et le condensateur.



4°) Desserrer l'écrou de maintien de l'allumeur pour qu'il soit libre en rotation. (fig 2)

5°) Réglage de l'angle de came :

Tourner l'allumeur pour placer le toucheau du rupteur pile sur le haut d'une came, en position ouvert au maximum. Dans cette position, placer une cale de 0,40mm entre les deux contacts, et régler précisément la position d'ouverture maxi à cette valeur. Pour cela, tourner la vis excentrée repérée qui modifie la position du rupteur fixe. (fig 3)

Lorsqu'on est bien réglé, si on enlève et remet la cale, on ne doit pas voir le rupteur mobile bouger d'un iota, mais en même temps il ne doit pas y avoir de jeu au niveau de la cale.

Ce réglage est important!

Serrer la vis de fixation.



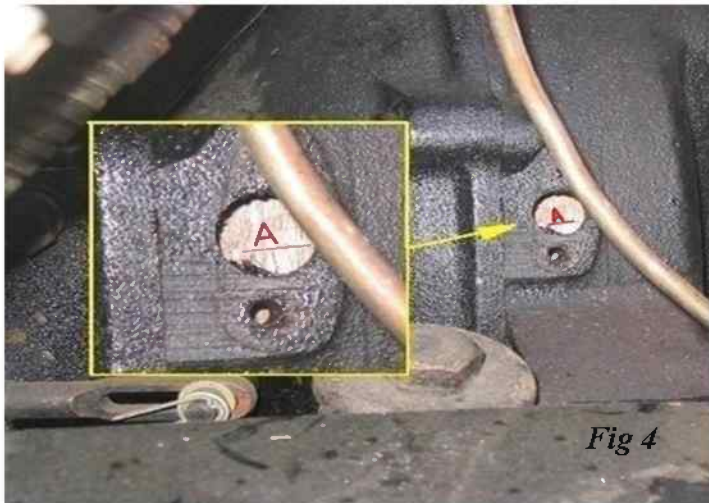


Fig 4

Avance :

6°) Déposer la plaquette sur l'arrière du bloc moteur, et tourner le vilebrequin jusqu'à apercevoir un trait et une inscription « A » sur le volant moteur, qui correspond au point d'allumage. (fig 4)

Par souci de simplicité, pour la prochaine fois, le marquer à la peinture...

A noter que si vous tournez le moteur à la manivelle, il faut de suite ranger la manivelle, sinon... on l'oublie...

7°) Tourner l'allumeur en sens horaire, jusqu'à ce que le rupteur soit bien fermé. A ce moment là, placer une lampe témoin entre la cosse du fil bobine (- bobine) et la masse.

Note : je n'ai pas de lampe témoin, j'ai un testeur à LEDs, mais une petite lampe 12V et deux fils fera tout aussi bien l'affaire !

Mettre le contact, la lampe doit être éteinte.

Mettre la came en butée en la tournant dans le sens anti-horaire (toujours un peu de jeu...)

Tourner l'allumeur lentement en sens anti-horaire jusqu'à ce que la lampe s'allume, et au degré près où elle s'allume, serrer l'allumeur. S'il le faut, recommencer plusieurs fois. (fig 5)



Fig 5

8°) Mettre une goutte d'huile moteur sur le feutre de l'arbre de l'allumeur, remonter le doigt et la tête. A noter que le doigt d'allumeur doit être face au fil de bougie du cyl 1 ou cyl 4 (1 ou 6 pour les 6 cyl)

Remonter la plaquette sur le bloc

Et bonne route en 01 !...

Une Aide Précieuse vous est proposée

Heureux propriétaire d'une 201 BR de 1934, Monsieur Alain LABRELL, de Montbéliard, s'offre de vous aider si vous rencontrez des problèmes techniques pour restaurer ou entretenir votre 01.

Cette proposition sympathique et *spontanée* ne retiendrait peut être pas votre attention si j'oubliais de vous préciser que Monsieur Labrell est le mécano du Musée de l'Aventure Peugeot !!!

