

Le Peugeototiste

Numero 2

1998



Amicale 203 Peugeot - Pays de Loire
128 rue de la Jaunaie - 44230 Saint Sébastien / Loire



La 203 camionnette 1951 de l'Association ...

Bulletin de liaison réservé aux adhérents de l'Amicale 203 Peugeot Pays de Loire. Ne peut faire l'objet d'une transaction commerciale.

Le Peugeototiste

EDITORIAL

Amicalement vôtre ...

Après pratiquement deux années d'interruption, voici (enfin !) votre nouveau bulletin 1998. Réalisé dans le même esprit que la précédente édition, il rassemble témoignages de collectionneurs, reportages, bonnes adresses et autres surprises que vous découvrirez au fil de sa lecture.

Certain que vous prendrez autant de plaisir à le parcourir que moi, lors de la découverte des différents articles que les adhérents m'ont confiés, j'encourage chacun d'entre-vous à vous lancer dans « l'aventure » !

Cette année présente un caractère particulier dans la mesure où notre modèle phare, la 203, fête ses 50 ans. De nombreuses manifestations sont d'ores et déjà programmées en France (Rétromobile, Lomme, Montléry, Sochaux). En ce qui concerne notre Région, nous envisageons une commémoration le 19 Septembre: affaire à suivre !

D'ici là bonne lecture et, en attendant de souffler les 50 bougies, je vous souhaite d'excellents moments au volant de votre Peugeot favorite.



AMICALE 203 PEUGEOT - PAYS DE LOIRE
128 RUE DE LA JAUNAIE
44230 SAINT-SEBASTIEN SUR LOIRE
☎ 02-40-06-54-91

Composition du Bureau

Président:	F. Triou
Trésorière:	M. Robin
Secrétaire:	Y. Denis
Adjointe:	L. Gautier
Pièces détachées:	D. Puaud
Conseillers techniques	M. Châtelier Y. Triou

Le Président.

A l'intérieur

- ① Compte-rendu de l'A.G.
- ② Périple outre Manche ...
- ③ La Peugeot 601
- ④ Il était une fois... la 202
- ⑤ La 203 en BD etc...

Les amateurs de Peugeot anciennes de la Région Ouest se réunissent les 1er dimanches du mois, de 10h30 à 12h30, à St Sébastien/Loire (44) rue J. Macé - face médiathèque.

Tél: 02-40-80-86-30

Compte-rendu de l'Assemblée Générale du 7 Décembre 1998

Présents: L. Bouquet, P. Carriou, M. Chatelier, Y. Denis, L. Gautier, S. Joly, P. Lafontaine, C. Lanoé, H. Le Guellaud, J. Le Mouel, D. Masson, P. Ménard, JJ Oger, M. Orcil, R. Périssinot, R. Prou, D. Puaud, JJ. Rousseau, F. Triou, Y. Triou, J. Trochel & L. Wangala.

Excusés: D. Chouin & R. Robin.

Absents: M. Avril, E. Barré, C. Bouvet, Y. Demanges, D. Durand, B. Fanic, E. Fradin, L. Lelièvre, A. Peugnet, S. Rose, C. Roussel & M. Valles.

Rapport moral:

* *Manifestations 1997:* Sortie dégomme le 16 Mars. Sortie 02 le 8 Mai. Promotion du coupé 406 le 14 Mai. Rallye annuel le 1er Juin. Rallye du Phare-Ouest le 2 Août. Rétro-mécanique Aigrefeuille le 21 Septembre & Exposition au château de la Chaboterie le 21 Septembre.

* *Nouvelles cartes d'adhérents.*

De nouvelles cartes, format carte bancaire, ont été élaborées afin de remplacer l'ancien modèle en rupture de stock. Celles-ci sont délivrées à partir de la cotisation en cours (année 1998).

* *Sortie dégomme 1998.*

elle aura lieu le Dimanche 29 Mars, le déjeuner sera pris à l'Auberge du Pays de Retz à Port St Père après une petite virée (prix de la journée : 135 F/Personne).

* *203 camionnette du Club:* bonne nouvelle... elle roule ! L'année 1997 a été son année car les travaux principaux ont été réalisés: carrosserie, peinture, traitements, remontage ... Depuis sa première sortie à Aigrefeuille elle a parcouru près de 200 kms sans problème. Nous souhaitons qu'elle retrouve sa configuration bâchée pour le Rallye annuel. Pour ce faire, Michel Châtelier a déniché des arceaux de 403 qu'il prépare et nous espérons que la bâche découverte cet été sera opérationnelle !

* *Secrétariat.*

Yves Denis se trouve, dorénavant, épaulé par Laure Gautier qui assure la fonction de secrétaire adjointe.

* *Bulletin de l' Association.*

Le prochain bulletin a été annoncé pour le mois d'avril.

* *Rallye annuel 1998.*

La Région retenue, cette année, est le nord de la Loire-Atlantique et plus particulièrement la Région de Blain. Réservez dès maintenant la date du Dimanche 7 Juin 1998 !

* *Cinquantenaire de la 203 à Nantes.*

La date est déjà fixée: le samedi 19 Septembre. De nombreuses surprises prévues et surtout beaucoup de 203. Nous en reparlerons en cours d'année.

Rapport financier:

A ce jour en caisse 7642 Frs dont 5618 Frs en Sicav Association.

30th great
**BEAULIEU
AUTOJUMBLE**

**September 7/8
1996**

CLASSIC CAR
WEEKLY PREVIEW

PERIPLE OUTRE-MANCHE ...

...UN WEEK-END DE SEPTEMBRE

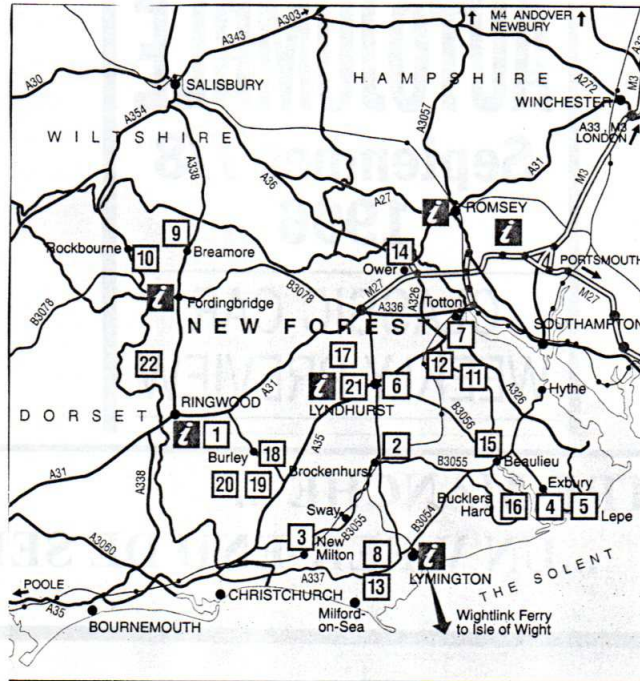
Par C. Lanoë



Quelle envie les pique ces illustres ancêtres d'oser braver la Manche en ce Samedi 7 Septembre 1996 dès 8h du matin ?

Ce sont bien trois Citroën et une Peugeot 403 qui attendent patiemment dans le port de Cherbourg encore à peine éveillé. Ces quatre anciennes pénètrent dans le cœur du *Pride of Cherbourg*, ferry de la Compagnie *P and O* qui les transportera à Portsmouth, en Angleterre..

cette équipée ne prendait-elle pas la direction de Beaulieu dans le New-Forest afin de se rendre à l'*Autofumble* ?



En effet, les collectionneurs de voitures anciennes se sont donnés rendez-vous ce week-end du 7 et 8 septembre 1996 pour la 30^{ème} vente de pièces détachées et de véhicules anciens au Musée de Beaulieu dans le Comté du Hampshire. C'est, sans aucun doute, la plus importante et la plus attrayante concentration du genre en Europe..

Cette année, cette manifestation, implantée sur quatre hectares dans la magnifique propriété de Lord Montagu, n'accueillait pas moins de 1800 exposants:

- pièces détachées de véhicules anciens (principalement pour des voitures anglaises). Il était toutefois possible de trouver quelques pièces de voitures françaises (des modèles Peugeot entre-autres, mais d'avant-guerre). Lors d'une telle manifestation, nous comprenons aisément que les Britanniques peuvent restaurer leurs véhicules (même très anciens) sans trop de difficultés.
- revues et livres concernant l'automobile ancienne, les jouets, etc...
- miniatures, autos à pédales, etc...

→ motos anciennes



Une vente aux enchères regroupant de nombreux véhicules de prestige avait lieu le samedi sous chapiteau orchestrée par Christie's (NDLR: célèbre commissaire-priseur britannique).

Voici, ci-dessous, la liste des voitures présentées. A titre indicatif, en septembre dernier la Livre Sterling était évaluée à environ huit francs. A vos calculettes !!!

Guide prices

Cars for sale include the following. Estimates set by auctioneer.

1928 Bentley 4.5 tour, one owner since 1939	£120,000-£140,000	1971 Jaguar E-type Se3 V12 cpe	£9,000-£11,000
1965 Ferrari 500 Superfast cpe	£85,000-£95,000	1931 Buick Model 95 8cyl tour NR	£7,000-£10,000
1954 Osca Maserati 2000S LHD spt	£70,000-£90,000	1954 Triumph TR2 spt, 20,200m from new	£7,000-£10,000
1964 Ferrari 250GT Berlinetta Lusso LHD cpe	£70,000-£75,000	1965 Jaguar Mk 2 2.4 sal	£8,000-£9,000
1960 Bentley S2 Continental LHD d'hd	£60,000-£70,000	1952 Daimler DB18 Special Sports d'hd	£7,500-£9,000
1921 Rolls-Royce Silver Ghost	£60,000-£65,000	1926 Austin Heavy 12 tour NR	£6,000-£8,000
1930 Cadillac V16 LHD sal	£35,000-£40,000	1931 Nash 8-cyl d'hd	£6,000-£8,000
1966 Bentley S3 Flying Spur, ex-Rolling Stones	£35,000-£40,000	1959 Osca 1500S LHD cpe	£6,000-£8,000
1898 Leon Bollee 3hp voiturette	£18,000-£22,000	1963 Triumph TR4 spt	£6,000-£8,000
1984 Ferrari Mondial Quattrovalvole cpe	£18,000-£22,000	1975 Rolls-Royce Silver Shadow sal	£6,000-£8,000
1970 Mercedes-Benz 280SE cabrio	£15,000-£20,000	Half-scale Jaguar XK140 rds	£6,000-£8,000
1964 Rolls-Royce Silver Cloud 3 sal	£13,500-£15,000	1929 Buick Model 25 6cyl tour NR	£5,000-£8,000
1936 Lagonda LG6	£12,000-£15,000	1930 Marmon LHD tour NR	£6,000-£8,000
1897 Horseless carriage	£10,000-£15,000	1971 Iso Rivolta Lele LHD cpe	£5,000-£8,000
1921 Angus Sanderson 14hp tour	£12,000-£14,000	1924 Mathis tour	£5,000-£7,000
1938 Rolls-Royce 25/30 Windovers sal	£12,000-£14,000	1961 Alvis TD21 sal	£3,000-£5,000
1927 Morgan Aero 3-wheeler spt	£11,000-£13,000	1964 Beardmore taxi	£3,000-£5,000
1915 Ford Model T LHD tour	£10,000-£12,000	1962 Morris Mini sal	£2,500-£4,500
1949 Triumph 2000 rds	£10,000-£12,000	1922 Ford Model T LHD rolling chassis	£2,200-£2,500
1971 Mercedes-Benz 280SL rds	£8,000-£12,000	1976 Ford Mustang 2 Mach I	£1,000-£1,500

Une vente de particuliers à particuliers d'environ 300 véhicules avait également lieu dans l'enceinte de la propriété des 'Montagu'. « Ce qui est génial dans la vente de particuliers à particuliers, c'est que les propriétaires des superbes voitures sont là pour discuter avec d'éventuels acquéreurs et leur fournir un historique du véhicule qu'ils vendent » déclare John Coleman, organisateur du 30ème week-end de Beaulieu.

En 1967 lors de la première concentration à Beaulieu, il n'y avait que 75 stands, et celle-ci n'avait attiré que quelques centaines de visiteurs. Cette année, environ 40000 visiteurs ont été accueillis au cours du week-end. On vient désormais de toute l'Europe, même d'Australie et des Etats-Unis pour trouver la pièce rare qui permettra de restaurer une voiture ou une moto ancienne.

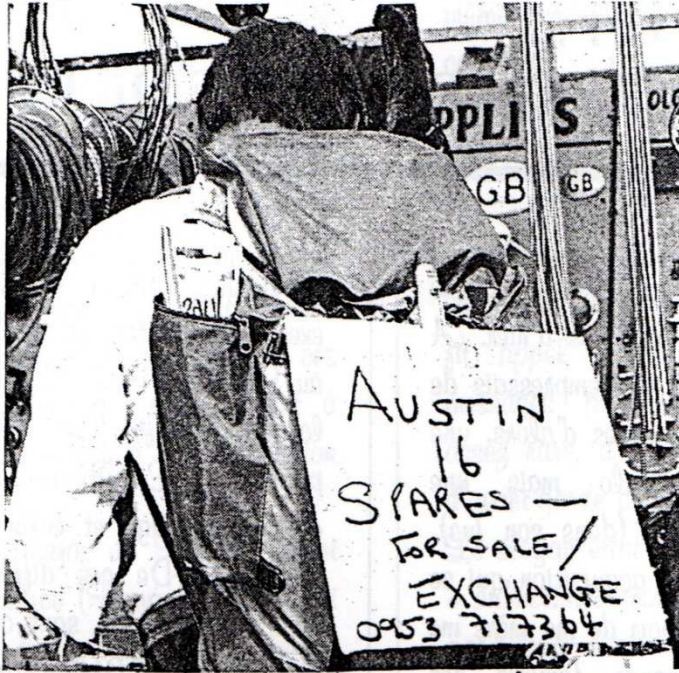
Lorsque le collectionneur aura trouvé 'ladite pièce rare' il pourra:

- ❶ soit visiter le magnifique 'Musée National de l'automobile' (nous y apporterons quelques précisions à la suite de cet exposé) qui possède l'une des plus prestigieuses collections de véhicules anciens, y compris quelques-unes des célèbres voitures qui ont battu les records du monde de vitesse.
- ❷ soit flâner dans le parc de Beaulieu, propriété des Montagu, et visiter 'Palace House' (la château des Montagu), l'abbaye de Beaulieu ou encore, les jardins.

