

FACE A FACE

DINO 245 GT
PORSCHE 911 S 2.4 l.

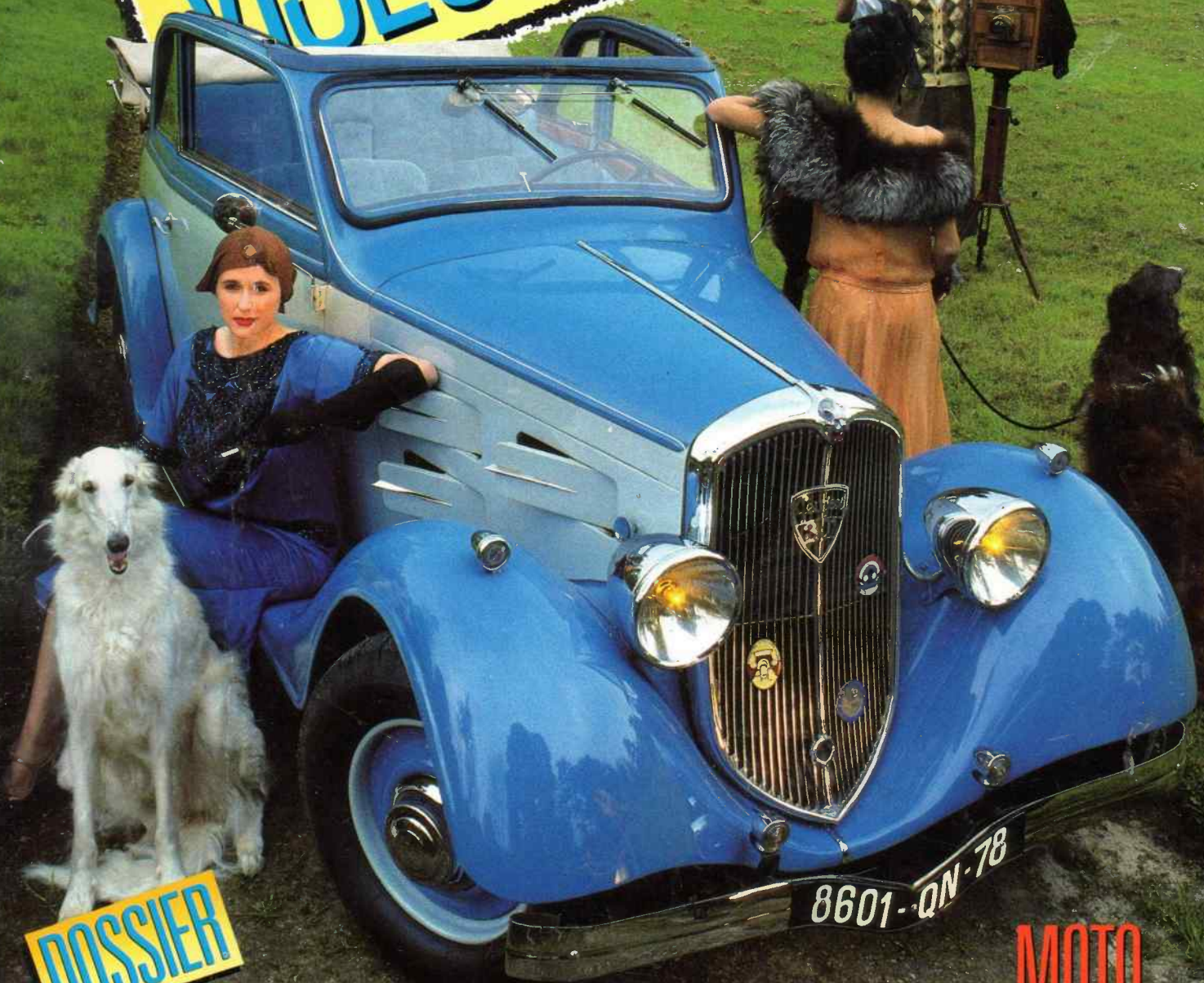
ESSAI

JAGUAR TYPE E V12

RALLYE

MILLE MIGLIA '89

RETRO VISEUR



DOSSIER

PEUGEOT 301

MOTO

MORINI SETTEBELLO 175

M 1613 10 30.00 F



ISSN 0992-5007

IL ETAIT UNE FOIS

Par B. LEROUX
Photos DINGO
Styliste CELIA
Maquillage N. GUREGHIAN

IL ETAIT UNE FOIS LA



Peugeot



TECHNIQUE pages 58 et 59

CONSEILS PRATIQUES pages 67 à 69

AU VOLANT pages 54 à 57

AU FIL DES ANS pages 60 à 66

On se souvient de la populaire Peugeot 201, produite durant huit ans sous diverses formes... Plus confusément de la 301 qui fut pourtant la véritable voiture familiale de la classe moyenne entre 1932 et 36... l'âge d'or des concours d'élégance associant auto, haute couture et lévriers Barzoï. Nous avons voulu recréer cette atmosphère pour rendre hommage aux stylistes de Peugeot qui ont su dessiner pour la 301 des carrosseries dignes des plus grands.



AU VOLANT



Elle a le charme discret de la bourgeoisie, l'austérité qui témoigne du sérieux de la construction et les tons gais seyant à une carrosserie découverte, avant-gardiste qui plus est avec sa robe à traîne aérodynamique...

Sylvestre Wieczorek, le propriétaire de cette 301, entend souvent lorsqu'il sort sa voiture : "Elle est bien refaite, cette queue de castor !" Avec le ton docte de ceux qui savent et l'œil brillant de ceux qui aiment, il rectifie prestement : "ce n'est pas une queue de castor (les castors ont la queue plate, c'est bien connu. NDLR), c'est une robe à traîne, l'un des dessins aérodynamiques expérimentaux de 1934". En cette année-là en effet, le maître mot était le profilage des carrosseries, argument beaucoup plus publicitaire que scientifique d'ailleurs, et les ingénieurs de Sochaux se creusaient la tête et usaient leurs crayons à concevoir des arrières fuyants. La robe à traîne en est la dernière variante, caractérisée par sa ceinture de caisse qui tombe en double courbure. Il en fut construit quelques berlines et 149 coaches découvrables comme celui-ci.

UN REMORQUAGE EPIQUE

C'est bien sûr cette rareté qui a séduit notre homme, de même que sa ligne générale agréable et son toit découvrable. Elle se trouvait dans les réserves du musée de Flers, très délabrée mais à peu près complète. La transaction eut lieu en 1983 ; il ne restait plus qu'à rapatrier la voiture dans les Yvelines. Mais vous savez ce que c'est : on veut toujours faire à moindres frais. C'est donc un copain qui a été mobilisé avec sa Traction et un plateau léger de construction artisanale pour faire le trajet. Mais arrivé sur place, le plateau simple essieu se révéla trop court et il fallut déployer les rampes de descente à l'horizontale pour faire reposer les roues arrière de



L'espace d'une journée le coach découvrable 301 s'est replongé dans l'atmosphère feutrée des concours d'élégance et des prises de vue de catalogues. L'arrière fuyant, façon "robe à traîne" est particulièrement mis en valeur sous cet angle.



la 301, qui pèse tout de même 1.460 kg ! Inutile de dire que l'attelage n'était pas très équilibré mais les choses s'arrangèrent lorsque les premiers cantonniers rencontrés arrimèrent un parpaing sur le timon de la remorque. Huit heures plus tard, c'était l'arrivée triomphale à bon port, après quelques sueurs froides et les reins en miettes !

Déjà expérimenté et confiant certaines tâches aux hommes de l'art, Sylvestre Wiczorek n'a pas rencontré de difficulté majeure en restaurant son coach 301. Une partie des bois structurels sous le bac de capote était néanmoins pourrie, la porte de malle défoncée, etc. Les premiers tours de roues réservèrent par contre quelques surprises, comme les roues qui se dévissaient malicieusement tous les 30 kilomètres ! Les porte-enjoliveurs étaient fixés avec des boulons au lieu de têtes fraisées et, du coup, les roues ne portaient sur les tambours que par la surface des quatre têtes de boulons... Léger, léger. Allez savoir pourquoi, quelques temps après une bielle passa au travers du carter, par pure méchanceté. Aujourd'hui un nouveau moteur a pris place sous le capot et le conducteur évite les surrégimes.



Toutes les commandes — sauf l'éclairage et l'avertisseur qui se retrouvent au centre du volant — sont regroupées au bord de la planche de bord en tôle. La montre est mécanique.

LA ROBE A TRAÎNE ENLÈVE LE HAUT

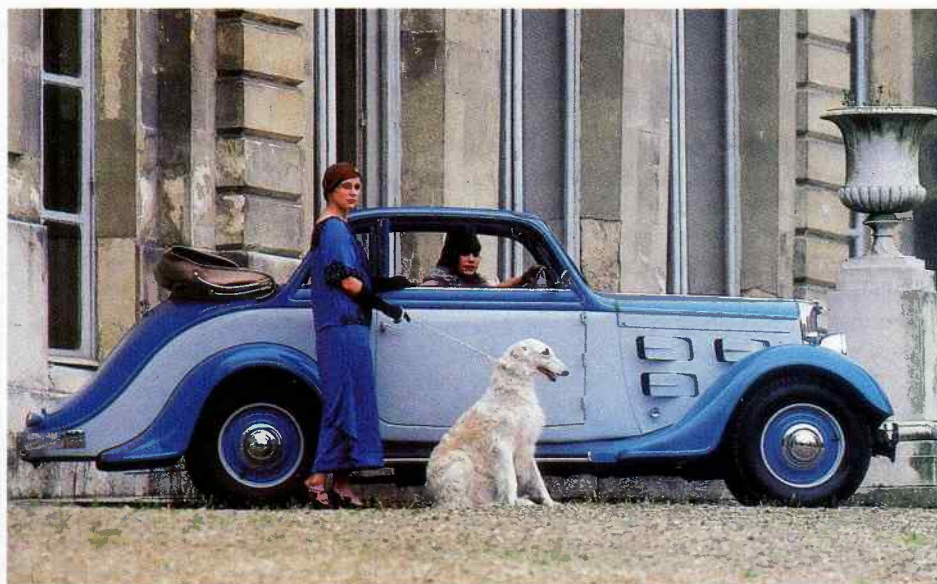
On raille aujourd'hui nos cabriolets qui ont l'air de paniers pique-nique avec leur arceau de sécurité, mais les anciens n'ont parfois guère fait mieux. Ainsi le coach découvrable est-il une synthèse bâtarde du cabriolet et du coupé tôlé. Cela n'ôte rien à son élégance d'ailleurs, la moulure de ceinture de caisse se dédoublant pour entourer les glaces latérales — à la manière d'un œil maquillé à l'égyptienne — demeurant l'élément clé de cet exercice de style. Cette voiture n'est pas un cabriolet sportif mais cosu, con-

fortable et racé. La voie élargie cette année-là lui confère des proportions agréables, la calandre droite en léger coupe-vent encastrée dans le V du pare-chocs semble prête à tailler la route, le bicolorisme lui va à ravir. Quelques détails séduiront les amateurs invétérés de Peugeot, comme les ailes avant séparées des marchepieds, les molettes de fermeture du capot et de la malle, ou la tête de lion en figure de proue.