Il tient à *limiter* ses services aux membres du Club 01 et je vous demanderai de ne pas le déranger pour lui demander à quelle pression on gonfle les pneus d'une 201... mais le contact que j'ai pu avoir avec lui m'a permis de rencontrer un véritable *Passionné* de la marque (et plus particulièrement des 01) qui sera très heureux de vous venir en aide .

Vous pouvez le contacter par téléphone au 03.81.94.20.17. (de préférence vers 20h).

Afin de le connaître mieux vous pouvez aussi visiter le site:

www.lepays.fr/fr/sports/article/2852246/undefined

relatif à la pub "Alchimie" dont il fut l'un des hommes clés.

Vous pouvez aussi visiter le site du Musée de Sochaux et y apprécier son travail:

www.musee-peugeot.com

Au nom de tous: **MERCI** Monsieur Labrell

Peugeot bien au-delà de nos frontières

La période Recht & Lehmann :

Tout commence à la fin même du XIXème siècle quand la marque Peugeot était déconnue en Argentine pour ses matériels outils et ses ustensiles pour la maison. Roberto Lehmann se chargeait alors de les importer à Buenos Aires. La Maison Recht Lehmann, qui possédait ses bureaux et son magasin sur Maipú 72 dans le micro centre de Buenos Aires, disposait aussi d'une succursale à Rosario sur Urquiza 1100. La société Recht et Lehmann importait principalement des outils et des bicyclettes produites par Peugeot Frères dans leur usine française de Valentigney. En 1889, Roberto Lehmann importe le premier véhicule à moteur, un tricycle Peugeot équipé d'un moteur De Dion.



jà
&



En 1890 arrive à Buenos Aires un autre tricycle de la marque mais cette fois avec moteur de la marque. On peut dire que le premier véhicule Peugeot est arrivé dans les rues de Buenos Aires au même moment où il faisait son apparition dans les rues de Paris. Quelques années plus tard en 1905, un français Victor Laborde qui habitait à Buenos Aires part en voyage en France et en revient avec un accord de représentation des marques Gladiator, Hotchkiss, Darracq et Peugeot. S'en suit donc une lutte entre le français et Roberto Lehmann pour savoir qui garderait des deux le droit d'importation et de vente des véhicules Peugeot. L'année précédente en 1904, la société Recht et Lehmann avait déjà importé 4 véhicules de type 57 surnommé la « voiturette » (elle pouvait se déplacer à 40 Km/h). La voiturette avait été produite en France seulement à 149 exemplaires cette année là. Robert Lehmann continue tout de même à importer ses Peugeot et ceci jusqu'au début de la première guerre mondiale en 1914, où toute importation est stoppée. Après guerre, en 1923, La société Recht et Lehmann change de nom est devient R. Lehmann y Cia et appose le titre de : "únicos importadores de los automóviles, cuadrilettes y bicicletas Peugeot

La période SIAPA :

Peu de temps après, le succès de la marque à Buenos Aires pousse la société Peugeot à venir s'installer elle même en Argentine pour s'occuper des importations et de la commercialisation. Peugeot crée la Sociedad Importadora Automobiles Peugeot Argentina (S.I.A.P.A.) et s'installe dans la calle Tucuman au 1801 (juste à l'angle de Callao). La marque participe souvent a des courses pour faire connaître ses modèles et avec la Peugeot 201 arrive en deuxième place sur le "Buenos Aires-Bahía Blanca-Buenos Aires ». Roberto Lehmann décède en 1934 à Buenos Aires. La SIAPA continue ses importations jusqu'au début de la seconde guerre mondiale en 1939. Sept ans d'interruption d'importations des Peugeot jusqu'en 1946 où la 202 est présentée au siège de l'ACA (Automovil Club Argentino). En 1950 arrive de France la 203 qui commence à être commercialisée, à partir de ces années 50, plusieurs agents et sociétés se chargent maintenant d'importer des véhicules Peugeot avec l'accord de la marque.



La plus célèbre est sans doute Millet y Cia., qui présentait les modèles fraîchement débarqués du port sur Avenida Santa Fe 2535, et qui ensuite se chargeait de distribuer dans toute l'Argentine à travers ses représentants provinciaux.