Cette manifestation grandiose propose également aux acheteurs et aux vendeurs différents services:

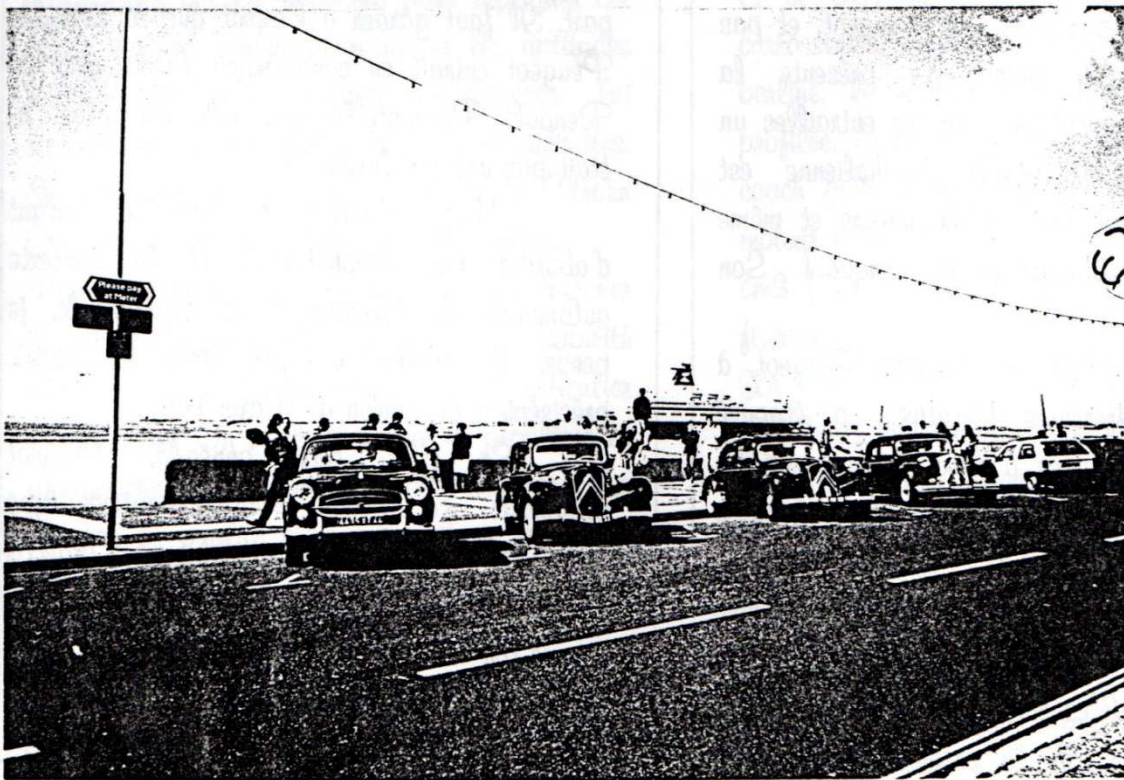
- des navettes pour transporter à votre véhicule des pièces lourdes et encombrantes.
- une consigne
- un bureau de change
- un restaurant, un self et même le traditionnel 'Fish & Chips' et ... 'of course' un Pub, mobile certes, mais où l'on sert tout de même des pintes de Guinness à la pression !!!

Beaulieu, c'est enfin l'endroit où chacun peut acheter ou vendre d'une manière très originale.



Amateurs de voitures anciennes, de verdure, fouineurs, anglicistes, nostalgiques, curieux, châtelains, aventuriers, buveurs de bière, mangeurs de frites; je ne peux que vous inviter un jour à traverser la Manche en compagnie de « votre préférée » afin de vous enivrer des plaisirs du passionné ... !!!

See you later.



LA PEUGEOT 601 ...

... OU L'ETOILE FILANTE DE LA SERIE 01

Par F. Triou

Ma passion des Peugeot anciennes, comme beaucoup d'entres-nous, ne date pas d'hier. A 18 ans, le permis en poche, je m'empressais de m'offrir non pas, comme les jeunes d'alors, une R5 ou autre VW Polo mais une « magnifique » 203 C 1956 (dans son jus), achetée dans une casse. Cette acquisition qui se fit d'ailleurs au grand désespoir de ma mère me faisait entrer dans la grande famille des Peugeotistes. Malgré tout, je ne vais pas vous parler, aujourd'hui, de 203 (Rassurez-vous, ce n'est que partie remise !) mais d'un tout autre modèle qui me fascine depuis longtemps. Bien-sûr c'est une Peugeot, et pas n'importe laquelle puisqu'elle présente la particularité de posséder dans ses entrailles un 6 cylindres. Cette belle Sochaliennne est pourtant méconnue des collectionneurs et même de beaucoup d'amateurs de la marque ! Son Prénom ? 601.

Une constatation s'impose: Peugeot, à travers ses différentes tentatives, a éprouvé souvent des difficultés à faire de ses modèles haut de gamme 6 cylindres, des réussites commerciales !

Exceptées les fabrications confidentielles comme le type 112B en 1909 ou encore plus proche de nous les modèles sans-soupape types 156 et 184 des années 20, la première 6 cylindres

Peugeot fabriquée en série (plus de 12000 exemplaires) était la 12-6 type 183, présentée au Salon de 1927. Comme nous le verrons par la suite ce fût loin d'être une réussite sans précédent ! Ensuite vint la 601, puis la 604 au bilan mitigé et enfin actuellement la 605 SV 24. De ces différentes générations, la moins produite fut, sans conteste, la 601.

Certes la 601 n'était pas un modèle révolutionnaire. Elle fût présentée au Salon de 1934 en même temps que la Citroën Traction-Avant ! La première avait un goût de fin de race tandis que la deuxième innovait de toute part. Il faut garder à l'esprit que la nouvelle Peugeot entraînait en concurrence directe avec la Renault Primastella qui, elle non plus, n'était pas une révolution en soi.

Mais n'anticipons pas et avant d'aborder les circonstances et le contexte automobile de l'époque il est souhaitable, je pense, de revenir un peu dans le passé, précisément au Salon de Paris 1927.

En effet, cette année-là, Peugeot présentait sa dernière création baptisée type 183 12cv / 6 cylindres qui avait pour objectif principal d'apporter du sang neuf à une gamme, somme toute, assez disparate.

L'acheteur potentiel avait le choix entre les petites 5cv type 172, qui assuraient le succès

de la marque, les types 177 et 181 en milieu de gamme puis, à l'autre extrémité, les fameuses sans-soupape qui faisaient figure, il faut bien l'avouer, de dinosaures!

Ces sans-soupapes qui fleurissaient aussi du côté des firmes Voisin et Panhard étaient en perte de vitesse du fait, principalement, à une technique stagnante: Le brevet Knight arrivait peut-être à ses limites !? De plus ces automobiles très coûteuses qui s'adressaient à une élite étaient mal adaptées à une production en série.

C'est pourquoi l'état-major de Peugeot qui lorgnait sur la concurrence (Renault mais aussi Berliet, Mathis ...) pensait qu'il était temps de tourner une page et de lancer un modèle haut de gamme moderne, même si plus conventionnel.

Hélas, l'intention y était mais la 12/6 ne rencontra jamais le succès escompté. Plusieurs explications ont été avancées pour expliquer cet échec: certains pensaient retrouver les aptitudes routières des sans-soupapes, d'autres lui reprochaient de ressembler trop aux 4 cylindres. Il est vrai aussi que l'apparition de la Citroën C6, entre-temps, n'arrangea pas les choses.

Pour être sincère, je pense qu'il faut chercher la principale lacune dans le manque de fiabilité mécanique de cette automobile et en particulier l'embellage. On peut relativiser le problème en argumentant que couler une bielle même sur des voitures de qualité était alors chose fréquente. Cependant la 12/6 s'offrait le luxe de couler ses 6 bielles à la fois !!!

Enfin, pour clôturer le chapitre sur cette première tentative, on peut ajouter que le type 183

supportait des carrosseries assez attrayantes et même luxueuses (Découvrable, coupé landaulet, cabriolet, ...) . Elle demeurait une auto silencieuse et confortable. Sa carrière s'étala sur 5 ans et sa production fût de 12636 unités.

Pour le nouveau modèle qui devait remplacer la 12/6 et occuper le segment des voiture de luxe de cylindrée moyenne, Peugeot fit appel à la J.S.F pour diffuser des messages publicitaires. Cette pratique était assez rare, à l'époque, et dénotait une volonté d'avant-garde de la part de Peugeot.

Le slogan était

« silence, silence, silence, 601, 601, 601, silence, silence, silence » et passa sur les ondes durant le printemps 1934. Le message était clair: Le silence du 6 cylindres dans une automobile moderne.

D'emblée, deux chassis étaient présentés: 601 C et 601 L proposés en une kirielle de carrosseries. Ainsi on avait le choix entre la berline, le roadster, la familiale, la berline profilée, le coach profilé, le coach sport et un coach golf décapotable du plus bel effet. Le moteur était un « petit » six cylindres de 2148 cm³ (72x88) et développait 60 ch pour 12cv fiscaux.

La 601 était donnée pour une vitesse maxi de 105 km/h qui la plaçait un peu en dessous de ses concurrentes directes comme les Renault Primastella (110/115) et Vivasport (125/130).

Pour le Salon 1934, la 601 adopte une nouvelle dénomination: 601 D et 601 DL. La gamme est unifiée autour de la ligne queue

de castor qui demeure une concession à la mode de l'aérodynamisme, qui fait des ravages dans ces années là !

Ce millésime est, à mon goût, le plus abouti au niveau de la 601 qui se décline en roadster, cabriolet, berline aérodynamique, coach sport et profilé et le fin du fin en transformable électriquement « éclipse ».

La fabrication de la 601 s'arrêtera en juillet 1935. Cependant, elle sera encore exposée au Salon 1935 et vendue jusqu'au début 1936, en 4 carrosseries: la conduite intérieure, le roadster, la limousine familiale et le coach profilé.

Après un départ en fanfare, la 601 quitte la scène sur la pointe des pieds après seulement 3999 exemplaires produits !

Cette fois-ci, encore, on trouve facilement des raisons à cet échec cuisant. La 12/6 est encore en mémoire et logiquement on accuse la mécanique de la 601 de tous les maux. On peut entendre que le moteur a, paraît-il, tendance à couler ses bielles ou encore que sa conception intrinsèque est mauvaise, car dérivée étroitement du 301 dont on a rajouter deux cylindres.

Oui, il faut bien l'admettre le 12 cv n'est pas un foudre de guerre pour entraîner 1400 kg. La tenue de route était délicate ceci dû essentiellement à une voie un peu étroite et un empattement long. De plus, elle ressemblait trop à la 401 qui proposait 44 ch, une vitesse de 100 km/h et en faisait, au sein de la gamme même, une redoutable concurrente.

Enfin, et ce n'est pas la moindre, la 402 fit son apparition au Salon de 1935. Cette

dernière innovait avec, pour la première fois, la ligne fuseau chère à Sochaux et allait constituer le nouveau haut de gamme de la marque: moteur culbuté 4 cylindres en ligne, 55 ch, 120 km/h et meilleur marché que la 601 !

Les dés étaient jetés; la 601 ne pouvait plus s'en remettre et était sacrifiée après 2 Salons !

Pourtant cette automobile avait bien des attraits. A commencer par les nombreuses carrosseries qu'elle proposait qui tenait plus de la haute couture que de la grande série. A ce sujet, on peut signaler que même des carrossiers de renom se sont lancés dans l'aventure 601, en particulier *Pourtout*. Celui-ci associé à un dentiste de génie, *Paulin*, créa même un nouveau concept de carrosserie baptisé *Eclipse*. Il s'agissait d'un cabriolet transformable électriquement qui joignait par là même les avantages du cabriolet à celui du coupé. Cette idée fût reprise bien après, dans les années 50, par un célèbre Constructeur Américain qui nomma cette descendance d'outre-Atlantique *SkyLiner*. Pour la petite histoire Mercedes vient de sortir un cabriolet dénommé *SLK 200* qui reprend, à son compte, le concept éclipse (prix Salon 1996: 199000F).

La plus connue de ces 601 est celle que commanda Marcel Pagnol aux ateliers *Pourtout* et qui demeure un modèle unique. Cette automobile que vous connaissez, peut-être, si vous avez vu le film *le Schpountz*, avec Fernandel, peut être considéré comme une des premières voitures à présenter une ligne Ponton. Le style ponton sera le standard en matière de design au lendemain du conflit mondial !

Cette 601 ex-Pagnol n'a pas disparu et appartient maintenant à un collectionneur Français (si mes sources sont exactes !) qui, paraît-il, la restaure.

On peut aussi admirer une 601 éclipse « usine » dans un Musée Suisse. Cet exemplaire a été exposé, il y a quelques années à Rétromobile. Le Musée Peugeot possède aussi plusieurs 601 dont un splendide roadster ainsi que le Musée de Lohéac qui expose un cabriolet.

Lors du Tour de Bretagne, on peut régulièrement apercevoir un coach et une berline.

Après avoir connu une carrière brève et tourmentée, la 601 est maintenant une ancienne

recherchée par les connaisseurs avertis, surtout dans ses lignes les plus 'exotiques'. Cependant elle est l'archétype du modèle méconnu, et du grand public et de beaucoup d'amateurs d'automobiles anciennes. Ce n'est et ne sera jamais un mythe trônant au Panthéon de l'histoire de l'auto. Sa côte qui est en définitive pas très élevée, compte-tenu de sa rareté, s'explique en particulier par ceci. Mais tout cela est bien sûr théorique: essayez donc de trouver une 601 coach golf (par exemple) dans les annonces de LVA ! C'est presque aussi rare que de chercher une Bugatti Royale, mais là, c'est une autre histoire !!!