La capote se dégrafe simplement : deux crochets au-dessus du pare-brise, deux compas à plier, c'est tout. Plus un arceau à enlever... qui ne rentre pas dans le coffre. D'apparence vaste, il faut se rappeler que la roue de secours fixée sur le couvercle va en manger tout le volume !

Le coach découvrable aérodynamique est, avec le roadster, la seule 301 1934 à avoir des portes s'ouvrant dans le bon sens, c'est-à-dire rendant plus difficile l'accès et la descente vu que sur les voitures hautes de cet âge on s'assoie avant de passer les jambes dans un dérisoire interstice ménagé entre l'auvent et le siège.

Ils sont d'ailleurs différents, les sièges, le droit ayant un mécanisme de basculement du dossier plus élaboré, qui fait glisser simultanément l'assise vers l'avant. L'accès aux places arrière est ainsi facilité. Avec trois accoudoirs et des vitres qui s'entrebaillent, ces dernières ne sont pas laissées pour compte ! La position de conduite est typique des années 30, mais pas fatigante ; le siège paraît petit et dur, il maintient correctement. Le volant semble immense, barant la visibilité à travers le pare-brise ; il cons-





CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Quatre cylindres en ligne, longitudinal, cylindrée 1.465 cm³, 72 x 90 mm d'alésage - course. Bloc et culasse en fonte, soupapes latérales, distribution par chaîne. Graissage sous pression avec filtre ; capacité : 7 litres. Vilebrequin reposant sur trois paliers réglés (deux jusqu'à mars 1934), piston en alliage léger. Refroidissement par radiateur d'eau, thermosiphon et pompe usinée dans la culasse ; capacité : 10 litres. Carburateur horizontal Solex 30 FH puis 28 BF ; réservoir en charge de 47 litres. Alimentation électrique en 12 volts, allumage par batterie (deux de 6 volts en série, une de 12 sur 301 D), bobine et allumeur. Démarreur électrique. Taux de compression : 5,85 à 6,6 suivant modèles ; puissance : 34 ch à 3.500 tr/mn jusqu'en mars 1934 (moteur SER), 37 ch à 4.000 tr/mn (moteur SER3), 35 ch à 4.000 tr/mn (moteur SER4) ; puissance fiscale : 8 CV ; vitesse maxi : 90-100 km/h ; consommation : 8,5 à 11 l. d'essence aux 100 km et 0,15 à 0,35 g d'huile.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à sec, garniture en ferodo. Boîte de vitesses silencieuse à trois rapports (les deux derniers synchronisés à partir de 1934) plus marche arrière. Arbre de transmission sous tube de poussée terminé par une rotule et un cardan en sortie de boîte. Pont arrière rigide à vis en deux demi-coquilles formant carter et tubes d'essieux rivés dessus.

CHÂSSIS - SUSPENSION

Longerons de section rectangulaire "Bloctube" fermés à l'avant et à l'arrière par deux traverses qui portent les suspensions ; une traverse intermédiaire sous la rotule de transmission sert d'ancrage au triangle avant. Carrosserie composite. Roues avant indépendantes : ressort à lames transversal, triangles inférieurs articulés au centre des traverses avant et intermédiaire du châssis. Pont arrière rigide suspendu par deux ressorts à lames quart-elliptiques Cantilever inversés, montage "à la Bugatti". Quatre amortisseurs hydrauliques à double effet à levier. Direction à roue et vis sans fin. Rayon de braquage : 5,30 à 6,00 m suivant modèles. Frein principal mécanique à câbles, quatre tambours Bendix auto-serreurs. Frein de parking mécanique sur les roues arrière. Roues en tôle nervurée, pneumatiques : 13 x 45 puis Superconfort 140 ou 150 x 40.

DIMENSIONS - POIDS

Largeur : 4,15 à 4,55 m suivant modèles ; empattement : 2,70 puis 2,72 m ; largeur : 1,55 à 1,60 m ; voie avant : 1,19 puis 1,27 puis 1,30 m ; voie arrière : 1,24 puis 1,26 puis 1,34 m ; garde au sol : 18 cm ; poids : 1.050 à 1.170 kg à vide.

Le moteur est aussi propre que la carrosserie !
Remarquez le réservoir en charge, le carburateur horizontal et son filtre à air, la dynamo et la pompe à eau en tandem, le robinet d'essence accessible depuis l'habitacle.



Avec sa voie large, la 301 1934 est joliment proportionnée. La capote repliée laisse en place les montants latéraux mais confère un réel attrait à la voiture. Ouverte, la malle paraît vaste mais la roue de secours mange une grande part du volume.



titue une excellente poignée de maintien et rend ainsi plus léger le train avant. Le levier de vitesses au plancher, malgré un débattement important, ne demande pas à trop lever l'épaule du dossier ; ce n'est pas le cas du frein à main !

UNE SONORITÉ TRÈS "PEUGEOT"

Sobre, le tableau de bord en tôle surmonté d'une frise en marqueterie rappelant celles des hauts de portes, porte en son centre un combiné de cadrans, entouré de six boutons et flanqué de deux boîtes à gants, celle de droite avec couvercle.

Etude succincte du compteur de vitesse : il abrite une montre mécanique, la jauge à essence, le témoin de charge et le mano de pression d'huile. Starter, allumage sur plein retard, contact, démarreur... Le quatre cylindres se réveille après un entrechoquement de pignon d'attaque sur la couronne mal civilisé. Un ronflement plein et discret s'ensuit, qui évoque les mécaniques faites pour durer des décennies pour peu qu'on ne leur demande pas la lune. Les deux pédales de gauche s'enfoncent avec une onctuosité qui demande une certaine musculature des cuisses, l'accélérateur, de la taille d'un champignon, est beaucoup plus sensible. Le diagramme de boîte est classique de l'époque : 1^{ère} à gauche, vers soi, 2^e à droite en haut, 3^e à droite en bas. Les rapports sont silencieux et les deux supérieurs synchro... ce qui n'empêche pas de les aider un peu. Première donc, d'un coup sec bien présenté, la montée en régime pour



embrayer fait irrésistiblement penser à la 203, sans doute en raison du pont à vis ou de la taille des engrenages. Malgré sa puissance modeste — 37 ch pour 1.460 kg — la 301 est assez vive à faible allure. La direction accuse un jeu très raisonnable et ne présente pas de point dur. Il vaut mieux prendre son temps pour passer les rapports si l'on veut éviter les craquements incongrus. Les hêtres défilent à présent de chaque côté de la route et la 301 maintient aisément son cap sans balayer la chaussée, sans vibrer non plus. La suspension est sèche, le train avant inhabituellement mobile sur ce type de voiture, qui s'appuie bien sur l'extérieur en virages. Roues avant indépendantes obligent ! La voiture trouve sa vitesse de croisière aux alentours de 70 km/h et il semble bien présomptueux de vouloir doubler un autre véhicule roulant à la même vitesse. D'autant que le maître couple de l'auto est important et le fait de se retrouver sans paravent sur

la file de gauche constitue un frein non négligeable. En parlant de freins, les Bendix auto-serreurs font leur travail efficacement sans claquement, bien en ligne si le réglage des câbles est équilibré. La limite est la largeur des roues, que l'on arrive à bloquer sans effort démesuré, et non la surface des mâchoires. Ceci dit, une certaine anticipation s'impose. Nous retiendrons de cette prise en mains une voiture homogène, agréable à utiliser — surtout découverte, ce qui améliore la visibilité — relativement maniable mais peu performante. ■

Nos remerciements vont à la Société d'entraide des membres de la Légion d'honneur, qui a mis à notre disposition le parc du Domaine du Val, ainsi qu'à F. et C. Sarrazin-Spiers, 104, rue Jean-Jaurès, 94120 Fontenay-sous-Bois, éleveurs des "Barzoï de Mayerling".

La Peugeot 301 innove par son châssis Bloctube qui offre enfin la rigidité demandée par les roues avant indépendantes. Par contre, pour réduire le poids, une seule traverse intermédiaire.



T ECHNIQUE



ROUES AVANT INDÉPENDANTES

L'argument publicitaire mis en avant sur les catalogues 301 est la suppression de l'essieu rigide. Il faut dire que si des constructeurs tels que Sizaire, Cottin-Desgouttes ou Lancia s'y étaient essayés, jamais le système n'avait atteint le stade de la série. L'innovation chez Peugeot n'est pas si fréquente qu'on se permette de la taire ! La traverse avant, donc, supporte un ressort à lames transversal dont les extrémités s'appuient sur les pivots de roues. Plus bas, un point d'ancrage central sert d'articulation à deux tirants également fixés sur les pivots, constituant ainsi de chaque côté un parallélogramme défor-

mable. Poussée et réaction sont encaissées par deux longues biellettes triangulées sous la boîte de vitesses. Là encore, des amortisseurs hydrauliques à levier limitent le débattement. La direction est on ne peut plus classique avec son boîtier à roue et vis sans fin, sa biellette pendante reliée au pivot de roue avant gauche et sa barre transversale d'accouplement. Naturellement, pour vaincre l'usure des dents, il est possible de rapprocher les pignons du boîtier l'un de l'autre, comme de régler leur jeu latéral.

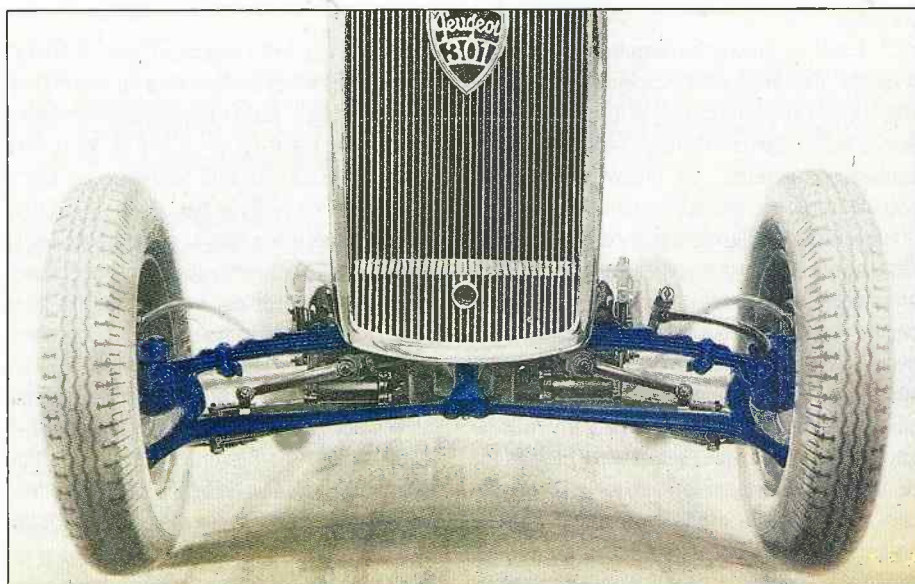
Le freinage est assuré par quatre tambours Bendix auto-serreurs, la référence à l'époque, comme plus tard les disques Dunlop. Ils se composent de deux mâchoires de taille inégale, l'une

A chaque modèle suffit sa peine, serait-on tenté de dire... La 201 Confort avait innové par ses roues avant indépendantes, la 301 apportera le châssis "Bloctube", à section rectangulaire formée par un profilé en U profond sur lequel est soudée électriquement une semelle. A part cela, on prend les mêmes, redessinés un peu plus grands au pantographe, et on recommence ! "On", ce sont les ingénieurs du bureau d'études Peugeot, dont on est bien incapable de citer un seul nom, a contrario d'autres maisons moins fermées. Aucun secret n'a transpiré des limites du sérail.