Source : <http://www.petitherge.com/article-7239171.html>

**Monsieur Lehmann , importateur
Argentin, pose fièrement devant
une 201 avec sa famille.**



Rémi et Huguette, des adhérents qui valent le détour !!

En tant que secrétaire du Club 01, des bulletins d'adhésion, j'ai pris l'habitude d'en recevoir au moins un par semaine. C'est cependant encore chaque fois un réel plaisir (Merci à tous en passant!), surtout lorsqu'une petite photo de vos belles autos s'est glissée dans l'enveloppe. Et la photo que Rémi et Huguette (leur passion pour les vieilles autos les rend indissociables) m'ont adressée a tout de suite retenu mon attention!

Imaginez, un Roadster, c'est déjà pas tous les jours, alors deux sur la même photo, chez le même adhérent, j'ai cru rêver, surtout qu'une 201 carrosserie Weymann en cours de restauration fait aussi partie de la famille... Un contact établi par Rémi au téléphone (l'Adsl ne s'étant pas encore étendu à sa belle campagne, le privant malheureusement de nos nombreux échanges sur notre « Cher Forum ») me permet de me souvenir que nous nous étions rencontrés sur le stand du Club 01 lors du Salon de Reims où il m'avait aussi parlé de ses Amilcar... Vous comprendrez que j'ai sauté sur l'occasion lorsqu'il m'a, très spontanément, proposé de lui rendre visite. Profitant de passer pas très loin lors de mon retour de vacances, j'ai fait le détour, et ce n'est pas un vain mot, par Coulouvray Boisbenatre, charmant village de la Manche situé au fin fond de la verdoyante Normandie.

Rémi et Huguette avaient bien d'autres choses à faire ce dimanche là, un village voisin ayant réquisitionné leurs services et leurs autos pour participer à une fête, mais qu'à cela ne tienne, j'étais là, avec femme et enfants, et tout leur temps fut pour nous, avec le thé et les petits gâteaux en prime.

Et il y en a, des choses à voir chez eux.

La collection de mascottes de capots entre autre, et pas seulement du Peugeot, est digne d'un musée. Et le travail de Rémi sur ses autos: époustouflant! Une Amilcar n'a plus de châssis, il en fait un! Et pour voir la différence avec le vrai qui est à côté, impossible, c'est le même! Et un autre à l'échelle 1/5 (ou pas loin), là ça devient de l'art! Et le monstre qu'il reconstruit, une avant guerre Steyr de compétition (si vous avez de la doc, pensez à Rémi), c'est de l'ébénisterie...

Alors, pas question de faire le malin avec le bonhomme, vous vous rendez tout de suite compte qu'à côté de lui, vous ne savez rien ou presque (en tous cas, ce fut vrai pour moi !!). Il faut dire que les autos de collection, il est tombé dedans il y a quand même un bon petit moment. Son Roadster 201, par exemple, il en est le soigneur depuis maintenant 36 ans...



La STEYR en reconstruction



201 Roadster 1930

Un point important à ne pas oublier non plus, c'est le stock important de joints de culasse (et autres pièces) que Rémi tient à votre disposition pour vous dépanner (à prix d'ami ce qui ne gêne rien!).

Huguette a aussi précisé que son logis pouvait vous servir en quelque sorte de *Chambre d'hôtes*, mais seulement si vous êtes un collectionneur capable de leur montrer que comme eux, vous êtes passionné. Alors là, vous n'êtes pas reparti.....

Pour prendre contact: Rémi et Huguette Malbron 02.33.59.90.35.

Pour ma part, ce sont ces rencontres là, toutes empreintes de passion automobile, de simplicité et de sympathie, comme ce fut le cas avec Pierre Bordier, Henry Faustin, Jean Gabriel, Guy, Wilfrid, Gil et vous tous qui me disent que nous avons bien fait de créer le Club 01 et je tiens à vous en remercier.

Bruno Myr

CHAMPAGNE POUR LES 01 !

Peugeot

REIMS (51)

23 ET 24 JUILLET 2011



RENSEIGNEMENTS: WWW.CLUB01.EU
OU 03.87.64.91.16.