Caractéristiques techniques (601 D)

Moteur 6 cylindres type TA	Longueur: 470 à 494 cm selon carrosserie
cylindrée: 2148 cm ³	largeur: 160 à 163 cm
Alésage, course: 72 x 88 mm	Empattement: 307 cm
Puissance fiscale: 12 cv	Poids: 1230 à 1430 kg
Puissance réelle: 60 ch	Vitesse maximale: 105 km/h
Transmission classique, boîte 3 vitesses	Prix janvier 1935: de 29500 à 39750F

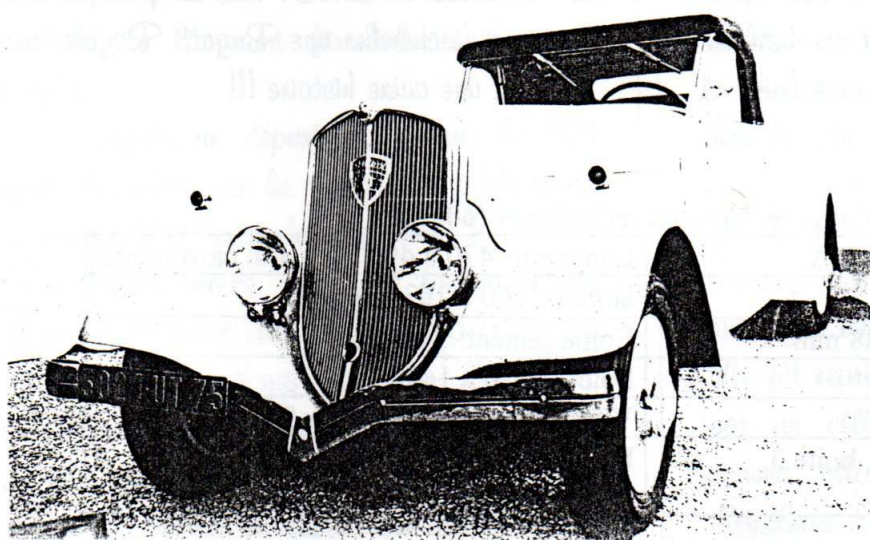
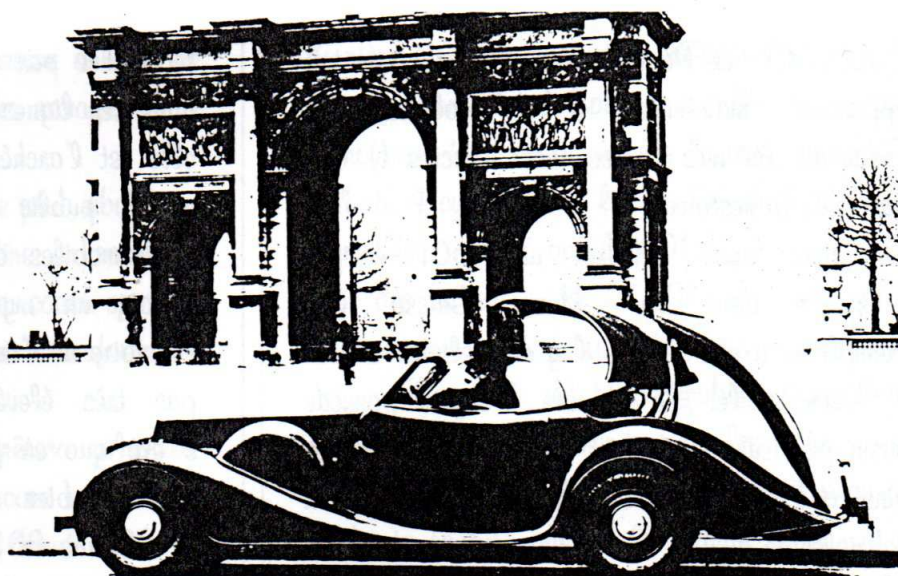
Côte d'après le magazine Rétroviseur

Modèle	État -	État +
601 C berline	20000	65000
601L limousine	20000	60000
601 D / DL limousine	20000	58000
601 C / D Roadster	60000	190000
601 L / DL Berline aérodynamique	25000	75000
601 L / DL Coach sport	25000	70000
601 L / DL Coach profilé	30000	85000
601 D Coach	25000	75000

Sources

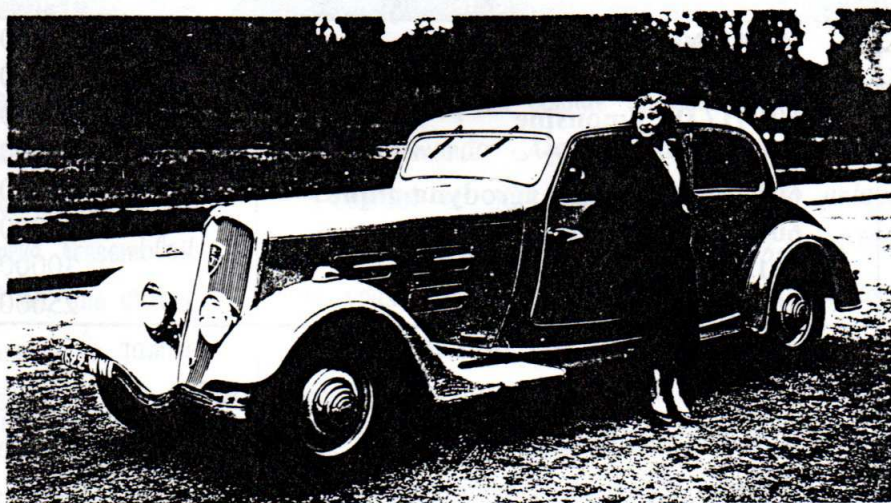
Peugeot sous le signe du Lion (Pierre Dumont)
Toutes les Peugeot (René Bellu)
Archives Peugeot

Peugeot 601 éclipse 1935 ⇨



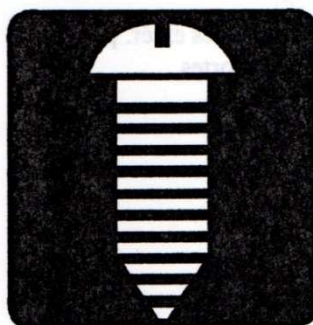
⇨ Peugeot 601 roadster 1935

Peugeot 601 coach 1935 ⇨



STOCK DU CLUB AU 1er Janvier 1998Moteur

- 1 Moteur complet
- 3 Caches culbuteurs
- 1 Carter de Distribution
- 1 Carter inférieur
- 1 Couvercle Carter inférieur
- 1 Filtre Carter inférieur (Pompe à huile)
- 2 Culasses (Bon état et mauvais état)
- 2 Ventilateurs
- 3 Cloches filtre à huile
- 1 Renifleur Alu
- 1 Carburateur Solex
- 1 Pompe à eau (Etat moyen)
- 2 Poulies (Support pompe à eau)
- 3 Pompes à essence (Guiot / AC)
- 4 Bielles
- 2 Rampes Culbuteurs
- 1 Tube bakélite bougie
- 1 pochette de joints complète (neuf)
- 2 boîtes coussinets paliers (neuf)
- 3 boîtes coussinets bielles (neuf)

Boîte de vitesse

- 1 Boîte 2ème modèle
- 1 Mécanisme embrayage
- 1 Disque Embrayage à garnir
- 2 Carter Support Boîte

Transmission

- 2 Arbres de Transmission
- 3 Ponts arrières complets
- 1 Pont Arrière démonté
- 1 Trompette

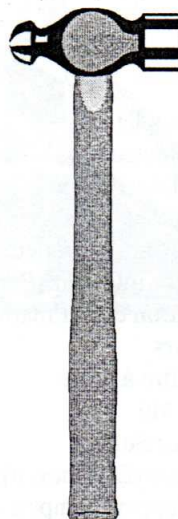
Train Avant

- 1 Train Familiale incomplet
- 1 Train Berline complet
- 1 Crémaillère
- 1 Berceau Moteur

Carrosserie

Portes

- 1 Porte Av Droite Complète
- 4 Crémaillères Glace Ar Gauche bon état - 1 Crémaillère Glace Av Gauche
- 2 Entourages de Glaces latérales
- 3 Malles
- 1 Aile Av Gauche Saine mais accidentée
- 1 Calandre mauvais état
- 1 Tableau de bord 2ème modèle état moyen (troué)
- 2 Compteurs 2ème Modèle
- 1 Eclairage plaque Familiale/ 1 Eclairage plaque berline
- 4 Enjoliveurs roues 2ème modèle assez bon état
- 4 Enjoliveurs roues 3ème Modèle état moyen
- 2 Cadres entourage de pare-brise
- 1 Pare-choc Av plat mauvais état
- 1 Pare-choc Ar nervuré Familiale bon état
- 2 bananes pare-chocs nervurés 1 enjoliveur fixation plat
- 3 manivelles (remonte-glace)
- 6 poignées intér. portes + 2 poignées extér. portes
- 8 rondelles plastiques poignées portes
- 2 Sabots (Robri) Ar.



Glaces

- 1 Grande lunette
- 1 Lunette Familiale

Roues

- 3 Roues complètes 155x15
- 2 Roues complètes 155x400
- 2 roues Complètes 185x400 Familiale 1er Modèle
- 2 jantes Familiale 2ème modèle

Divers

- 2 Leviers de Vitesse
- 1 Bocal Lave Glace
- 1 Volant Berline mauvais état
- Lot de baguettes latérales + enjoliveurs tableau de bord
- 2 Paires de glissières pour siège
- 1 Couvercle Trappe essence
- 2 bras d'essuie-glace
- 2 barillets coffre
- 1 manivelle essuie-glace
- 1 poignée frein à main

Divers

Accessoires électriques

- 2 Bobines
- 2 Régulateurs
- 1 Dynamos
- 1 Démarreur (solénoïde) refait
- 1 Cuvelage Marchall
- 3 portières phare Ducellier (bon état & moyen)
- 1 optique ducellier Isoroute 413 avec douille (bon état)
- 5 cabochons clignotants avants + 2 entourages chromés
- 4 moteurs d'essuie-glace
- 2 commodo gris dernier modèle (bon état)
- 1 pendule tableau de bord 2ème modèle (démontée)

Freinage

- 2 Bocaux lookeed

Suspensions et Amortisseurs

- 8 Amortisseurs hydrauliques
- 4 Ressorts hélicoïdaux

Sellerie

- 1 Siège Avant (Assise) état moyen dernier modèle
- 1 Banquette Arrière (Assise) Très Mauvais état (Bons ressorts)
- 2 Accoudoirs complets assez bon état
- 1 pare-soleil
- 1 Strapontin Familiale état moyen

Divers

- 1 Cable de Compteur
- 1 Colonne de direction
- 3 bouchons radiateurs (plastique)
- 2 tiges (fixe batterie)
- 2 éclairages malle (2ème modèle) dont 1 complet + 2 verres
- 1 flèche complète
- 2 rétroviseurs intérieurs
- paires de Robri

Boutique Club

- 02 Casquettes
- 15 Tee-shirts

NB: le stock sera de nouveau inventorié courant avril 1998.

Les bonnes adresses de l'Amicale

(sur présentation de votre carte d'adhérent)

Dans la Région Nantaise

Fruchaud

Rue du Marché Commun 44980 Ste-Luce

Téléphone: 02-40-49-30-01

Remise: 30 % (HT)

Mécanique, freinage, échappement, etc...

Pensez-y pour les pièces volumineuses !

Autodis

15 Bd de Stalingrad 44000 Nantes

Téléphone: 02-40 - 29 - 15 - 23

Remise: 10 % (sur TTC)

Mécanique, freinage, échappement, etc...

Ouest-accus

39 Bd Victor Hugo 44000 Nantes

Téléphone: 02-40-47-90-27

Remise: de 25 à 35 % (sur HT)

Batterie « à l'ancienne » 203-6 volts

Norauto St-Sébastien/Loire

4 rue Walt Disney

44230 St-Sébastien/Loire

Téléphone: 02-40-03-03-62

Remise de 10 % sur tous les articles

sur présentation carte d'adhérent

Pièces à partir de la 403 (Echappement, Pneus...) Possibilités pneus en 400 !

NB: Vos adresses et vos tuyaux sont les bienvenus pour compléter cette rubrique.

SIAO Peugeot

Rte de Vannes - BP 59

44702 Orvault. Tél: 02-40-67-76-68

Remise: 15 à 30 % suivant article.

Bonne adresse pour vos Peugeot récentes!

Ailleurs

Station 50

Le Cassis, RN 10, 16360 Reignac

Téléphone: 45 - 78 - 81 - 12

Remise: 10 % (HT).

Important stock 203 - Bon accueil

Le patron est un amateur de 203 !

Néo-Rétro

BP 369, 87010 Limoges Cedex

Téléphone: 55 - 48 - 38 - 58

Tarifs dégressifs (Voir Club)

Pièces détachées-refabrications.

Bien connu de l'Amicale.

Les Phares Jaunes

24 rue Camille Rizer 89390 Ravières

Téléphone: 86-55-95-43

Spécialisé dans les optiques et cabochons neufs et d'origine.

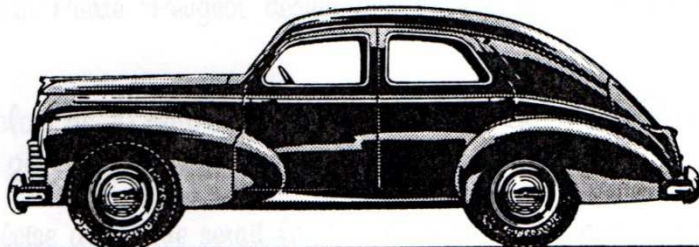
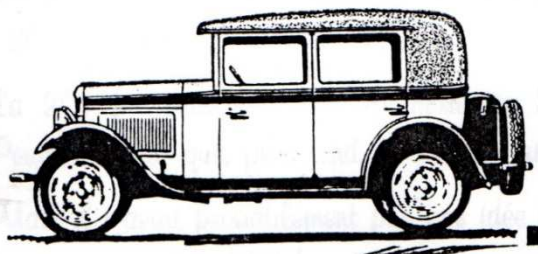
Stock de l'Amicale 203 Peugeot

Pensez-y car les pièces sont souvent vendues à prix coûtant !

PLUSIEURS DECENNIES AVANT LA 205 , PEUGEOT FABRIQUAIT DEJA DES
« SACRES NUMEROS » ...

10 ANS APRES LA 201

10 ANS AVANT LA 203



IL ETAIT UNE FOIS LA 202 PEUGEOT...(1ère partie)

...Par Y. Denis.

La première berline « 202 »
identifiable à ses roues
à voile ajouré



La 202 Peugeot est la seule Peugeot qui a survécu à la seconde guerre mondiale. Tous les Peugeotistes connaissent sa bouille sympathique. Il était temps de lui rendre hommage pour son... 60ème anniversaire. Yves Denis s'est lancé dans cette aventure et vous propose à travers cet article de vous exposer l'histoire de cette illustre Peugeot. Voici donc la 1ère époque: les années d'avant-guerre.