UN CHÂSSIS "BLOCTUBE" INDÉFORMABLE

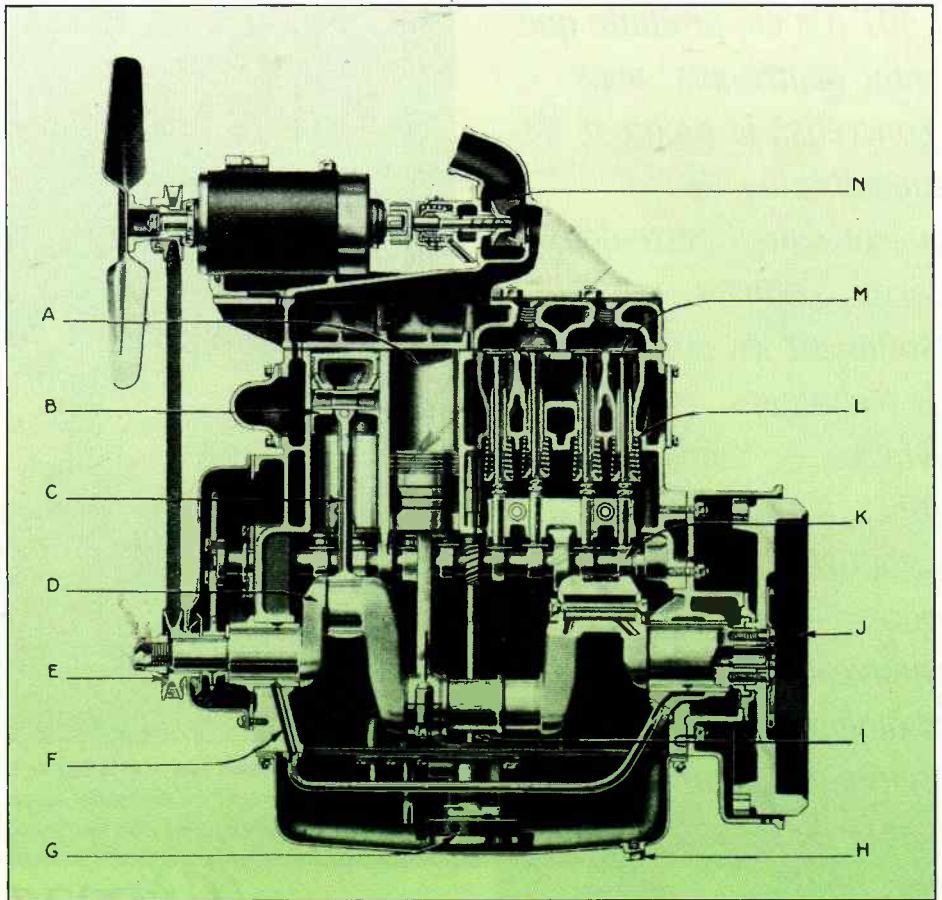
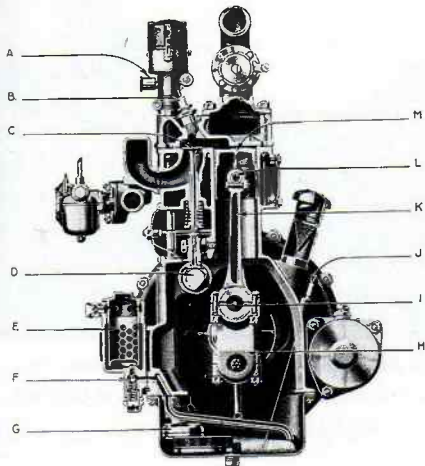
Lorsque Peugeot a présenté sa 201 C à roues avant indépendantes au Salon de l'auto de 1931, la presse spécialisée a salué l'audace du constructeur pour cette grande première — en série — puis s'est répandue en louanges, selon la coutume de l'époque. A la vérité, si l'idée était d'avenir, son résultat monté sur un châssis traditionnel assez peu rigide n'était guère transcendant. Le confort était certes amélioré mais la tenue de route s'en ressentait, du fait que la voiture avait tendance à se coucher dans les virages, sensation augmentée avec des pneus ballons "Superconfort". Bref, sur la 8 CV 301, on a veillé en premier lieu à rigidifier le châssis, sans pour autant l'alourdir. Ce dernier point a son importance car il explique le faible entretoisement de ce cadre : une seule traverse en "chapeau de gendarme" inversé sous le nez de boîte ! Partant des coins arrière, deux ressorts souples de 15 lames vont à la rencontre du pont rigide, montage cher à Bugatti.

Des amortisseurs hydrauliques à double effet, construits par Peugeot (et que l'on retrouvera d'ailleurs jusque sur la 403), complètent la suspension arrière. Il s'y adjoint plus tard une astucieuse languette métallique de chaque côté sur laquelle on enfle le cric pour le pousser exactement sous l'essieu.



Un ressort à lames transversal et deux tirants articulés au centre réalisent les supports de roues avant indépendantes, déjà testées sur la 201 Confort.

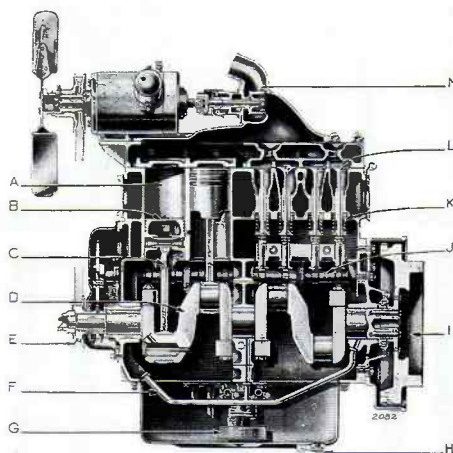
La mécanique des premières 301, ci-contre et ci-dessous en coupe sagittale, est une extrapolation du groupe de la 201, aux cotes d'alésage près. Deux paliers seulement, soupapes latérales et ventilateur, dynamo, pompe à eau en tandem.



entraînant l'autre pour une action progressive et surtout plus efficace puisqu'on utilise ainsi le phénomène de "déroulement". Ceci pour peu que les câbles soient parfaitement réglés... Ce réglage est assez fastidieux puisqu'il demande de mettre la voiture sur cales, les quatre roues pendantes, puis d'agir sur les excentriques des tambours et les vis de tension des câbles. Mais sur un véhicule de tourisme, pas trop malmené, la périodicité de tels réglages est large. Le frein à main, lui, n'agit que sur l'arrière.

DEUX PALIERS... MAIS IL SE SOIGNE

Tout comme le châssis, la mécanique de la 301 est directement extrapolée de celle de la 201 aux cotes près, la course notamment. Alors pourquoi avoir choisi une puissance fiscale de 8 CV au lieu de 10 qui correspondait depuis 1919



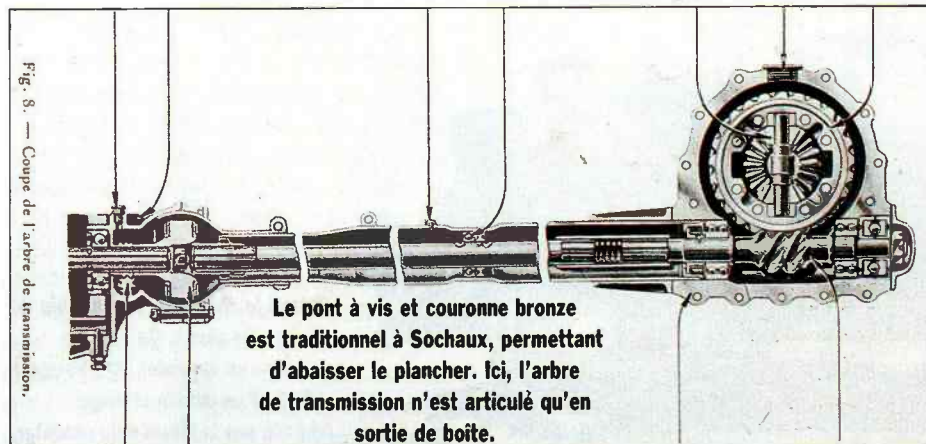
A partir de mars 1934 (symbole SER 3), le moteur est retouché, gagnant un palier intermédiaire.

au standard français ?

Simplement parce que son 1.465 cm³ (72 x 90 mm) développe 34 ch à 3.500 tr/mn, ce qui correspond au potentiel d'une 10 CV telle qu'on savait la faire cinq ans auparavant. Son rendement est meilleur, voilà tout.

Par ailleurs, peu de nouveauté : le groupe est entièrement en fonte, les soupapes latérales et le vilebrequin maintenu par deux paliers réglés seulement, pour un encombrement réduit et un poids limité. On notera par contre les pistons en alu, le filtre à huile extérieur — qui est loin d'être la règle à l'époque ! — le carburateur horizontal dont le dessin est plus satisfaisant qu'un vertical et la pompe à eau usinée dans la culasse. Du coup, la dynamo est fixée en tandem entre elle et le ventilateur, le tout entraîné par une forte courroie trapézoïdale qu'il convient de ne pas trop serrer si l'on tient à la vie de ses roulements.

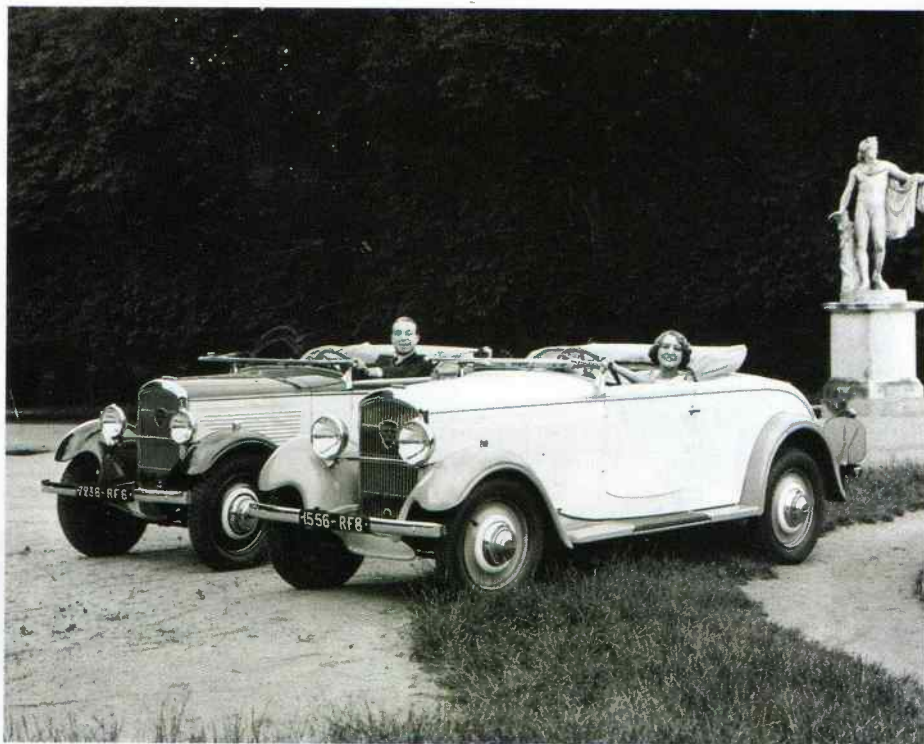
La transmission est des plus classiques avec son embrayage monodisque à sec, boîte trois non synchro et pont arrière à vis, une spécialité Peugeot. Pour le millésime 1934, la 301 s'offre une petite cure de jouvence mécanique : un moteur "Self amorti" — fixé par trois blocs de caoutchouc au châssis, en réponse au "Floating Power" de Citroën — trois paliers et trois petits chevaux supplémentaires par augmentation du régime. Dans le même temps un synchro vient se glisser entre la 2^e et la 3^e. C'est l'apogée de la 301. Les dernières versions verront leur puissance réduite de 2 ch, malgré le montage à partir de septembre 1935 d'une culasse en alliage. ■



Le pont à vis et couronne bronze est traditionnel à Sochaux, permettant d'abaisser le plancher. Ici, l'arbre de transmission n'est articulé qu'en sortie de boîte.