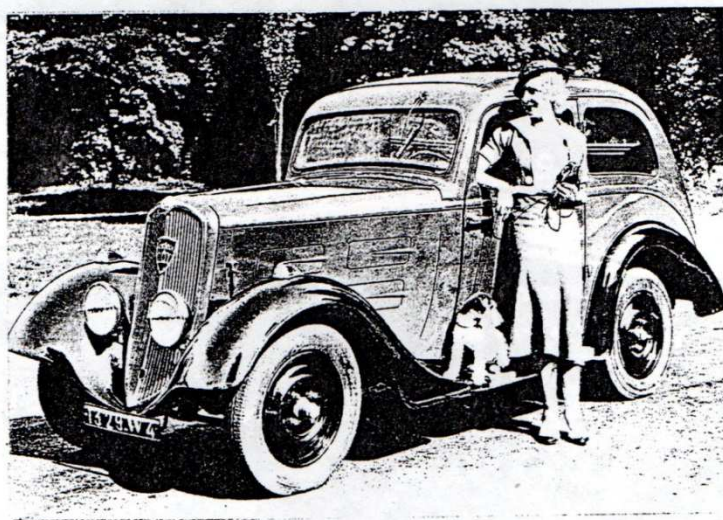
Un jour de 1928, alors qu'à Sochaux on terminait la mise au point et on préparait le lancement d'une nouvelle 6 cv, Monsieur Jean-Pierre Peugeot décide que cette voiture s'appellera « 201 » (voir le Peugeotiste 1996).

La 201 fut présentée en Septembre au Salon de l'Auto à Paris. A ce moment, Jean-Pierre Peugeot savait que, plus tard, il y aurait une 202, une 203, une 204 etc...

Mais il n'avait probablement pas une idée précise de ce que serait la 202 et certainement aucune idée de ce que serait la 203 !

Il savait cependant que les voitures dont la dénomination par « 20. » seraient des voitures petites ou moyennes équipées de moteurs d'une cylindrée de 1100 à 1300 cm³ et d'une puissance fiscale d'environ 6 cv.

La 201, voiture moderne pour l'époque, fiable, robuste, économique, dominant largement la concurrence dans sa catégorie, fit une très belle carrière. Son succès permit à Peugeot de traverser, sans trop souffrir, la crise qui suivit le crack boursier de 1929.

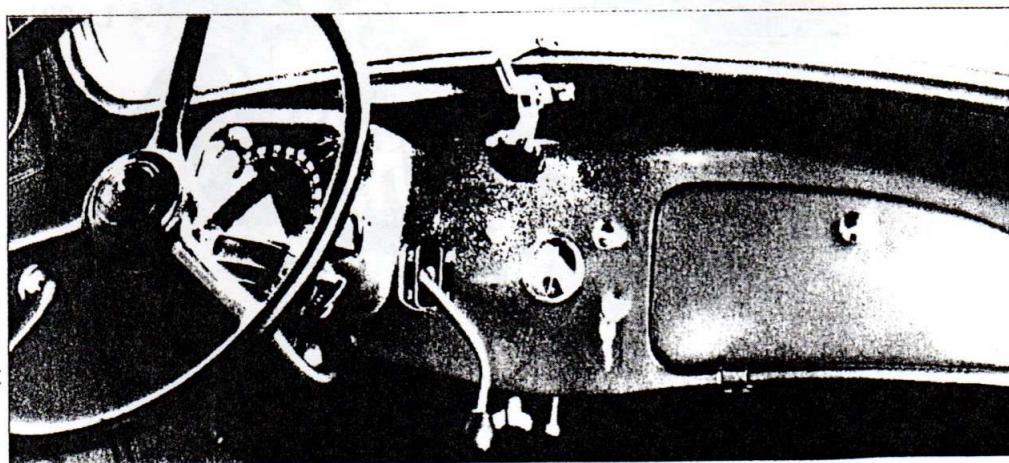


La 201

En 1938, 10 ans après sa présentation, elle laisse la place à une nouvelle 6 cv Peugeot.

Dans quelles circonstances fut conçue, réalisée et lancée cette dernière ? Quelle était sa personnalité ? quelle fut sa carrière ? Essayons de répondre à ces questions et pour cela, reportons-nous, au début des années 30.

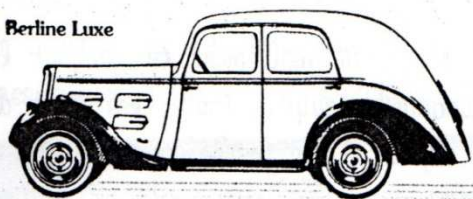
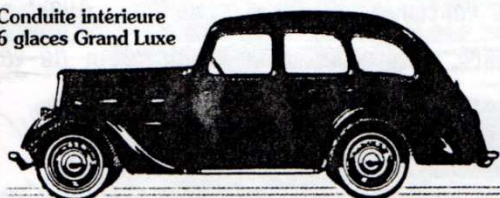
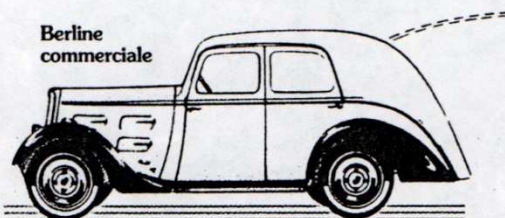
A cette époque Citroën qui ne fabrique que des grandes voitures: les C4 et C6 de 10 à 15 cv jusqu'en 1932, puis les Rosalies de 8cv, 10 cv et 15 cv prépare un événement qui va s'avérer d'une très grande importance pour l'avenir de l'industrie automobile: le lancement, en 1934, d'une voiture révolutionnaire, la « Traction-Avant » constituée d'une carrosserie tout acier auto-porteuse d'une résistance à toute épreuve et d'une mécanique d'avant-garde avec un moteur à soupapes en tête, de roues indépendantes et surtout la traction-avant, elle démode plus ou moins toutes les voitures de grande série de l'époque. Elle sort d'abord avec un moteur de 7 cv: c'est la « traction 7 » à laquelle vient s'adjoindre une 11 cv, la « traction 11 » (puis, plus tard, une 15 cv 6 cylindres).



La Citroën
Traction-Avant

Face à ces deux tractions « 7 » et « 11 » Citroën, Peugeot dispose d'une gamme mieux étagée de 4 voitures: la 201 D de 7cv, la 301 D de 8 cv, la 401 D de 10cv et la 601 D de 12cv. Les Peugeot pouvaient facilement rivaliser avec les Citroën de la génération précédente, d'ailleurs encore en vente, les Rosalies.

Berline Luxe

Conduite intérieure
6 glaces Grand LuxeBerline
commerciale

POUR 1936 Peugeot

Présente ses célèbres modèles
201 • 301 • 401 • 601

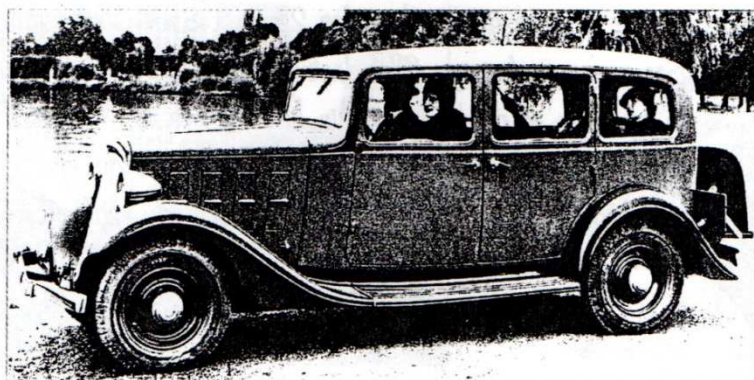
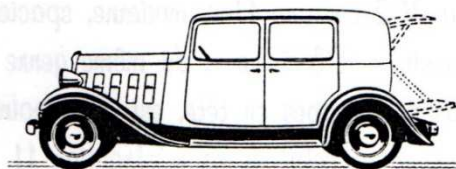
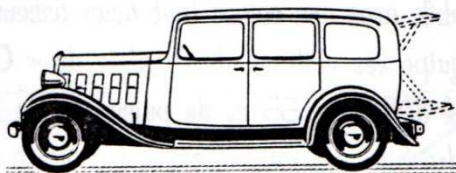
dont les nouvelles améliorations affirment encore
le renom de qualité indiscutée et dont les nouveaux
prix sont sans concurrence.

...et lance sa nouvelle production

FUSEAU 402 SOCHAUX

une voiture dont la conception très nouvelle anticipe
de plusieurs années sur la technique actuelle de
l'Automobile.

La Rosalie

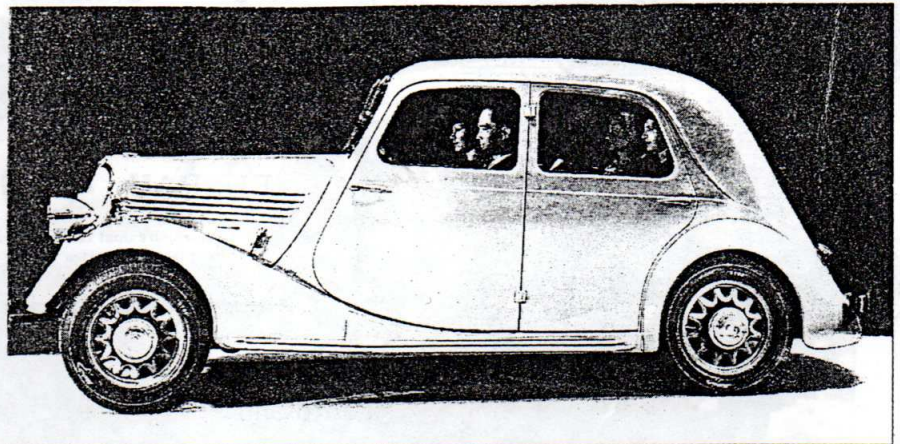


Grâce à la ligne « queue de castor », les Peugeot étaient plus aérodynamiques et elles jouissaient d'un agrément de conduite et d'un confort supérieur, dû entre-autres à leur train avant à roues indépendantes dont ne disposaient pas les Citroën.

Par contre, comparées aux « Traction avant » de Citroën, elles, risquaient d'être rapidement dépassées.

Contrairement à Renault qui, face à cette situation, réagissait mollement en lançant la Celtaquat et en restylisant un peu les Primaquat et Vivaquat équipées toutes les trois de moteurs à soupapes latérales, Peugeot décide de riposter avec vigueur. Dès le Salon de 1935, il lance la 402. C'était un an après la présentation de la « Traction » et aussi de la « 401 D » dont la fabrication s'arrête aussitôt, ce qui permet de penser que le lancement de la « Traction Avant » Citroën a bien perturbé le programme de Peugeot et a influencé, voir accéléré la préparation de la « 402 ».

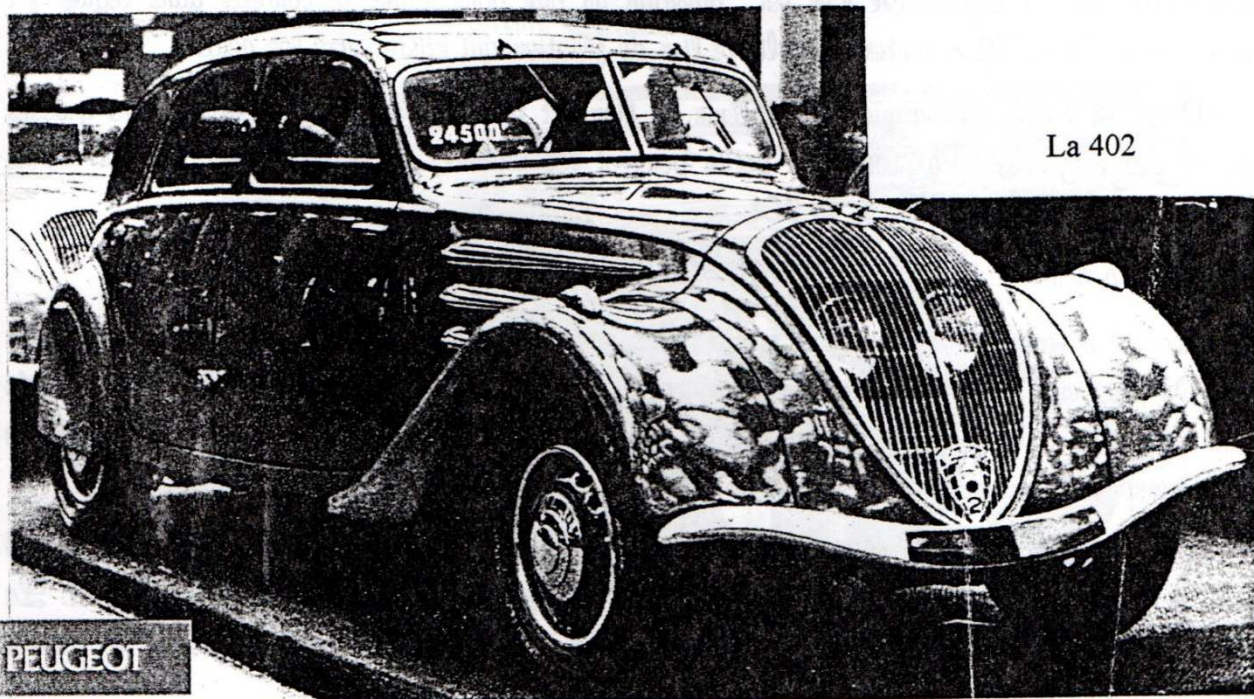
La Renault Celtaquat



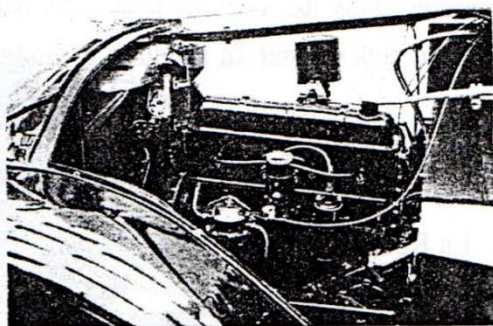
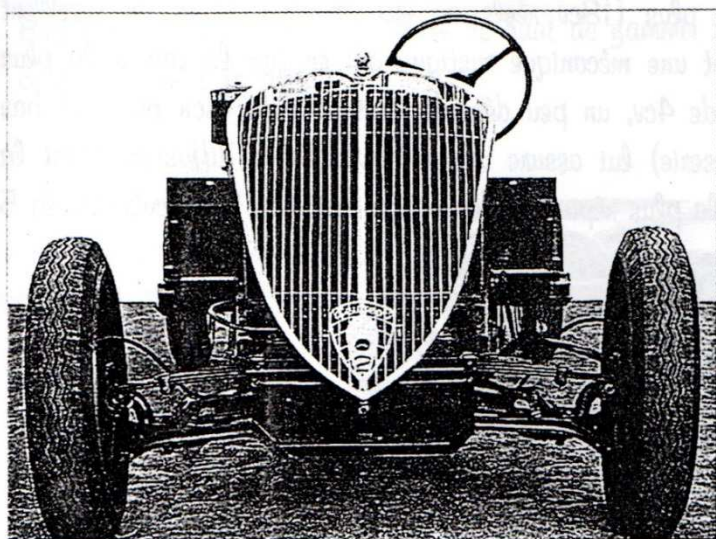
La 402 est une 11cv, moderne, spacieuse, très confortable avec une caisse tout acier assemblée sur un châssis « Bloctube », du même genre que celui qui équipe les voitures de la série de « 01 ». Son moteur à soupapes en tête, est à la pointe du progrès. Il développe 55 cv de puissance au frein contre 46 cv pour celui de la « Traction 11 ». Il faut attendre bien des années après la guerre pour disposer d'un moteur de 11cv aussi performant sur des voitures de grande série.