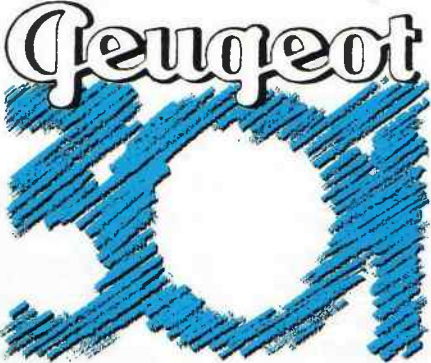
Fig. 8. — Coupe de l'arbre de transmission.

La 301 n'a été produite que durant quatre ans, mais a concrétisé la politique de rationalisation de Peugeot dans l'entre-deux-guerres, coupant résolument les ponts avec des techniques révolues — "sans-soupapes" et voiturettes trop légères — et préparant le renouveau de Sochaux : les modernes carrosseries fuselées à moteur culbuté de la série "02".



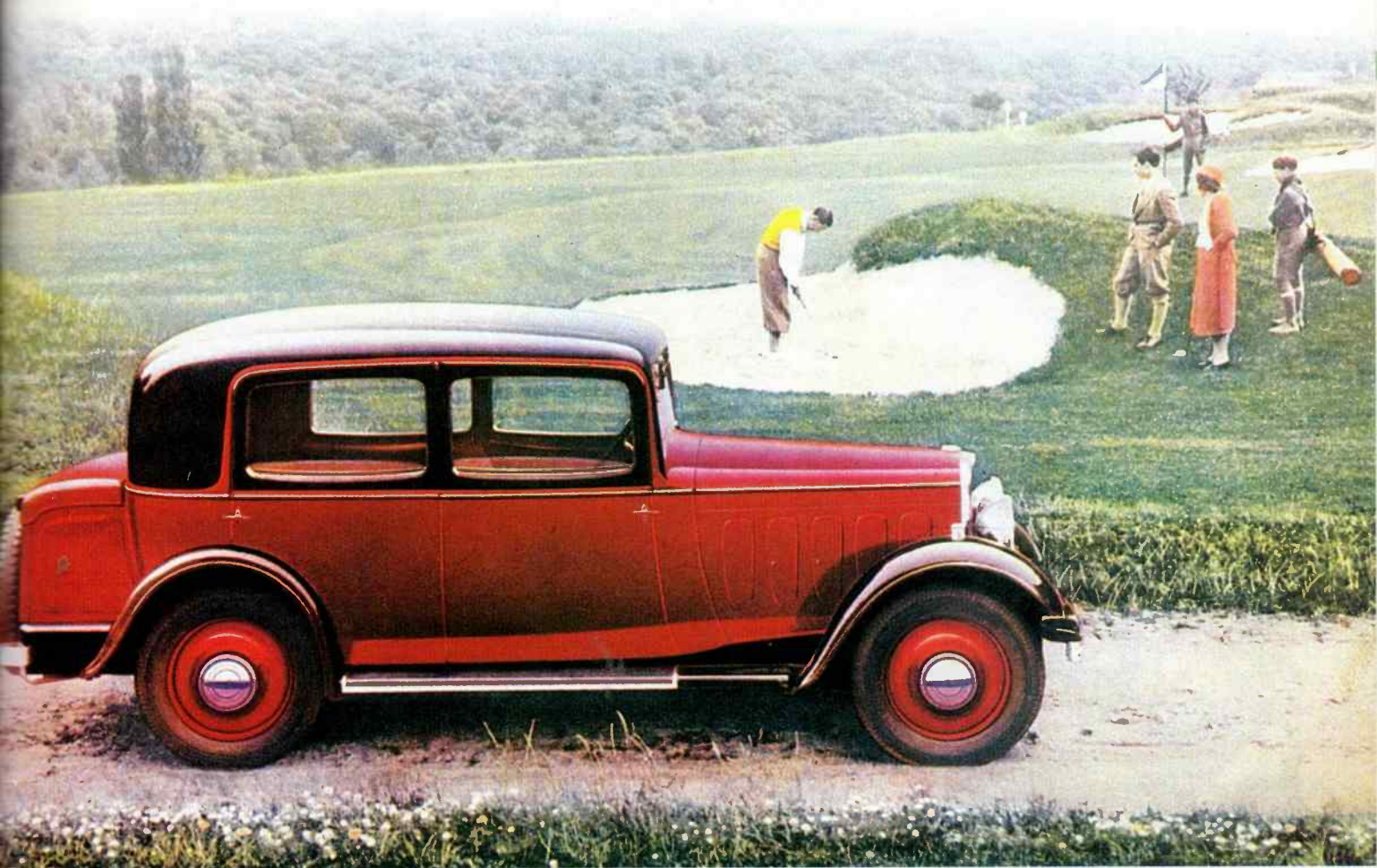
La 301 — au premier plan — et la 201 de 1932 et 33 s'identifient à leur calandre plate. Le roadster ci-dessus est l'une des quatre carrosseries proposées au Salon 1932, avec le cabriolet à encadrement de vitre fixe, le coach et la conduite intérieure six glaces.

A

LA  PEUGEOT
 U FIL DES ANS



Quand le chauffeur joue le rôle de laquais de pied... Ou l'art de paraître en cabriolet 301 Peugeot 1932, d'un dessin étrange qui n'a pas la finesse du roadster.



La 301 Peugeot n'aurait pas existé sans la 201 ! Il faut comprendre, par cette abrupte lapalissade, qu'elle en est l'héritière directe, une extrapolation aux cotes majorées, mais aussi que si la 201 avait été autre, sa descendance aurait été fort compromise, vu la situation du constructeur sochalien à la fin des années 20...

Celui-ci était alors confronté à d'énormes problèmes de trésorerie dus à la dépréciation du franc et à l'hémorragie monétaire consentie pour les investissements de l'usine, le recours au crédit n'étant pas dans les mœurs des industriels francs-comtois !

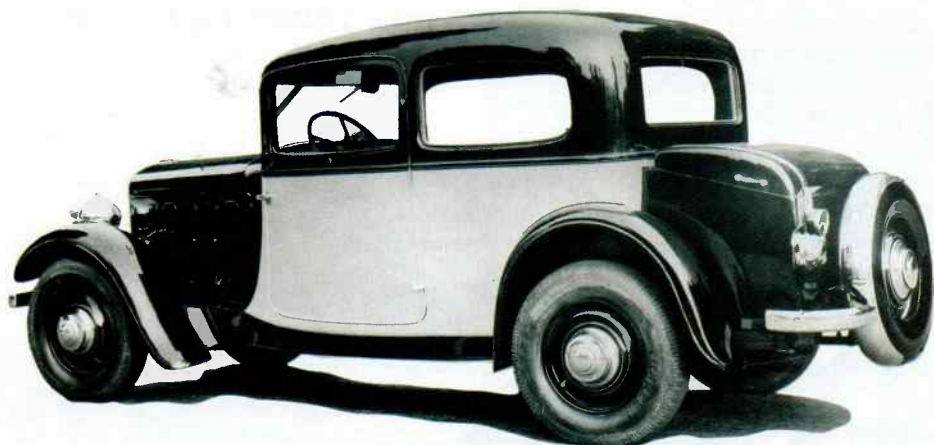
Le financier Lucien Rosengart essaya bien, entre 1925 et 1928, de redresser la situation mais sans succès, ce qui lui valut d'être congédié et de monter sa propre maison. Pour finir. M. Oustric, l'un des banquiers de Peugeot qui siégeait donc au conseil d'administration, fut impliqué dans le scandale qui causa la perte de Marthe Hanau. Les remous éclaboussèrent Peugeot.

Du côté commercial, la 5 CV allait bientôt être dépassée par des concurrentes plus modernes, les 9 et 11 CV se vendaient cahin-caha tandis que les "sans-soupapes", en fin de carrière, étaient tout simplement boudées. Un redressement aussi radical que rapide devait être envisagé ; ce fut le projet 201. Dans l'énergie du désespoir, de gros moyens furent débloqués pour la conception du futur cheval de bataille de Peugeot : 25 millions de francs pour son étude, 100 millions pour construire de nouveaux bâtiments et les équiper en outillage. Seize mois plus tard, la 201 roulait... et paradait sur le stand Peugeot

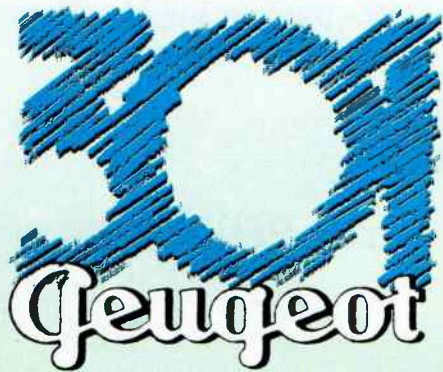
du Salon de l'auto de 1929. Moderne, bien dessinée, agréable à conduire, robuste et surtout homogène, elle sauvait Peugeot de la déconfiture et allait lui permettre de traverser encore bien des jours sombres : le 24 octobre éclatait le krach boursier de Wall Street ! A titre anecdotique, c'était aussi le premier modèle à être désigné par un matricule à trois chiffres et zéro central... Un procédé très bien perçu par la clientèle.

Dans les années 1931-32, le grand succès de la 201 éclaircit donc la situation de Peugeot qui s'étend à présent — malgré le climat économique dépressif — sur 50 hectares dont 25 bâtis ; Sochaux emploie 8.000 ouvriers et devient l'unique site de production de la firme après l'arrêt des "sans-soupapes" à Issy-les-Moulineaux. C'est

Berline 301 1933, déjà dotée de la caisse galbée qui sera adoptée sur toute la gamme de l'année suivante. L'appellation "Golf" sera souvent utilisée pour les coupés et cabriolets.

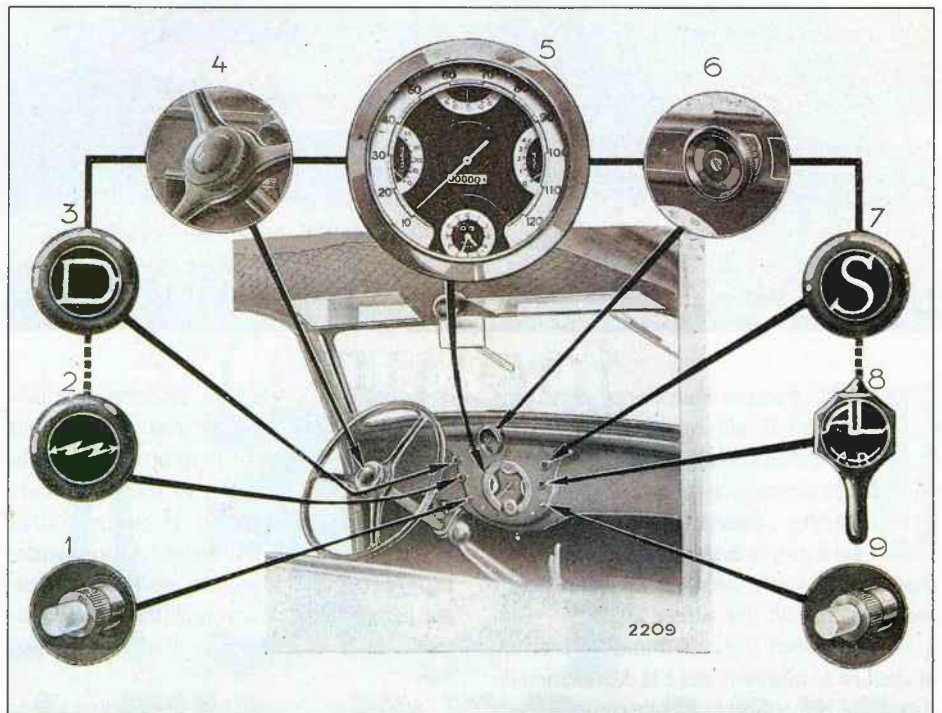
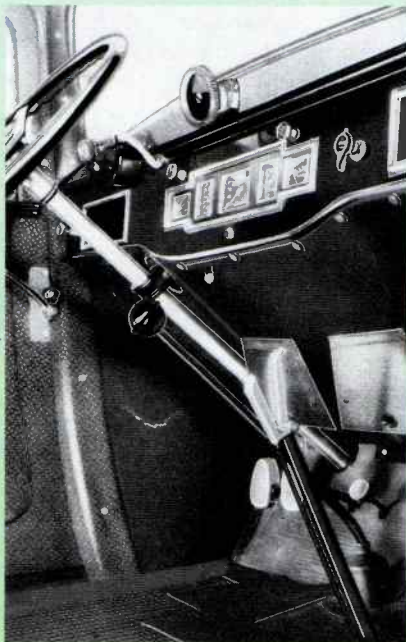
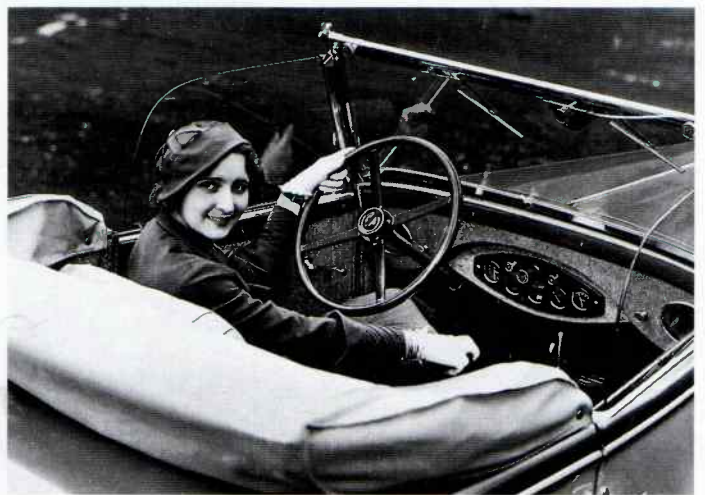


Berline de voyage, ou plus simplement coach : le dessin le plus inspiré parmi les 301 des deux premiers millésimes. Les stylistes de Sochaux rivalisent avec les carrossiers indépendants.



regroupés dans un combiné rond placé au centre d'une tôle plate percée de deux boîtes à gants (la voiture de l'essai), puis en relief et démunie de rangements.

La planche de bord de la 301 a subi les mêmes retouches que la robe de la voiture. D'abord alignés dans un module elliptique, les cadrans ont subi l'influence du cubisme (ci-dessous à gauche) avant d'être



dans cette conjoncture qu'apparaît en 1932, en même temps que la 100.000^e 201, la 301, voiture standard venant épauler le modèle économique.

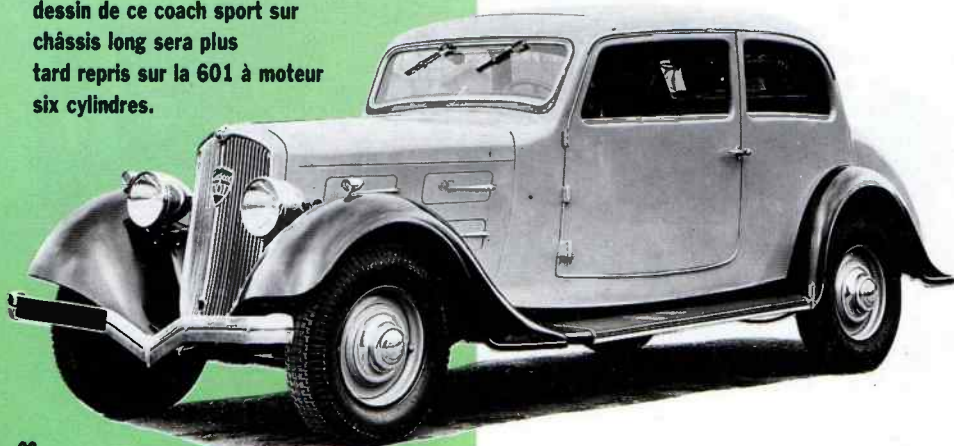
1932 : LE SALON DE LA 8 CV

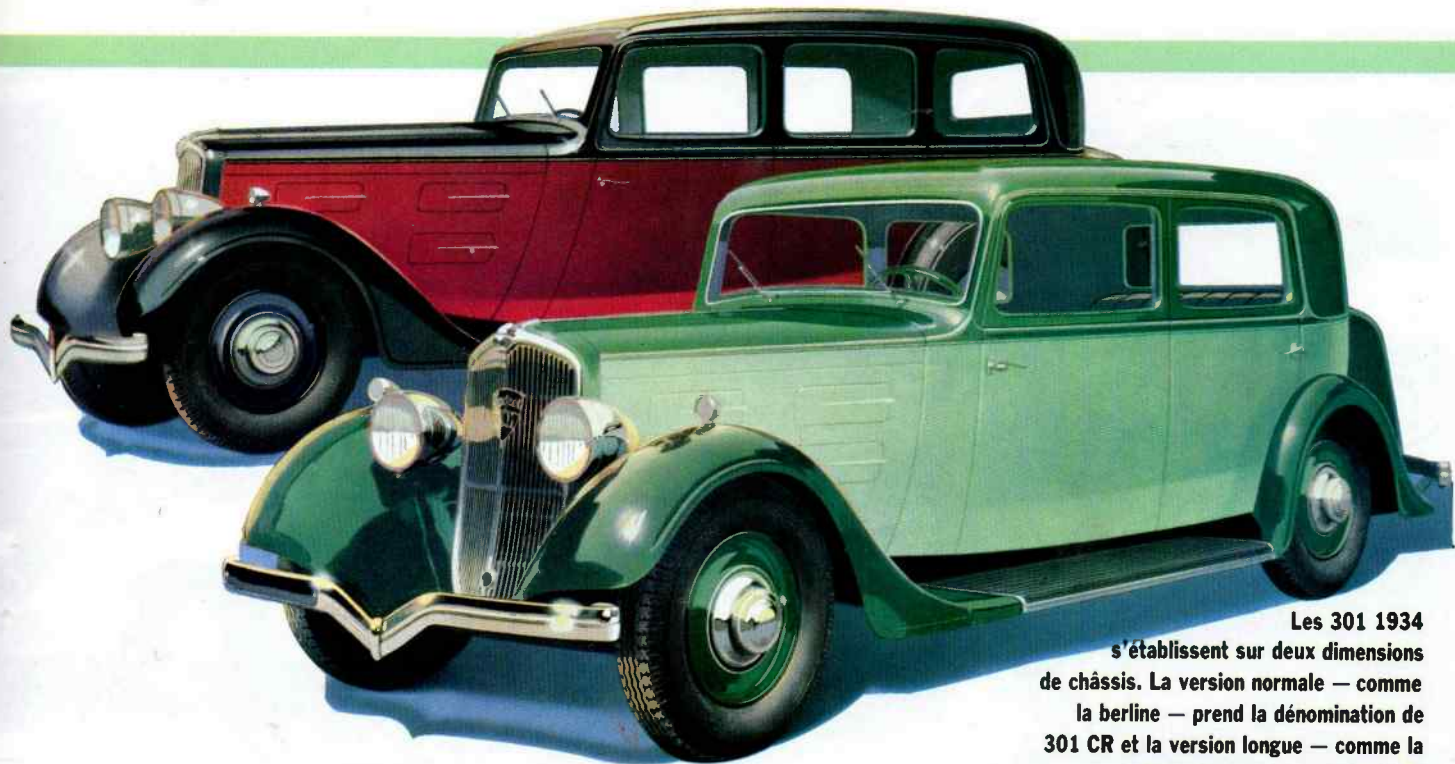
Depuis la fin de la Grande guerre, la voiture française type est la 10 CV, dont on trouve

un modèle chez chaque constructeur. On s'attendrait donc à ce que la nouvelle Peugeot sorte dans cette puissance... Mais ce serait sans compter avec l'amélioration du rendement des moteurs ; la 301 sera une 8 CV seulement et jouera dans ce sens un rôle de précurseur. Au Salon d'octobre 1932 en effet, la Renault Monaquatre passe à 8 CV et Citroën présente sa nouvelle "8", le nouveau standard.

La 301 — ou officiellement 301 C pour "Confort" — reprend l'implantation mécanique de la 201 mais sur un châssis plus large et plus long permettant le positionnement de carrosseries à six glaces. Sa ligne générale s'inspire également du style de la 201, mais avec des ailes avant type cycles qui lui seront caractéristiques. La nouveauté qu'elle apporte ne réside pas dans son moteur, qui est extrapolé du 6 CV avec un alésage supérieur, mais du châssis "Bloctube" de section rectangulaire. L'année précédente la 201 Confort s'était vue dotée de roues avant indépendantes, grande première dans l'histoire de l'industrie automobile de série, qui améliorait

La 301 1934 se voit modernisée par une calandre inclinée en coupe-vent, des ailes enveloppantes et un pare-chocs en V. Le dessin de ce coach sport sur châssis long sera plus tard repris sur la 601 à moteur six cylindres.





Les 301 1934 s'établissent sur deux dimensions de châssis. La version normale — comme la berline — prend la dénomination de 301 CR et la version longue — comme la limousine — s'appelle 301 LR.