Elle est dotée d'une boîte à trois vitesses avant, dont les 2ème et 3ème sont synchronisées. Le pont est à vis sans fin entraînant une couronne en bronze. Les freins sont à câbles Bendix auto-serreurs et auto-centreurs. Les commandes de la boîte et du frein à main sont sur le tableau de bord. La « 402 » se caractérise surtout par une ligne d'avant-garde, une ligne en fuseau ce qui l'a fait appeler « Fuseau Sochaux ». Les phares sont placés l'un près de l'autre, entre la calandre et le radiateur, une innovation. Le pare-brise en V s'ouvre en deux parties. Les ailes arrières, garnies de jupes sont intégrées dans la ligne de l'arrière de la voiture. Le tout constitue un ensemble très aérodynamique et

très agréable à regarder. A l'intérieur, il y a deux larges banquettes, bien rembourrées, pouvant accueillir aisément, chacune, trois personnes, plus deux strapontins dans la version familiale. La « 402 » connut un très grand succès. Bien moins innovante que la « Traction » Citroën, elle lui est supérieure sur bien des points. De plus, contrairement à sa rivale Citroën, elle ne connut pas de maladies de jeunesse. Elle fut tout de suite au point et très fiable. C'était la grosse Peugeot capable de rivaliser non seulement avec les voitures de grande série de sa catégorie, mais aussi avec des voitures prestigieuses telles que l'Hotchkiss 13cv, la Matford, la Salmson, Unic, etc...



La 402



Dans les mois et les années suivantes, la série « 02 » s'étoffa. Au Salon 1936 fut présentée la « 302 », une voiture équipée de la même mécanique que la « 402 » mais de 10 cv au lieu de 11, avec la même ligne « Fuseau Sochaux » mais une carrosserie plus étroite (voie rétrécie de 6 cm) et plus courte (2 glaces latérales au lieu de 3). En octobre 1937 la gamme fut complétée par la « 402 légère ». Elle a la carrosserie de la « 302 » et le moteur de la « 402 ». La forte personnalité et la très belle carrière (prématurément interrompue par la guerre 1939-1945 puis après celle-ci, par le Plan Pons) de la « 402 » mériteraient un développement beaucoup plus long. Mais ce n'est pas vraiment l'objet de cet exposé. Il n'en est question ici que pour situer le contexte dans lequel fut conçue et lancée la « 202 », tenter d'établir le lien de filiation qui existe entre les deux.

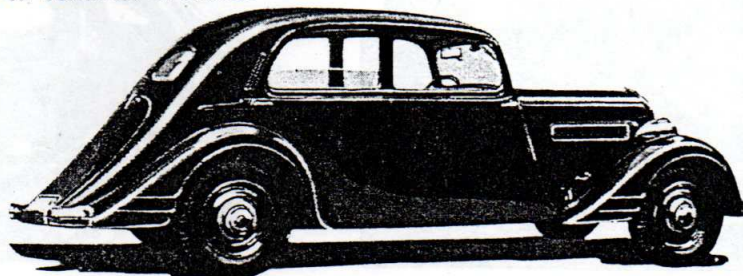
Donc, en 1937, la marque à l'emblème du lion est bien armée dans les gammes des grosses voitures et des moyennes. Par contre la petite peugeot est toujours la 201, devenue 201M depuis qu'elle est équipée du moteur 8cv de la 301.

En fait, il n'y a plus de petite Peugeot sauf, bien sûr, dans les cartons du bureau d'étude.

La France est maintenant définitivement sortie de la crise du début des années 30. Le niveau de vie s'élève. De plus en plus de Français peuvent accéder à l'automobile. depuis 1936, les congés payés sont une incitation supplémentaire à se déplacer, à voyager en famille. Tous ces facteurs ouvrent de nouvelles perspectives au marché des petites voitures.

Le marché de la petite voiture, dans les années 35,36,37 est occupé essentiellement par 4 marques. De ces 4 marques, 3 stagnent ou déclinent: Rosengart, La Licorne et Georges Irat. La quatrième, par contre, va dans l'avenir faire sérieusement parler d'elle: c'est Simca-Fiat qui va bientôt devenir Simca (tout court).

Rosengart propose sa « 5cv », puis au Salon 1935, la « Super 5 » qui est pratiquement la même voiture mais avec quelques chevaux de plus (18cv réels au lieu de 15). C'est un excellent compromis entre une carrosserie sympathique et une mécanique rustique qui en fait la voiture la plus populaire de la catégorie. Elle a un moteur de 4cv, un peu démodé mais robuste. Son prix très bas (12000 à 14000F selon le type de carrosserie) lui assure une relative grande diffusion. C'est la moins chère des voitures françaises mais aussi la plus répandue des petites voitures. Particularité: la 5 et la super 5 ont la conduite à droite.

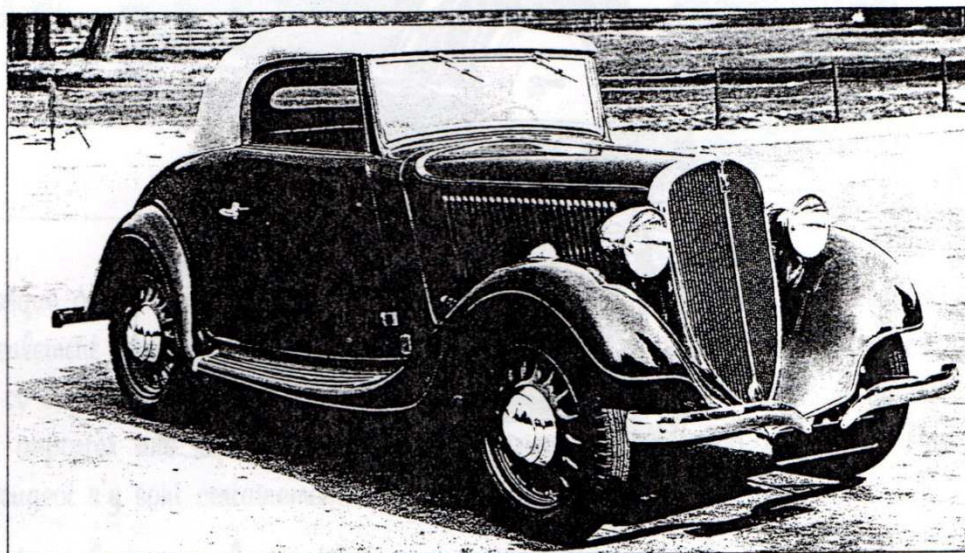


La Rosengart

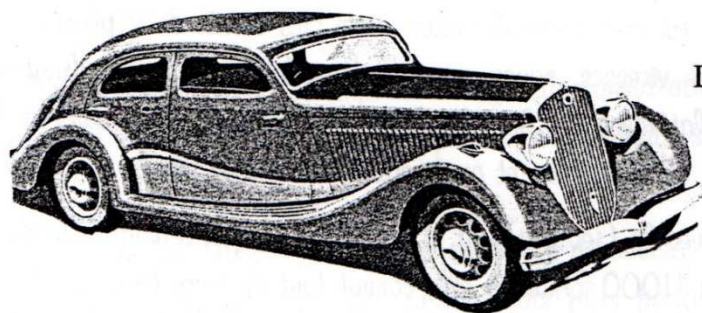
Il est peut-être utile de rappeler que Lucien Rosengart est l'un des grands noms des 40 premières années automobiles !

La gamme Simca-Fiat comporte, entre-autres, une 6cv dont la ligne de la berline 2 portes ressemble beaucoup à celle de la Rosengart en un peu plus important. Comme la Rosengart elle se décline en plusieurs versions: roadster, coupé, cabriolet et en plus une berline 4 portes. Son prix, un peu plus élevé que celui de la Rosengart, de 15 à 18000 Francs, est la cause d'une moins grande diffusion. Sa mécanique, en provenance de Fiat-Italie, lui procure une vitesse un peu supérieure à celle de la Super 5 et lui assure une excellente réputation.

La Simca-Fiat



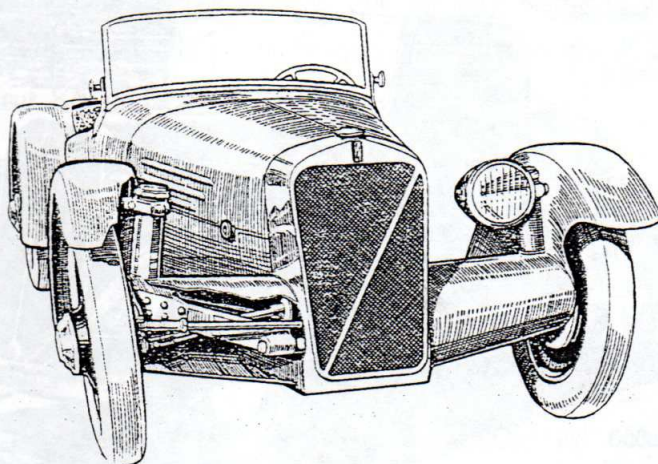
La Licorne, une marque fondée en 1901 fabrique d'excellentes voitures dont une 6cv dotée d'une mécanique classique mais de très jolies carrosseries qui, par rapport aux deux précédentes marques confèrent à ces voitures une allure de haut de gamme. Les prix s'échelonnent de 17 à 22000 Francs, ce qui en limite la diffusion.



La Licorne

Georges-Irat construit des voitures à tendances sportives livrées en deux carrosseries: un roadster et un cabriolet. Elles sont de conception moderne: traction avant, quatre roues indépendantes, direction à crémaillère, moteur à soupape en tête proposé en deux puissances 5cv (26cv réels à 3300T/mn) et 6cv (33cv réels à 3300T/mn). Ces voitures de 5 ou 6cv atteignent des vitesses de l'ordre de 100 à 120 km/h ce qui est très honorable pour l'époque ! Il est rare, de nos jours, de ne pas voir une Georges-Irat dans un rallye e quelque importance.

La Georges-Irat

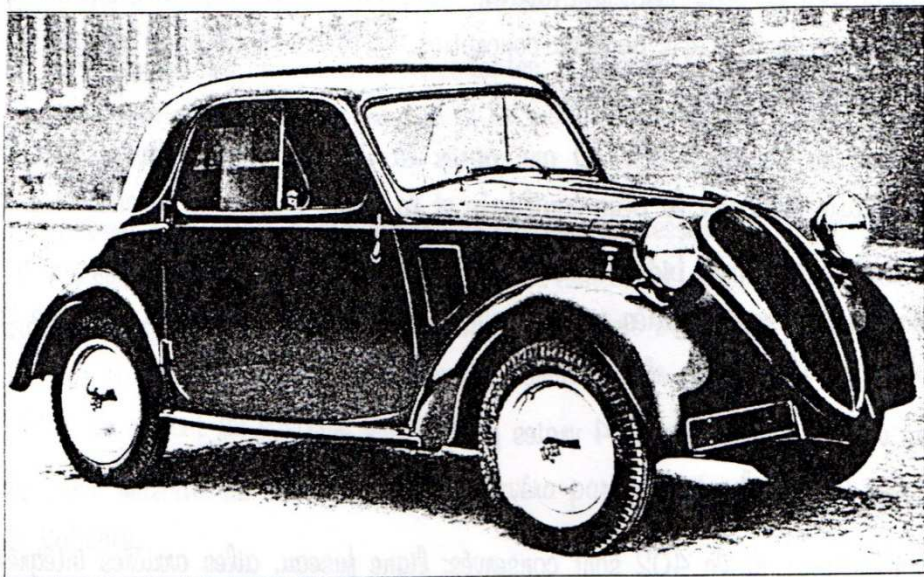


A ce moment , on a envie de parler d'Amilcar. Pendant de nombreuses années, les petites Amilcar ont figuré parmi les meilleures voitures sportives. Mais leur fabrication a été arrêtée en 1935.

Arrivons à l'évènement marquant des ces années avec le lancement de la Simca 5 au début de 1936. Sa conception est très originale: carrosserie très courte de 2 places, à côté de solutions modernes telles que boîte à 4 vitesses, roues avant indépendantes, freins hydrauliques, elle est équipée d'un moteur à soupapes latérales de 3cv développant seulement 13cv réels à 3800 T/mn ce qui, pour l'époque, est presque un sur-régime et on émettait des doutes sur la longévité de ce moteur.

Quoi qu'il en soit, avec la Georges-Irat, c'était la seule petite voiture moderne d'alors. Grâce à cela et à son prix bas (10 à 11000 Francs) elle connut tout de suite le succès !

La Simca 5



On remarque à quel point l'offre des petites voitures (de 3 à 6 cv) était réduite. Sur les 26 constructeurs, seulement quatre en avaient sur le catalogue. Les 22 autres ne proposaient que des voitures de huit cv et plus, des voitures puissantes. Pourquoi? Il serait intéressant de réfléchir à cette question et d'y apporter une réponse, mais nous sortirions un peu trop du sujet. Par contre, les dirigeants de Peugeot s'y sont certainement appliqués.

On constate aussi que les trois seuls constructeurs français d'aujourd'hui sont absents de ce créneau.

La plus petite Renault est la Celtaquatze de 8cv, la plus petite Peugeot, la 201 M de 8cv aussi et la plus petite Citroën est la Traction 7 de 9cv. Ce ne sont pas de petites voitures, mais des voitures moyennes. Dans ce contexte, Peugeot pense à juste titre qu'il y a une place dans sa gamme pour une petite voiture, une 6cv, moderne et économique, et que son lancement est d'autant plus urgent que Renault et Simca préparent chacun de leur côté, la sortie d'une 6cv: les futures Juvaquatze et Simca 8.