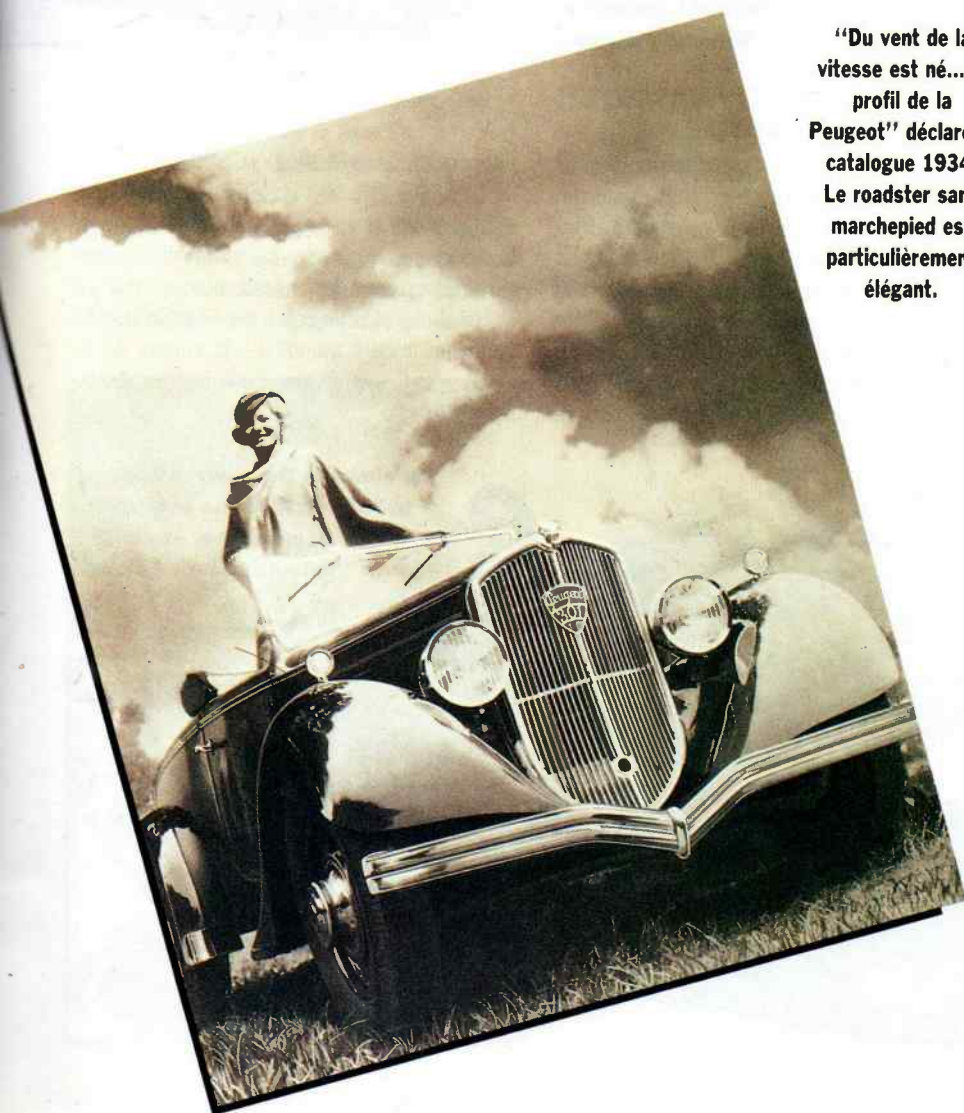
la suspension de manière significative mais inspiraient au châssis de section en U des torsions peu propices à la tenue de route, surtout si la voiture était chaussée en pneus ballons ! La 301 a donc profité de cette expérience et, si elle conserve les roues indépendantes, son cadre a été

renforcé sans pour autant peser plus lourd : sous un profil en U profond est soudée électriquement une semelle formant caisson.

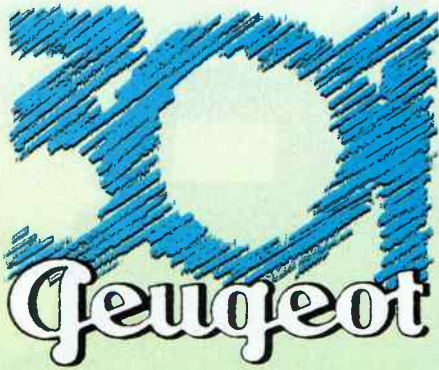
La 301 existe en quatre carrosseries, qui conservent toutes une ossature — même partielle — en bois. La version de base est la con-

duite intérieure quatre portes six glaces avec malle Coquille. Ses flancs de capot sont découpés au fil à plomb et creusés de quatre volets d'aération tandis que ceux des trois autres carrosseries, "Roadster décapotable", "Cabriolet grand luxe décapotable" et "Berline de voyage grand luxe" — qui n'est autre qu'un coach — remontent sur l'auvent et présentent une découpe incurvée dégageant l'espace nécessaire à un cinquième volet. Du fait d'une ceinture de caisse assez basse et d'une lunette arrière d'une largeur inusitée, la visibilité est plutôt meilleure que chez la concurrence. Quelques mois seulement après son lancement, la conduite intérieure 301 adopte le capot à cinq volets et une voie arrière élargie, puis la gamme s'enrichit de quatre nouvelles versions, caractérisées par une moulure d'encadrement des vitres rejoignant la ceinture de caisse et des formes globalement plus modernes. On distingue ainsi deux berlines à malle profilée rapportée ou intégrée appelée aussi "Faux-cabriolet", un coupé tôle "Golf" et un cabriolet décapotable de même dénomination.

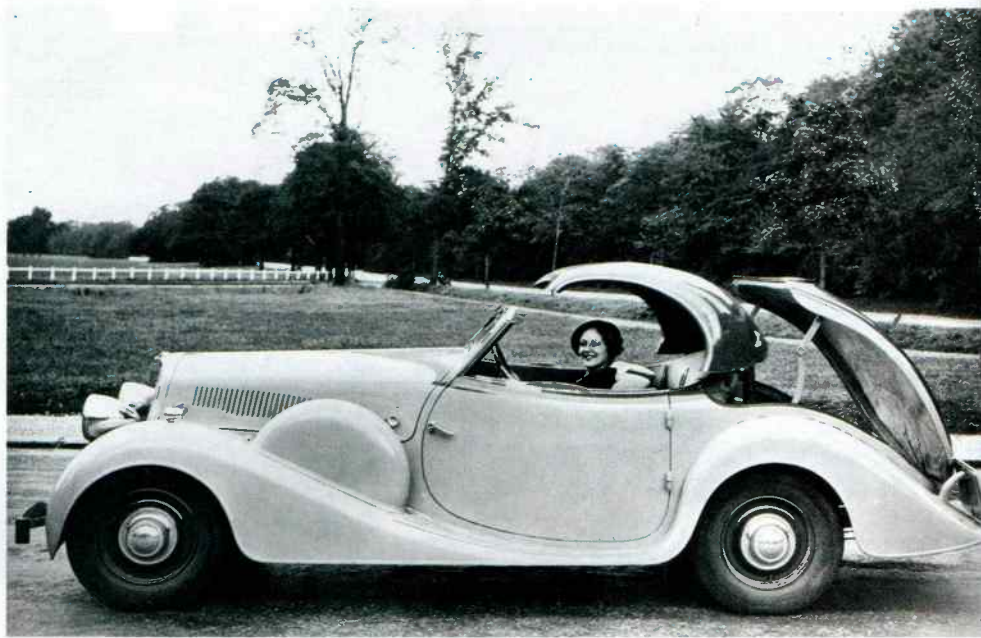
"Du vent de la vitesse est né... le profil de la Peugeot" déclare le catalogue 1934. Le roadster sans marchepied est particulièrement élégant.



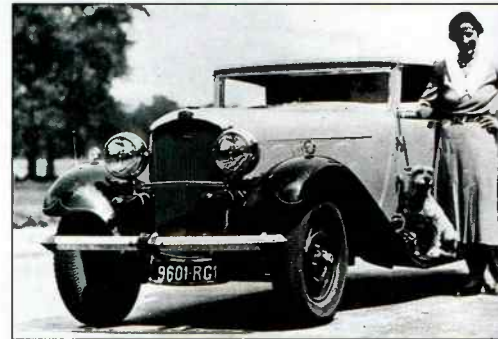
Peugeot a confié à Delarue-Nouvellière le soin d'illustrer un dépliant 301. La légende de celui-ci ? "Tenue de route au cordeau... par tous les temps" !



1934 est l'année des études pseudo-aérodynamiques et Peugeot s'est engouffré corps et biens dans cette voie. Cela nous vaut trois variantes successives de berline profilée — de haut en bas — puis un coach découvrable "robe à traîne"... la voiture de cet essai.



Rares sont les carrosseries spéciales sur base 301, vu la gamme étendue et plutôt réussie des modèles d'usine. On ne peut pourtant oublier le coupé à toit métallique rétractable réalisé par Pourtout sur un dessin de Paulin. Plus classique est le cabriolet Letourneur et Marchand ci-contre...



1933 : L'AÉRODYNAMIQUE A LA MODE

Pour être dans le vent au Salon 1933, il faut être aérodynamique ou en tout cas le clamer bien haut et en porter les stigmates. Peugeot est le premier à jouer le jeu, en cernant les caisses galbées du millésime précédent par des ailes à bavolets, une calandre inclinée en léger coupe-vent surmontée d'une tête de lion, des phares obus que rappellent des feux de position au sommet des ailes et un pare-chocs épais en

V. Pour améliorer l'assise et les proportions, la voie avant s'élargit et au fil des mois quelques retouches sont apportées à la partie mécanique de la 301 CR, qui voit cette année-là son apogée, au point de vue style comme au niveau de la richesse de la gamme. Pas moins de sept carrosseries existent sur châssis court, quatre sur châssis long, plus un coach décapotable aérodynamique "robe à traîne" — la voiture de cet essai — et trois variantes d'une berline aérodynamique.



Les études de style fuyant débouchent en 1935 sur la "queue de castor"... un premier pas vers la ligne "Fuseau Sochaux". Ce coupé date de 1936, reconnaissable à ses phares bas et ses roues ajourées.