A l'occasion du Salon de 1937, Peugeot organise une grande consultation dans sa clientèle et auprès des visiteurs du Salon en demandant à chacun d'exprimer ses souhaits sur les caractéristiques d'une future voiture.

Ayant sous les yeux toute la gamme des 402 et 302 alors au zénith du succès, le public propose tout naturellement une voiture du même style, avec la ligne fuseau mais plus petite avec 4 places. Cela correspondait à peu près avec ce qui était en préparation, à un stade déjà très avancé à Sochaux. Cette

opération s'avéra très intelligente et très payante car, lorsque 5 mois plus tard, le nouveau modèle est lancé, les Peugeotistes et tous ceux qui avaient pris part à la consultation ont l'impression que Peugeot a tenu compte de leur avis pour sa conception. Cela contribue à en assurer aussitôt le succès. Cette nouvelle Peugeot fut appelée la 202.

Lancée donc en février 1938, 10 ans après la 201 et 10 ans avant la 203, la 202 fut probablement la voiture française la plus équilibrée et la mieux réussie de sa catégorie.

Les automobilistes avaient très bien accueilli la ligne moderne et aérodynamique de la 402. Les stylistes de Peugeot s'en sont inspirés pour dessiner la 202 en apportant à la ligne les modifications exigées par deux impératifs:

- ❶ Une voiture confortable de 4 vraies places.
- ❷ Un prix de revient minimum.

Les traits caractéristiques de la 402 sont conservés: ligne fuséau, ailes arrières intégrées et garnies de jupes, calandre ovale abritant les phares et la batterie.

Mais on perçoit le besoin de réaliser des économies dans le remplacement du pare-brise en V et ouvrant en deux parties par un pare-brise plat et fixe, dans la confection des sièges avants, beaucoup moins moelleux quoique confortables, dans l'absence d'accès au coffre par l'extérieur et dans l'adoption de ressorts demi-cantilevers pour la suspension arrière.

Les ingénieurs de Peugeot ont équipé la 202 d'une mécanique moderne, inspirée de celle de la 402 sur laquelle ils venaient de travailler avec efficacité et succès, qui donnait toute satisfaction. On retrouve cette inspiration surtout en ce qui concerne l'assemblage de la caisse, le moteur, la boîte de vitesse et les freins.

Comme celle de la 402, la carrosserie de la 202 est composée d'une caisse tout acier montée sur un châssis « bloctube » : c'est d'ailleurs la dernière Peugeot à être équipée d'un châssis !

Le moteur, un 1100 cm³, est inspiré aussi de celui de la 402 mais à course réduite développant 30cv de puissance au frein. Par contre la culasse qui porte des soupapes en tête, est en alu: une innovation.

On retrouve, également, comme sur la 402 le pont à vis et couronne en bronze et la boîte à trois vitesses avec seconde et troisième synchronisées.

Les freins, comme ceux de la 402, sont des freins à câbles Bendix type auto-serreurs et auto-centreurs. Par contre, la suspension se différencie de celle de la 402. Pour l'arrière, on a recherché le gain de poids en remplaçant les ressorts semi-elliptiques par des ressorts semi-cantilevers fixés au châssis en

avant du pont, ce qui permet de raccourcir le châssis, ce dernier s'arrêtant immédiatement après la fixation des ressorts. La rigidité de la caisse permet de se passer de la partie arrière du châssis.

Bien entendu le train avant est à roues indépendantes. Cependant, on rompt avec la tradition en adoptant des barres de torsion, peut-être pour suivre la mode vulgarisée par Citroën sur les Traction-avants !

Les ingénieurs qui prirent l'initiative d'abandonner le système de ressorts à lames transversal qui avait fait le succès de la série 01 et de la 402 (deux demi-essieux et ressort à lames transversal) s'en mordirent les doigts. En effet, les barres de torsion constituaient alors une technique mal maîtrisée en grande série: celles de la 202 s'affaissent rapidement donnant à la voiture une tenue de cap incertaine. Dès décembre 1938 on revient au système précédent.

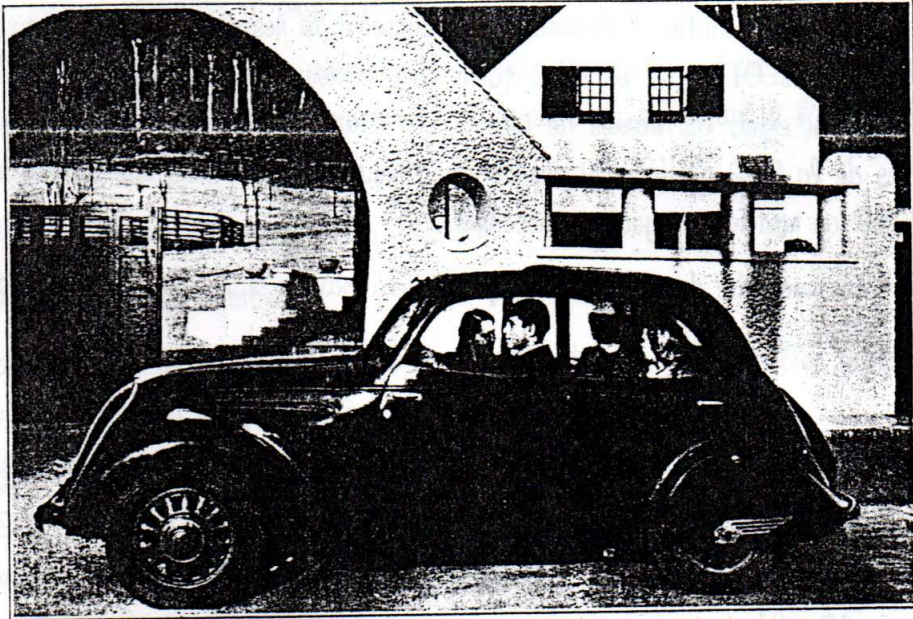
Ce fut la seule maladie de cette voiture qui s'avéra par la suite d'une très grande robustesse et d'une très grande fiabilité.

En mars 1938, Peugeot mit des 202 à la disposition de la presse, pendant une semaine.

Voici le compte-rendu de l'essai paru dans la revue « la vie automobile » en avril 1938. Signé Henri Petit et Charles Faroux, rédacteur en chef de cette revue, un des grands noms de la presse automobile des années 30 et 40. Il nous fournit des données techniques intéressantes et nous plonge dans l'ambiance de l'époque.

la "202", deuxième grand
succès pour une
PEUGEOT 6^{CV}

Essai d'une voiture PEUGEOT 202



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE LA VOITURE

Puissance nominale : 6 CV.
 Puissance effective : 30 CV.
 Moteur : 4 cylindres.
 Alésage : 68 mm.
 Course : 78 mm.
 Cylindrée : 1.133 centimètres cubes.
 Taux de compression : 7.
 Vilebrequin porté par trois paliers ; soupapes en tête commandées par culbuteurs, culasse en Alpax. Contenance du réservoir d'huile : 4 litres ; capacité du système de refroidissement : 8,5 ; bloc-moteur suspendu élastiquement en trois points.
 Refroidissement par pompe. Calorstat sur la circulation d'eau, pompe montée sur l'arbre du ventilateur.
 Carburateur inversé « Solex ». Alimentation d'essence par pompe mécanique.
 Embrayage à disque unique fonctionnant à sec.

Trois vitesses de marche avant : 1^{re} : 0,285 ; 2^e : 0,535 ; 3^e : 1 (prise directe).

Châssis dit « bloctube » : longerons en caisson avec quatre traverses tubulaires ; voie avant, 1^m,14 ; arrière, 1^m,16 ; empattement : 2^m,43 ; diamètre de tournant : 9^m,05.

Freins Bendix duo-servo auto-centreurs ; diamètre des tambours : 205 millimètres ; largeur des patins : 35 millimètres.
 Réservoir d'essence à l'arrière contenant 45 litres.

Poids du châssis nu : 465 kilogrammes.
 Poids de la berline, quatre portes : 795 kilogrammes.
 Dimensions hors tout : longueur, 4^m,10 ; largeur, 1^m,49 ; hauteur, 1^m,50.

Garantie au sol sous le moteur : 175 millimètres.

Équipement électrique à 12 volts.

Dynamo et démarreur séparés.

Batterie 36 ampères-heure, placée à l'avant.

Avant d'exposer les résultats de l'essai de la 202, il est intéressant, croyons-nous, d'indiquer les circonstances dans lesquelles il a été fait.

Le mercredi 2 mars, la Société Peugeot conviait les journalistes à un déjeuner en l'honneur du lancement de la 202. A l'issue du déjeuner, chacun de nous prenait possession d'une voiture 202 dont la Société Peugeot lui laissait la libre disposition pendant une semaine, avec cette seule indication : « Ne pas mener les voitures trop

fort au début, car elles ne sont pas rodées. »

Le lendemain, soit le jeudi 3 mars, nous prenions la route sur un itinéraire qui nous est familier, la voiture étant occupée par trois personnes avec les bagages normaux du voyage, soit un poids utile de 245 kilogrammes.

Au cours de cet essai, 1.450 kilomètres ont été parcourus en quatre jours de marche effective. Le mardi, la voiture nous a servi pour circuler dans Paris.

Itinéraire de l'essai. — *Premier jour* : Départ Pont de Sèvres, Rambouillet, Maintenon, Chartres, Châteaudun, Vendôme, Tours, Châteauroux, Poitiers, Ruffec, Angoulême, Bordeaux, soit 550 kilomètres.

Deuxième jour : Bordeaux-Lacanau, 45 kilomètres.

Troisième jour : Lacanau-Brive par Bordeaux, Bergerac, Le Bugue, Les Eyzies, Terrasson, Brive, 270 kilomètres.

Quatrième jour : Brive-Sèvres par la

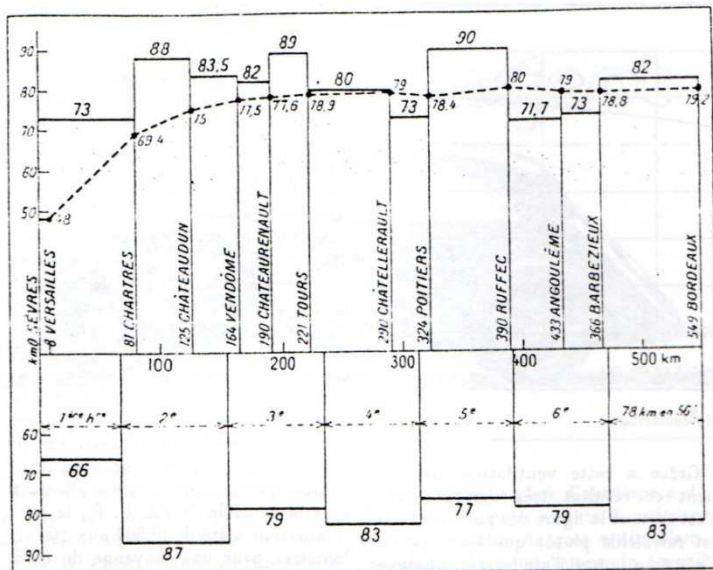


Fig. 1. — Moyenne générale, moyennes partielles et moyennes horaires sur Sèvres-Bordeaux.

nationale 20, Limoges, Argenton, Châteauroux, Vierzon, Orléans, Montlhéry, Orsay, Sèvres, soit 472 kilomètres.

Parcours dans Paris, environ 60 kilomètres.

Vitesse moyenne. — La vitesse moyenne a été relevée sur les deux étapes Sèvres-Bordeaux, d'une part, et Brive-Sèvres, d'autre part. Les diagrammes ci-contre indiquent les

moyennes réalisées sur chacune des sections.

Le parcours de Bordeaux a été effectué à une moyenne de 79 km,2 à l'heure. A noter que, pendant la première heure, on n'a couvert que 66 kilomètres (n'oublions pas que la voiture n'était pas rodée). Le moteur se manifestant comme suffisamment libre, j'ai poussé un peu plus fort et même beaucoup plus fort, puisqu'on a couvert 87 kilomètres pendant la deuxième

heure ; au cours des heures suivantes, la distance parcourue s'est tenue aux environs de 80 kilomètres.

La moyenne réalisée serait honorable, même pour une voiture plus importante.

Sur le parcours Brive-Sèvres, la moyenne ressort à 77 kilomètres à l'heure. A noter que, sur le parcours très dur de Brive à Argenton (186 kilomètres), on a pu tenir la moyenne de plus de 74 kilomètres à l'heure.

Vitesse maximum. — La vitesse maximum réalisée sur un kilomètre parcouru dans les deux sens (vitesse moyenne), a été de 101 kilomètres à l'heure.

Consommation. — Il a été consommé en tout 130 litres d'essence pour 1.450 kilomètres, ce qui nous donne une consommation de 81,960 aux 100 kilomètres.

La consommation d'huile a été de 2 litres pour le même parcours. Remarquez que l'huile qui alimentait le moteur était de l'huile de rodage, par conséquent très fluide. Avec de l'huile normale, la consommation eût vraisemblablement été moindre.

Consommation d'eau : Néant. On n'a pas eu à remettre d'eau et le radiateur était plein à l'arrivée.

Accélération. — La figure 3 indique l'accélération obtenue avec la voiture ; celle-ci est assez remarquable. Au bout de 200 mètres, en effet, on atteint une vitesse de 68 kilomètres à l'heure. Après 400 mètres, on est à 82 à l'heure et le 100 à l'heure est obtenu après un peu plus de 800 mètres.

Ces essais ont été faits, ne l'oublions pas, avec trois personnes à bord et leurs bagages.

Moteur. — Rien à signaler du côté moteur qui tourne sans vibrations appréciables, même à très grand régime. Mise en route à froid très facile, même à zéro degré. Embrayage doux à la commande et progressif.

Boîte de vitesses. — Les vitesses passent bien. Il n'est fait qu'exceptionnellement usage de la seconde vitesse sur la route, et presque uniquement après les démarrages. Dans les côtes, la seconde vitesse a été prise trois fois sur le parcours Brive-Argenton, et chaque fois sur une assez courte distance.

Direction et suspension. — La direction est assez directe, mais stable, douce à commander et agréable. Suspension très bonne, aussi bien

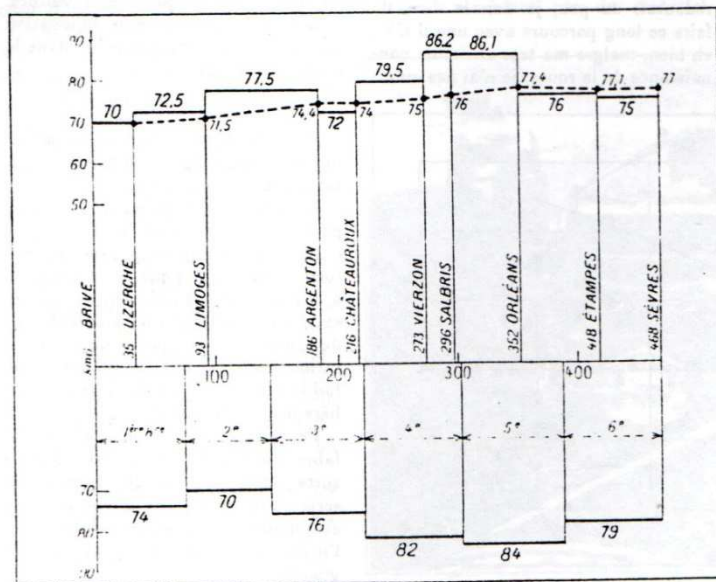


Fig. 2. — Moyenne générale, moyennes partielles et moyennes horaires sur Brive-Sèvres.

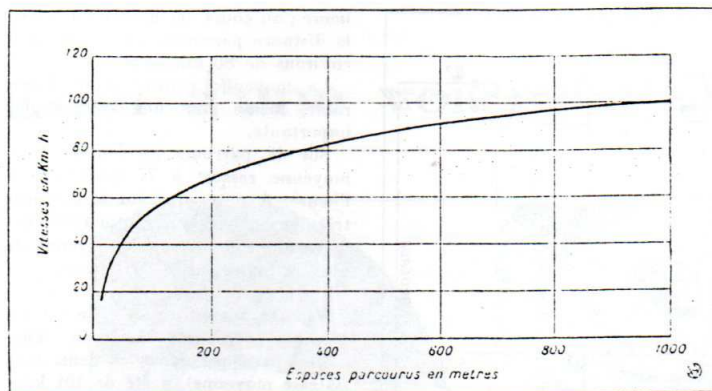


Fig. 3. — Courbe de démarrage.

à l'arrière qu'à l'avant. Tenue de route excellente, ce qui ressort d'ailleurs des vitesses moyennes réalisées.

Freins. — Les freins sont très bons, doux à la commande et très puissants.

La courbe de freinage figure sur le schéma ci-contre (fig. 4).

Ventilation. — Une mention spéciale doit être faite pour la ventilation de la carrosserie de la voiture 202. Celle-ci est assurée par un grand ventilateur placé sur l'avant. Quand ce ventilateur est ouvert, l'air frais afflue à hauteur du visage des passagers de l'avant par deux ouvertures larges et minces, percées en haut de la planche porte-appareils. Il monte, en outre, le long des piliers creux de la carrosserie, pour déboucher tout en haut de celle-ci, sous le pavillon. Enfin, l'excédent vient rafraîchir les jambes des occupants.

Grâce à cette ventilation, on obtient ce résultat très agréable que c'est surtout la figure des passagers qui est rafraîchie plutôt que leurs pieds. En même temps, l'air frais qui balaye le haut de la caisse entretient une température agréable à l'arrière.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Il y a lieu de noter qu'aucun incident de marche ne s'est produit. Je n'ai donc eu à ouvrir le capot que pour vérifier le niveau d'huile et remettre du lubrifiant (deux fois un litre).

La voiture, en dehors des résultats intrinsèques que j'ai indiqués plus haut, se révèle comme très agréable à conduire et ne donne pas, quant aux accélérations et à la tenue de route, l'impression de « petite voiture ». Je redoutais un peu, je dois le dire, de faire ce long parcours avec une 6 CV ; eh bien, malgré ma très ancienne connaissance de la route, je n'ai pas eu un

seul instant d'ennui ; j'ai pu, d'autre part, apprécier la qualité de la voiture sur le parcours très accidenté dans le Massif Central, là où très souvent les petites voitures prennent une allure d'escargot en montant les côtes. Avec la 202, rien de tel, et il m'est arrivé très fréquemment de doubler des voitures beaucoup plus importantes, précisément en côte.

Ajouterai-je qu'on est très bien porté dans la 202 ? Les sièges sont confortables, et le fait que les sièges avant sont séparés, ajoute à mon sens à l'agrément de conduite (chacun chez soi).

La consommation s'est révélée comme correspondant très exactement à ce qui nous avait été annoncé par la Société Peugeot lors de la présentation de la voiture : le fait est assez exceptionnel pour que je le mentionne. Rappelons qu'au cours d'essais effectués sous le contrôle de l'A. C. F., la consommation a été de 61,500 aux 100 kilomètres pour une moyenne de 65 à l'heure. A une moyenne voisine de 80 à l'heure, il est normal que la consommation s'élève à 81,900.

La voiture possède un large coffre à bagages, accessible par l'intérieur. Le bouchon de remplissage du réservoir arrière, placé dans le centre de la roue de rechange, est très accessible et on peut faire le plein complet du réservoir sans craindre de perdre de l'essence.

Le capot, qui s'ouvre d'un seul tenant par la manœuvre d'une poignée unique placée à l'avant et qui est maintenu levé par un ressort formant butée, permet d'accéder très aisément à toutes les parties mécaniques de la voiture.

Il y a là une heureuse innovation qui sera certainement retenue dans la construction future.

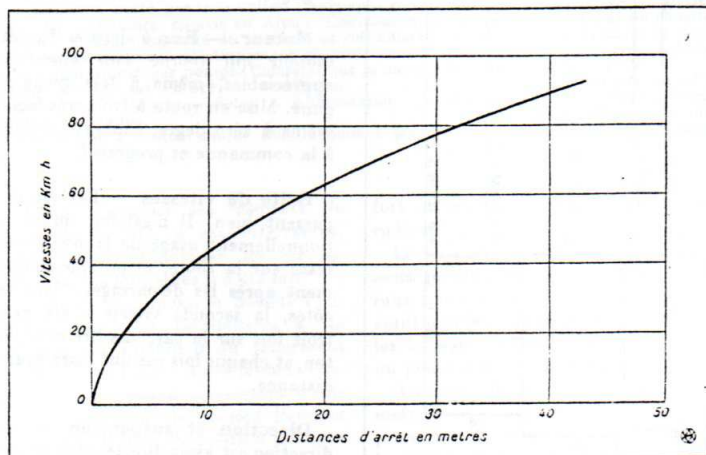


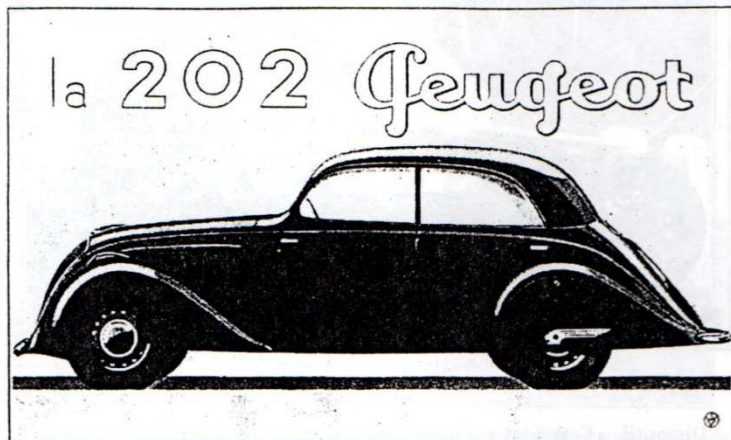
Fig. 4. — Courbe de freinage.

Voilà donc cette 202 dont on parlait depuis si longtemps qui se trouve maintenant sur le marché.

Nous venons de résumer les principaux résultats auxquels elle permet d'atteindre lorsqu'on pousse un peu fort. Inutile de dire que, si on l'emploie à des allures plus réduites, elle est un excellent instrument de promenade et de tourisme... sans parler de son utilisation pour des buts utilitaires où sa faible consommation la rend particulièrement intéressante.

Peugeot connaît depuis la mise en fabrication de la voiture 201 une belle suite de succès ; la 202 continue la série et marque dans la construction automobile un progrès notable dont l'industrie française peut s'enorgueillir.

HENRI PETIT.



Il est toujours intéressant de décrire en détail les nouvelles réalisations de nos constructeurs, particulièrement quand il s'agit d'une voiture dans laquelle on a cherché à concilier deux qualités qui peuvent sembler assez contradictoires si l'on se contente d'un examen un peu superficiel de la question, à savoir la qualité de la performance et l'économie de consommation jointe à celle d'entretien.

Nous pensons, d'ailleurs, que l'effort nécessaire pour mener à bien l'étude de la fabrication d'une telle voiture est d'une importance bien plus grande que celui qu'il faut envisager lors du lancement d'un modèle qui ne sera construit qu'à un petit nombre d'exemplaires, pour lequel la nécessité du prix de revient minimum ne se fait pas sentir d'une manière aussi pressante.

On ne veut, pour preuve de ce qu'on vient d'avancer, que l'importance de l'effort industriel qui vient d'être fait par Peugeot pour la mise en fabrication de la 202. Il nous a été possible de toucher pour ainsi dire du doigt cet effort, puisque, très aimablement, Peugeot nous avait invités à Sochaux à l'occasion du lancement de sa nouvelle voiture.

De nouvelles usines ont été construites sur plusieurs hectares. C'est ainsi qu'à l'usine d'emboutissage la surface des ateliers a été augmentée de 13.000 mètres carrés, par la construction de quatre grands halls permettant une circulation rationnelle des pièces en cours de fabrication : 32 millions de francs ont été ici investis.

Parmi les machines nouvelles, les quatre presses américaines Clearing ont coûté au total 8.000.000 francs, y compris douanes, frais de transport, fosses de fondation, moteurs électriques, montages.

À la forge, l'atelier d'outillage a dû être renforcé pour arriver à exécuter le même nombre de gros outils d'emboutissage dans un temps de travail réduit ; les machines nouvelles installées représentent une valeur de 4 millions.

L'usine de fonderie a dû être profondément remaniée. L'emploi d'un plus grand tonnage d'aluminium (cylindres Alpax), la fabrication des chemises de cylindres en fonte traitée, etc., ont nécessité la construction d'un nouvel atelier de 4.000 mètres carrés, l'achat de machines à mouler, l'aménagement de la chaîne de fonderie de l'aluminium, soit une dépense de 5 millions.

Le rendement de l'usine de mécanique a été augmenté en remplaçant certaines machines par du matériel

nouveau : 120 machines d'une valeur de 25 millions ont été installées et on a déplacé 700 machines pour réorganiser les équipes ; ce déménagement s'est fait sans modifier les cadences de fabrication.

La superficie de l'usine de carrosserie a été augmentée de 5.500 mètres carrés pour permettre l'installation d'une chaîne de montage séparée pour la 202, qu'il n'aurait pas été possible de monter sur la même chaîne que la 402. Avec l'installation des nouvelles chaînes, la construction de nouvelles machines à souder électriquement, l'installation d'étuves de peinture plus grandes, les dépenses faites dans cette usine atteignent 5 millions.

Ajoutez enfin, à tout cela, les 8.600.000 francs engagés dans les frais d'étude, une somme de 27 millions nécessaire pour la préparation des outillages, et vous arrivez à plus de 100 millions de francs de dépenses, 200 machines nouvelles et une surface accrue de 25 hectares.

Moteur. — Le moteur de la 202 est un 4-cylindres 68 × 78, cylindrée 1.133 centimètres cubes. Le bloc moteur est suspendu élastiquement en trois points, deux à l'avant et un à l'arrière.

Le haut rendement de ce moteur, dont la puissance nominale est de 6 CV, lui permet de développer, à plein régime, 30 CV effectifs dans des conditions d'économie tout à fait remarquables.

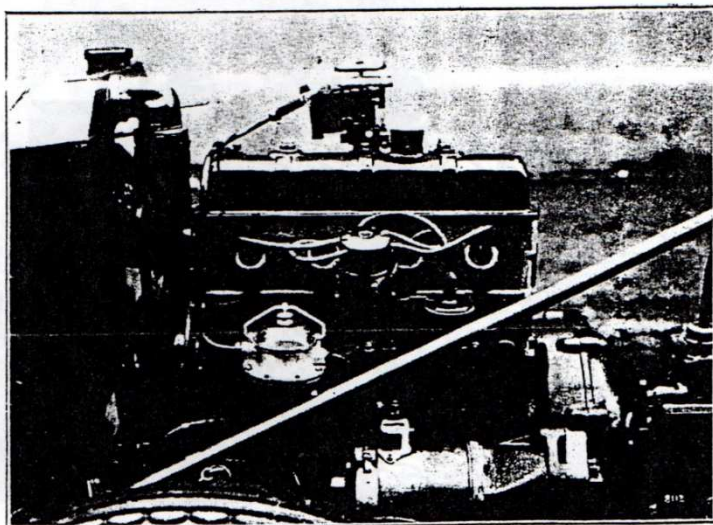


Fig. 1. — Le moteur de la 202, vu du côté allumage.

Cette économie a été obtenue par l'utilisation des solutions qui ont déjà fait leurs preuves sur les moteurs 302 et 402.

Ces solutions sont les suivantes :

Soupapes en tête, commandées par des culbuteurs. Cette disposition, on le sait, assure un remplissage parfait ;

Arbre à cames placé dans le carter et actionnant les culbuteurs par des tiges très courtes, donc parfaitement rigides ;

Culasse Alpax, dans laquelle les chambres de compression ont une forme spécialement étudiée pour assurer une combustion parfaite, ainsi qu'un dosage précis des efforts sur les pistons. La culasse Alpax permet, comme on sait, d'augmenter le taux de compression et, par là même, d'accroître le rendement dans des proportions considérables sans nuire à la souplesse, tout en restant bien loin des limites d'auto-allumage et de cliquetis ;

Vilebrequin à trois paliers, équilibré statiquement et dynamiquement, permettant au moteur de tourner à un régime élevé, sans aucune vibration ;

Carburateur inversé Solex, à starter, assurant à tous les régimes la production d'un mélange carburant dosé avec précision et favorisant, par la disposition de sa tubulure, l'introduction des gaz combustibles dans les cylindres. Le réservoir d'essence, d'une contenance de 45 litres, est placé à l'arrière. L'alimentation est assurée par une pompe mécanique ;

Réchauffage des gaz combustibles grâce à la forme spéciale de la tubulure d'admission qui permet une vaporisation intégrale de l'essence ;

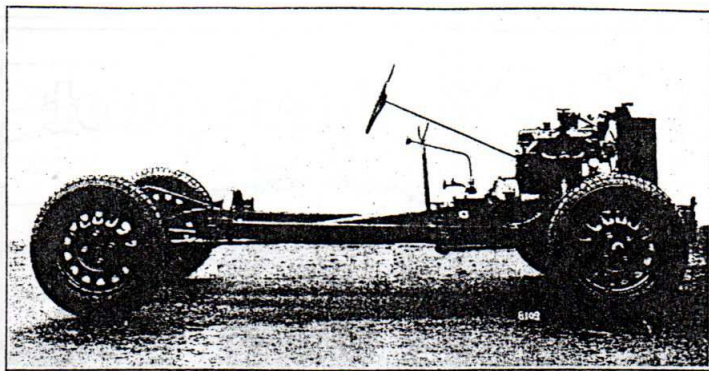


Fig. 3. — Le châssis de la 202 Peugeot.