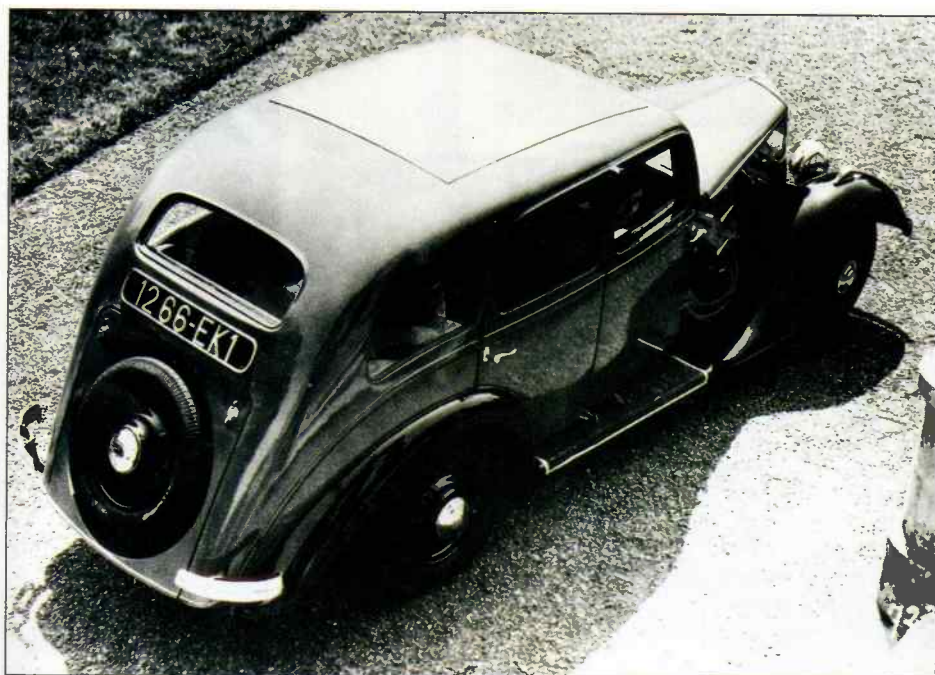
Cette naïve illustration met l'accent sur les nombreuses versions utilitaires dérivées des 201 et 301. Du fourgon rapide à la benne basculante en passant par l'ambulance ou l'autocar 15 places, tout était envisageable.

1934 : LA QUEUE DE CASTOR A FRAPPÉ

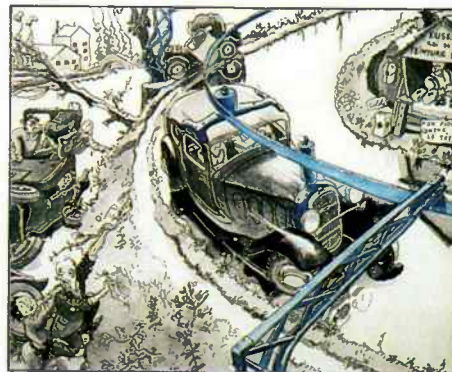
Sur le stand Peugeot du Grand Palais en octobre 1934, toutes les autos se distinguent par un arrière en toboggan intégrant le coffre qui reste accessible de l'extérieur. Cette forme reste

dans les mémoires sous la dénomination de la "queue de castor" Peugeot. Le second événement est le lancement de la 10 CV 401 D qui devient le pivot de la gamme au détriment de la 301 D. Cette dernière n'est plus que la version 8 CV de la 201 D longue, proposée en conduites intérieure

res à vocation utilitaire. Pour leur dernière année d'existence au catalogue, les 301 D ont un sursaut de vigueur grâce à deux nouvelles carrosseries coupé et cabriolet et des roues artillerie. Mais pour elle, le glas sonne en octobre 1936.



La "queue de castor" donne un aspect assez lourd aux conduites intérieures ; contrairement à ce qui se fait souvent chez la concurrence, les bagages sont accessibles de l'extérieur. Ci-dessous les "Virages au compas", selon Delarue-Nouvellière.





Les Peugeot 301 — et 201 à moteur de 301 — ont longtemps participé au Rallye de Monte-Carlo et au Tour de France automobile. Charles de Cortanze, qui s'illustrera au volant des Darl'Mat, et Gillard posent ici devant "Perce Neige", leur voiture du Monte-Carlo 1934.



SPORT ET UTILITAIRES

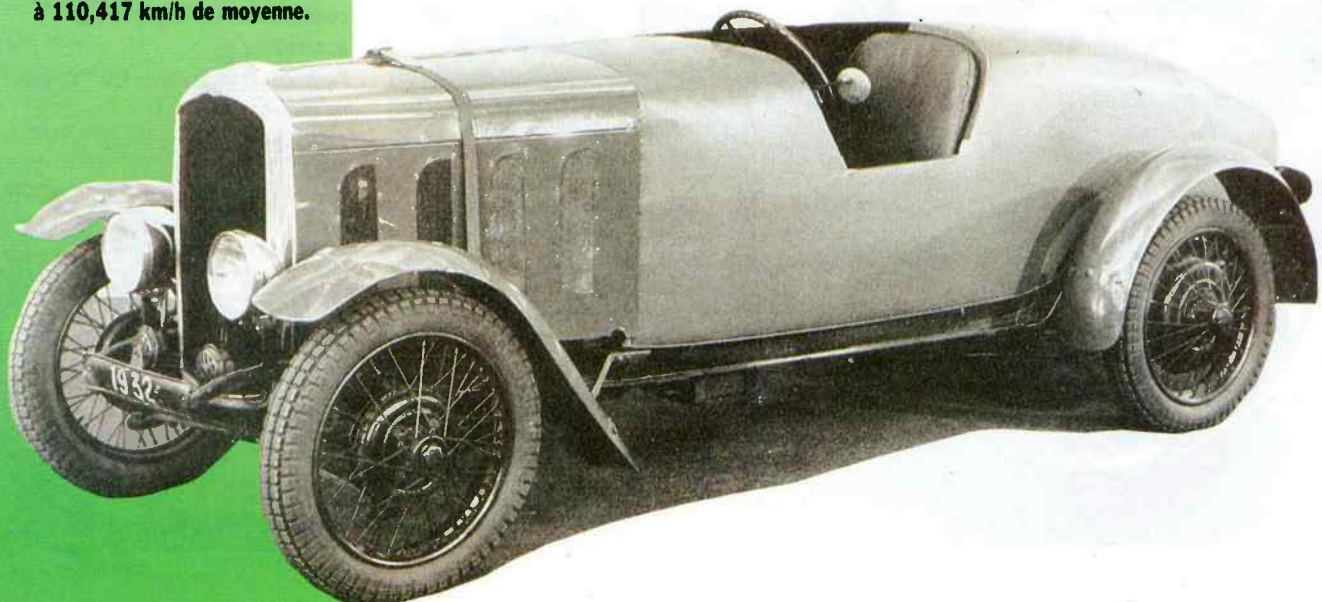
Le temps n'est plus aux torpédos commerciaux dans les années 30, et Peugeot continue dans ses gammes 201 puis 301 à intégrer une carrosserie mixte tourisme - utilitaire, sous la forme de limousines avec ou sans hayon établies sur le châssis long. Dans cette configuration, la 301 M a cours jusqu'en décembre 1932 où elle est remplacée par la 301 CL, enfin plantée sur un vrai châssis 301 Bloctube, à roues avant indépendantes et cantilevers arrière. S'éloignant un peu plus de la série tourisme, un certain nombre de plateaux et fourgons au châssis arrière conventionnel et plus large a été produit, portant les noms évocateurs de 301 T, "SK", "SKR", "MKD", etc. A l'opposé de cette tâche de bête de somme, la 301 se tirera aussi honorablement des épreuves sportives dans lesquelles elle se trouvera engagée, à commencer par les records d'endurance établis les 2 et 3 juin 1932 à Miramas avec le pilote André Boillot : 2.650 km en 24 heures à la vitesse moyenne de 110,417 km/h. Une autre 301 spéciale répondant au doux nom de Delphine et affrétée par Yacco fera tomber encore quelques records mais sera éclipsée par

la "Petite Rosalie" Citroën. La 301 trouve son terrain de prédilection dans les rallyes : Monte-Carlo et le Tour de France où elle laisse un bon souvenir. Joliment habillée par l'usine, la 301 a peu inspiré les carrossiers indépendants. Le dentiste-styliste Georges Paulin ne résistera pourtant pas à concevoir pour elle une robe qui ne passera pas inaperçue : l'Eclipse. Ce sera la première Peugeot à toit métallique rétractable. ■

La 301 des records de Miramas, telle qu'elle est conservée au musée Peugeot de Sochaux. Avec André Boillot au volant, elle parcourut 2.650 km en 24 heures à 110,417 km/h de moyenne.



Avec l'aide des roues avant indépendantes et de Cupidon, on oublie le volant... même sur les plus mauvais pavés !



On ne dira jamais assez que pour restaurer une voiture ancienne, à châssis qui plus est, il faut de la place pour travailler et entreposer ses pièces, du temps à y consacrer et quelques sous à verser tous les mois dans ce tonneau des Danaïdes. Le reste n'est que brouilles... Allons-y quand même de notre petit couplet ; les chiffres et les adresses rassurent toujours.



CONSEILS PRATIQUES

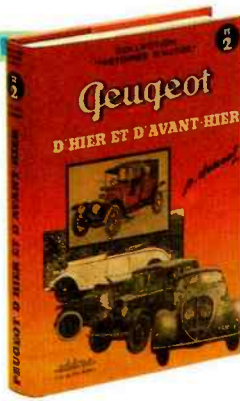
La motivation d'achat d'une 301 Peugeot peut relever de plusieurs démarches : affective ("mon grand-père avait la même"), raisonnable ("c'est ma première, j'opte pour une populaire issue d'une grande marque"), le hasard aussi... Une voiture qu'il faut "saisir", une carrosserie particulière ou en état irréprochable. Mais dans cette gamme d'autos, il faut noter que la plupart des transactions s'effectuent sur des voitures à restaurer, pour en limiter le coût initial ou... se faire la main.

On avancera néanmoins une fourchette allant pour une carrosserie fermée à quatre portes de 16.000 à 36.000 F. Un coupé s'échange entre 20.000 et 50.000 F, avec un pic à 72.000 F pour le coach décapotable 301 CR, vu sa rareté. Les roadsters et cabriolets, en haut de l'échelle, grimpent de 28.000 à 85.000 F. Curieusement, un modèle D est plus coté qu'un CR, lui-même se situant au-dessus d'un C (exception faite des berlines et limousines 301 D qui ne sont que des utilitaires). L'évolution ne se fait donc pas ici au bénéfice de l'âge !

SUR LES RAYONS DE MA BIBLIOTHÈQUE

Aucun historien-écrivain n'a encore consacré sa vie et son œuvre à la cause de la Peugeot 301. Il existe par contre un certain nombre d'ouvrages génériques sur la firme sochaliennne, dont voici les principaux... souvent sous la signature du regretté Pierre Dumont :

- Toutes les Peugeot, de René Bellu, 29217 Le Conquet. La bible, ou toute la gamme détaillée année par année, photos et croquis à l'appui.
- Peugeot, par Pierre Dumont, aux éditions EPA, collection Toute l'histoire, 83, rue de Rennes, 75006 Paris, tél. (1) 49.11.11.77. Un livret qui tient dans la poche mais contient l'essentiel sur l'histoire de la marque et l'identification des modèles.



— Peugeot, sous le signe du lion, par le même auteur et chez le même éditeur. Complément beaucoup plus épais du premier, cet ouvrage en constitue le développement logique.

— Peugeot d'hier et d'avant-hier, la dernière mouture de Pierre Dumont sur le sujet, édité par La Vie de l'Auto-Edifree, B.P. 88, 77303 Fontainebleau cedex, tél. (1) 64.22.62.75. L'auteur y dévoile, sur la même trame que précédemment, le fruit de ses dernières recherches et bon nombre de clichés inédits.

— La production Peugeot de 1889 à 1968, en trois tomes. Publiés par les usines Peugeot, ces trois fascicules ne sont pas disponibles en librairie mais doivent être consultables auprès de l'Aventure Peugeot. Ils fournissent chiffres de production, codes d'usine et caractéristiques techniques.

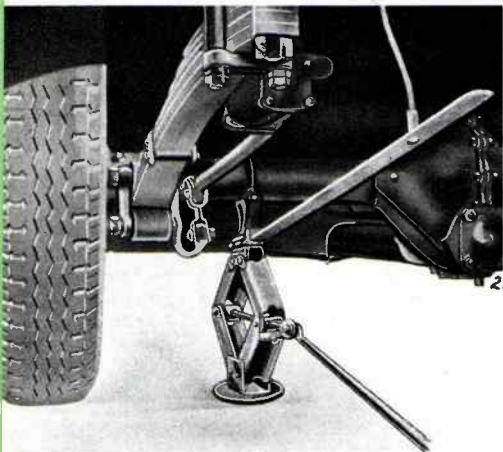
Avant de plonger ses doigts dans le cambouis, on pourra utilement aborder la lecture de la Revue Technique automobile :

- RTA de décembre 1950, ETAI, 20-22, rue de la Saussière, 92100 Boulogne, tél. (1) 46.04.81.13. L'étude de toutes les Peugeot de la série "01", de la 201 à la 601, a été reprise dans la collection "Les Archives du collectionneur"

DES CLUBS DE LIONS

Il est difficile, pour une auto d'avant-guerre, de citer un réparateur spécialiste de tel modèle. D'une part la technologie diffère peu d'une marque à l'autre, et d'autre part la restauration d'une telle voiture fait appel à de nombreux artisans et fournisseurs de pièces. Le mieux est encore de se renseigner auprès des clubs de la marque, qui constituent de véritables fichiers vivants directement exploitables et animés d'une passion certaine. Voici leurs coordonnées :

- L'Aventure Peugeot, 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris, tél. (1) 40.66.55.11. poste 4992. Emanation des usines Peugeot, l'Aventure a accès aux archives de la maison, dispose d'un musée d'exposition, carrefour de l'Europe, à Sochaux et renseigne ses adhérents la questionnant par courrier, qui sont unanimes pour louer ses services.
- Les Amis du lion, 15, rue Henri Martin, 94200 Ivry-sur-Seine, tél. (1) 46.72.70.47.
- Amicale Peugeot anciennes Flandre Artois, 184, rue Gambetta, 59110 La Madeleine, tél. 20.31.55.95 (soir) ou 20.51.03.73. (H.B.).
- Les Amis du lion de Sochaux, section Peugeot du GAVAP, Vaucelles et Beffecourt, 02000 Laon, tél. 23.24.12.70. ■



Vu le long porte-à-faux arrière de la 301, Peugeot a conçu un judicieux guide de cric, qui vient ainsi se loger sous l'essieu sans devoir se coucher sous la voiture.

ILS ROULENT EN 

La Peugeot 301 n'a rien d'un objet mythique : ils sont des dizaines par région, les collectionneurs qui possèdent une telle voiture. Pour que leur expérience profite au plus grand nombre, nous les laissons exprimer les joies et les déceptions que leur inspire cette sochaliennne, les souvenirs qu'elle évoque, ses points à surveiller et les choses à ne pas faire...

Je crois honnêtement pouvoir affirmer que la 301 est une voiture solide, remarquablement fiable, bien conçue et bien construite." déclare M. Honoré Pieters, un avis à peine nuancé par M. François Blain, qui a utilisé près de dix ans durant — de 1940 à 1950 — la 301 familiale.

"En dix années ou presque, j'ai eu la possibilité de parcourir à son volant un nombre res-

La calandre plate de la 301 C 1932 a la préférence de M. Poupart, de Hamoir en Belgique.

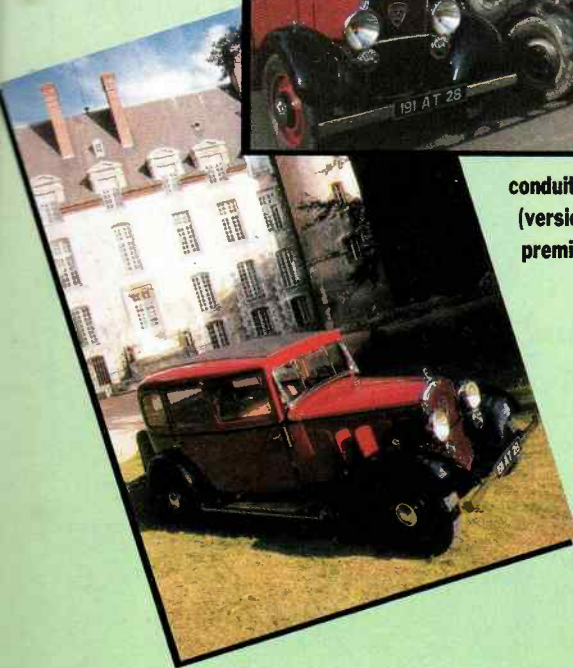


Direction flottante et freinage à prévoir à l'avance, nous dit M. Marly, de Dijon, mais de l'espace et du confort.



M. Jeannot, de Chartres, a restauré et conduit les trois générations de 301 : C, LR (version longue) et D. C'est la première qu'il préfère.

La 301 C de M. Paviot, de Langueux, est une grande routière : 1.000 kilomètres pour se rendre aux Coupes de l'Age d'Or et retour ne lui font pas peur !



Le sauvetage de la 301 de M. Laval, de Thiers, est rocambolesque. Sa première propriétaire la retrouve ici avec émotion.



M. Pieters, de Bruxelles, a acheté en première main son magnifique roadster 301 CR en 1959. L'absence de marchepieds lui donne toute son élégance.



Pour M. Leulier, la 301 est une auto sans problème. La sienne, dans son jus, accuse 54 ans et 110.000 km.

M. Jumel, de Marcq-en-Barœul, n'a plus que cette photo en souvenir du coach Golf de Luxe de son père.



pectable de milliers de kilomètres. Cependant, pour ce qui concerne son comportement routier, j'ai beau faire appel à ma mémoire, je n'arrive pas à me remémorer des qualités particulièrement marquantes, ni des défauts rédhibitoires. Les accélérations n'étaient pas foudroyantes, mais les dépassements ne posaient pas de problèmes. Elle n'avait pas la tenue de route d'une traction-avant, mais je ne me souviens pas qu'elle louvoyât sur la route. La suspension était très souple, trop même car elle talonnait facilement s'il y avait des passagers à l'arrière, et elle se couchait fortement dans les virages. La vitesse de croisière était de 80/90 compteur, tout à fait comparable à celle de ses concurrentes telles que la Celtaquatre ou la Rosalie. C'était donc, en son temps, une honnête voiture moyenne, facile à conduire et d'un confort suffisant pour permettre de longs parcours. A de nombreuses reprises, elle effectua des trajets de 500 km en une journée. J'ai oublié de mentionner que la boîte de vitesses était agréable à manier, avec les seconde et troisième synchronisées. Cependant, la 2^e vitesse était trop courte et faisait mouliner le moteur dès la moindre montée.

La longévité des organes mécaniques était dans les normes de l'époque, bien que les moteurs Peugeot fussent réputés pour "tourner vite" et donc s'user plus vite. Ce qui était totalement faux. Deux points faibles doivent être signalés : les demi-arbres de roues arrière ainsi que les lames de ressorts arrière qui cassaient fréquemment. D'autre part, les démarrages à froid étaient souvent problématiques, le moteur se noyant facilement, s'il ne partait pas aux premières sollicitations. Quant à la carrosserie, après 14 années, aucune attaque de rouille n'était apparue. Seul le bas de la porte du coffre avait pas mal souffert."

L'image même du bon outil tel qu'on le fabrique en Franche-Comté, donc. Sa facilité de conduite — "même par un non-initié à la voiture ancienne" — est également mise en avant par M. Hubert Leulier, dont la 301 personnelle accuse 110.000 km au compteur avec pour seuls travaux importants, la réfection du moteur avec des coussinets en métal rose, plus résistant que le régule, et un roulement de pompe à eau étanche. M. Jean Poupart, lui, reste fidèle pour cet organe à la corde de chanvre graphitée, mais il semble bien que ce presse-étoupe soit un des points à surveiller. Par ailleurs, en raison du montage de la pompe à eau en bout de dynamo, il ne faut pas trop tendre la courroie. Signalons également la mésaventure arrivée à M. François Vautier : croyant bien faire, il refit son moteur avec des pistons anciens jamais montés. D'un coefficient de dilatation supérieur à ce que l'on connaît actuellement, ils serrèrent rapidement, obligeant à réalésér.

Heureusement, les pièces détachées ne sont pas introuvables pour ces modèles. Toutes ? Non, car il en est une qui résiste encore et toujours au restaurateur : la poignée de malle Coquille !

Les essuie-glaces sont au-dessus du pare-brise sur les premières 301. Ils descendent en dessous sur les CR puis reprennent leur position haute sur le type D, comme celui de M. Herold, ci-dessus ou de M. Allemeersch, ci-dessous.



Remplacez la planche à voile par un skiff, la chemise Lacoste par un costume "flottant", vous plantez le décor de cette jolie vue d'époque autour du cabriolet Peugeot 201 M — appellation 1937 de la 301 D.



Avant — après... ou la résurrection d'une conduite intérieure 301 D 1935, par les soins de M. Studer, de Villefranche-sur-Saône. Notez le capot provenant d'une 201 M.



ILS ROULENT EN



Le père de M. Blain, de Compiègne, et sa 301 D en août 1937. Cette voiture à la caractéristique queue de castor resta dans la famille jusqu'au printemps 1950.



Une rare carrosserie spéciale sur base 301, due à Meulemeester dans un style assez britannique. Propriété de M. Baey, cette voiture est actuellement à La Réunion.

Cet élégant cabriolet 301 D, appartenant à M. Lelion, d'Avranches, précède de peu la ligne "fuseau Sochaux". Boutons et poignées sont d'ailleurs déjà ceux de la 402.



Cet objet en zamac a hanté pendant un an les rêves de M. Patrick Pernin et fait encore aujourd'hui défaut à M. Jean-Pierre Marly. La malle était pourtant un accessoire sous-traité, donc distribué chez plusieurs constructeurs. Enfin, pour en terminer avec ces appréciations, tous s'accordent à voir dans la 301 une voiture bien équipée, comme le dit M. Georges Studer : "Son tableau de bord est assez complet, avec sa montre, son éclairage et ses essuie-glaces électriques ou à dépression". Et chacun d'ajouter "et le rideau pare-soleil de lunette arrière avec sa tirette", "et le plafonnier, le repose-pieds réglable pour les passagers arrière"...

Mais que ce confort ne fasse pas baisser votre attention : le danger peut provenir de la pédale du milieu, car "le freinage seul est insuffisant et demande une certaine période d'adaptation et surtout un réglage de spécialiste car d'un bon équilibre et d'une bonne répartition de la tension sur les câbles dépend la sécurité de l'ensemble." Réglage et anticipation sont donc plus que jamais mères de sûreté. ■

La préférez-vous en cabriolet ou en coupé ? Deux variantes d'un joli coup de crayon mais un capot trop court de 20 cm pour être pris au sérieux, d'après M. Vautier, de Quimper.