Dispositif « Carlostet » placé sur la tuyauterie de circulation d'eau, entre la pompe à eau et le radiateur, bloquant la circulation d'eau tant que le moteur est à une température trop basse. Il en résulte, outre une mise en action très rapide, une amélioration très sensible du rendement, puisque, quels que soient la température extérieure, le régime du moteur ou la vitesse de la voiture, l'eau de refroidissement conserve la température optimum fixée par le réglage de la capsule thermostatique ;

Allumage à avance automatique et correcteur à main, permettant de donner à chaque instant et en toutes circonstances l'avance maximum compatible avec les conditions d'utilisation et la qualité du carburant employé.

Pour que tout le bénéfice de cette augmentation du rendement reste

acquis à l'usager, il faut aussi que le moteur soit absolument réfractaire à l'usure, et là encore Peugeot a obtenu des résultats remarquables par :

L'usinage rigoureux de toutes les pièces ;

L'équilibrage précis des organes en mouvement, tels que : vilebrequin, bielles, pistons, etc. ;

Le graissage sous pression largement assuré par une pompe ; l'huile utilisée est maintenue à une température constante, qui est celle à laquelle ses qualités lubrifiantes sont les meilleures ;

Le refroidissement largement calculé, dont les organes comprennent une pompe à ailettes et un radiateur à grande surface, ainsi que le dispositif thermostatique déjà cité pour le contrôle de la température d'eau ;

L'emploi de chemises en fonte traitée pour constituer les cylindres, refroidies par contact direct avec l'eau de circulation, et sur lesquelles, après plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, il est impossible de relever la moindre trace d'usure.

Embrayage et boîte de vitesses.

— L'embrayage est à disque unique fonctionnant à sec.

La boîte de vitesses à pignons hélicoïdaux comporte trois vitesses avant et une marche arrière. La deuxième vitesse est silencieuse, et elle est synchronisée ainsi que la prise directe.

Le levier de vitesses est monté à rotule sur le centre de la boîte.

A la sortie de la boîte de vitesses, un cardan à aiguilles entraîne l'arbre de transmission enfermé dans un tube qui absorbe les effets de poussée et de réaction et qui soutient cet arbre en son milieu, par un roulement à billes de centrage.

Pont arrière. — Le pont arrière est à route bronze et vis sans fin en

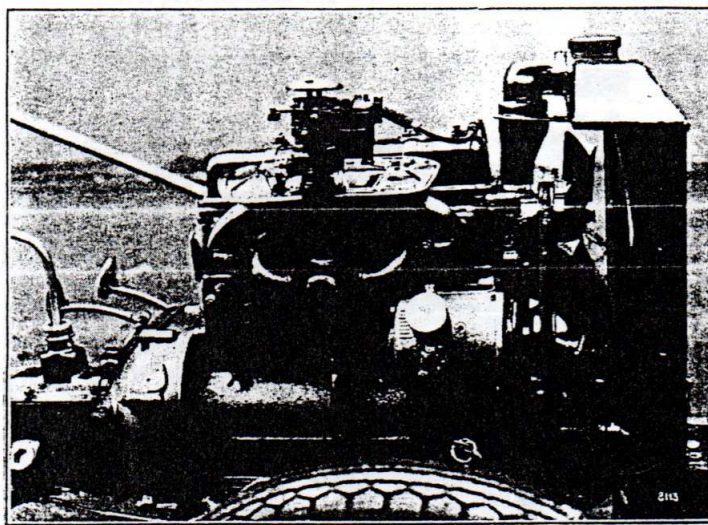


Fig. 2. — Le moteur, vu du côté carburateur.

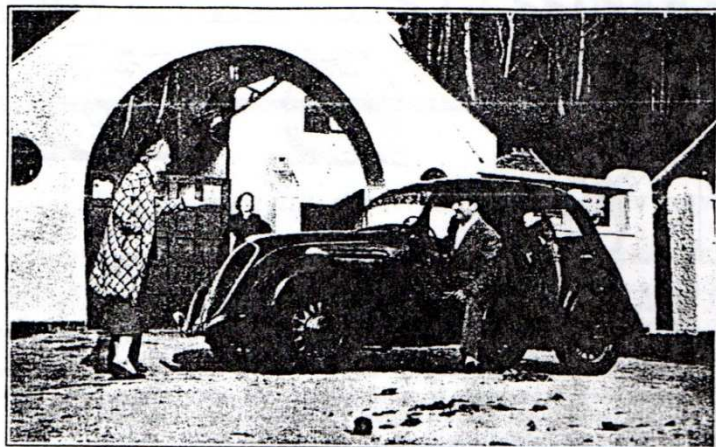


Fig. 4. — La carrosserie de la 202 offre de grandes facilités d'accès.

acier, du type classique Peugeot : cette disposition, dont le rendement est excellent, permet d'abaisser l'arbre de transmission, et par conséquent le plancher de la voiture, sans que l'on se trouve dans l'obligation de prévoir un tunnel pour le passage de cet arbre. Un tel ensemble fonctionne dans des conditions parfaites de silence.

Châssis et suspension. — Le cadre, du type « Bloctube », se compose de deux longerons dont la section rectangulaire a été largement calculée, entretoisés par quatre traverses tubulaires qui assurent à l'ensemble une rigidité absolue, condition d'une bonne suspension, d'une direction sans flottement et d'une tenue impeccable de la carrosserie à l'usage.

Les roues avant sont naturellement indépendantes ; on sait toute la valeur de ce dispositif désormais classique, adopté en grande série par Peugeot depuis plus de sept ans.

Sur la 202, chaque pivot de roue avant est monté sur un parallélogramme articulé constitué par deux biellettes à toupies, montées chacune sur un axe de grandes dimensions fixé au châssis.

Cette disposition spéciale a pour but de permettre l'avancement du moteur au-dessus de l'axe des roues et de réduire ainsi l'empattement du véhicule, sans diminuer aucunement l'emplacement réservé au logement des quatre passagers.

On a pu ainsi placer parallèlement à l'axe du châssis, et de chaque côté du moteur, une barre cylindrique en acier spécial, travaillant à la torsion et assurant, par les biellettes des parallélogrammes, la suspension indépendante des roues avant.

Ces barres d'acier, constituant des

ressorts dont les frottements propres sont presque nuls, permettent, pour la 202, dont le poids a été ramené au strict minimum compatible avec le confort et la tenue de route, de réaliser une suspension avant d'une idéale douceur ; l'entretien est considérablement réduit, et les grinçements des lames de ressorts se trouvent automatiquement supprimés.

La suspension arrière est assurée par demi-cantilevers.

Les oscillations prolongées de cet ensemble devront naturellement être freinées, et ce travail a pu être confié en toute sécurité à des amortisseurs à friction dont la robustesse n'exclut pas la douceur de fonctionnement.

La réduction de l'empattement à 2^m,45, ainsi obtenue pour une voiture dont la longueur intérieure (distance pare-brise, lunette arrière) est de près de 1^m,80, est un résultat d'autant plus remarquable qu'en aucun cas on n'a touché au confort des passagers dont les sièges, convenablement placés au centre de la voiture, entre les deux essieux, sont à l'abri des réactions transmises aux roues par les dénivellations de la route.

Direction et freins. — La 202 tourne dans un emplacement extrêmement réduit, le rayon de braquage ne dépassant pas 4^m,50, ce qui facilite l'exécution de toutes les manœuvres délicates que l'on peut avoir à faire en ville ou au garage.

Cette maniabilité est accrue par la douceur et la précision de la direction, dont la démultiplication est bien appropriée au poids et aux dimensions de la voiture, et dont le volant, de diamètre normal, est bien en mains.

Le carter de direction, placé à l'extrémité du longeron gauche, ren-

ferme le dispositif de démultiplication à vis et secteur qui commande les roues par une barre transversale montée sur deux leviers oscillants et par deux biellettes latérales à rotules. Une bague bronze excentrée et une vis de rattrapage du jeu latéral permettent le réglage de l'ensemble vis-secteur.

La colonne de direction est reliée à la vis de commande du secteur par un joint souple ou « flector » qui achève de rendre la conduite de la voiture très douce, en amortissant les réactions dues aux inégalités de la route.

Le freinage est assuré par des freins Bendix duo-servo-auto-serreurs à tambours de larges dimensions et commandés par des câbles supportés dans des gaines spéciales convenablement lubrifiées.

La pédale de frein est montée sur un axe solidaire d'une traverse du châssis et se trouve soustraite aux oscillations du moteur suspendu élastiquement.

La grande surface de frottement des patins réduit au minimum l'usure des garnitures ; quant au dispositif auto-centreur, il simplifie considérablement le réglage et assure au freinage une efficacité parfaite en toutes circonstances.

Ajoutez à tout cela une carrosserie entièrement métallique à laquelle un profilage rationnellement établi assure une excellente pénétration, sans que le confort des passagers en souffre aucunement, l'accès étant par ailleurs extrêmement facile à toutes les places, grâce aux quatre portes, et vous comprendrez pourquoi le 202 doit rencontrer le plus chaleureux accueil auprès de la clientèle.

Nous ne voulons pas terminer cet article sans dire quelques mots du système d'aération utilisé dans la 202, et qui fera certainement école.

Voici de quoi il s'agit :

La prise d'air frais extérieur, réglable au moyen d'un volet, est placée au-dessus de l'auvent. Elle est ainsi éloignée de toute source d'odeurs ou de remous facilitant l'introduction des poussières et permet d'obtenir à volonté une surabondance d'air frais dépouillé de toutes impuretés : poussières, insectes, etc., ainsi que de toutes traces d'humidité (brouillard ou pluie).

L'air épuré est dirigé, non pas sur un orifice unique dont la puissance d'aération incommoderait les passagers, mais, au contraire, diffusé en de multiples endroits pour que les occu-

pants de la voiture, au lieu d'être brutalement frappés par un courant d'air froid, soient baignés dans une atmosphère rafraîchie.

La distribution d'air à l'intérieur de la carrosserie se fait en trois points principaux :

1° A la hauteur du visage des passagers, avant par des ouvertures ménagées sur la planche d'avant ;

2° Le long de la toiture au moyen d'amenées d'air par chacun des tubes qui forment les montants de pare-brise et qui débouchent au-dessus de celui-ci distribuant de l'air le long du plafond, sans remous et sans poussières ;

3° Enfin, sur les jambes des passagers avant.

Et je puis vous assurer que la 202 est ainsi parfaitement aérée.

RENÉ CHARLES-FAROUX.

L'Anti-Vol KLAXON

(Licence Neiman)

Les vols de voitures se multiplient d'une manière inquiétante ; à Paris seulement, plusieurs automobiles sont dérobées chaque jour. Les unes se retrouvent, au bout d'un certain temps, abandonnées en plus ou moins bon état ; les autres se sont éclipsées définitivement, et on n'en a plus guère de nouvelles qu'à la suite d'un accident causé par le voleur.

Dans un cas comme dans l'autre, le propriétaire de la voiture n'a rien à gagner à l'affaire, même s'il est assuré contre le vol. Quand bien même il recouvrerait le prix intégral de sa voiture, il n'est indemnisé ni de ses démarches, ni du temps perdu, ni de la privation de son véhicule.

C'est pourquoi il n'est aucun auto-

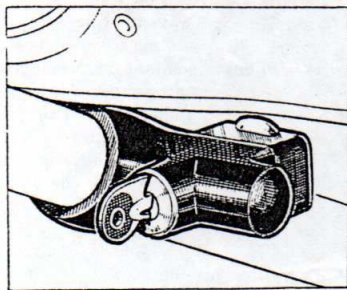


Fig. 1. — L'Anti-Vol Klaxon monté sur une colonne de direction.

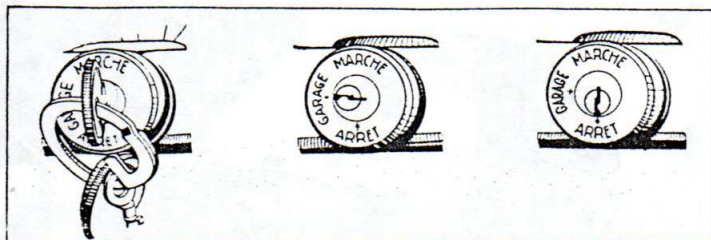


Fig. 2. — Les trois positions de l'Anti-Vol Klaxon. De gauche à droite : position « Marche » (allumage établi, voyant allumé) ; position « Garage » (clé retirée, allumage coupé, direction libre) ; position « Arrêt » (clé retirée, allumage coupé, direction verrouillée).

mobiliste qui ne désire trouver un moyen efficace de soustraire sa voiture aux convoitises des « mauvais garçons », lorsqu'il l'abandonne pour un temps plus ou moins long.

Certes, les constructeurs d'automobiles ont songé à donner satisfaction à leur clientèle sur ce point. Mais, la plupart du temps, ils lui offrent des solutions plus théoriques que pratiques : clé de contact retirée, portières fermées à clé, ne sont pas des obstacles de nature à gêner outre mesure un spécialiste bien décidé, qui a toujours en poche une collection de clés auxquelles rien ne résiste...

La vraie solution n'est pas là. Celle que nous offre Klaxon est d'un tout autre ordre : elle présente, en effet, une efficacité absolue, puisqu'elle englobe l'interruption de l'allumage et le blocage de la direction.

L'appareil Anti-Vol Klaxon (licence Neiman) se compose d'un collier fixé une fois pour toutes sur le tube extérieur de la direction, à la place de l'implanture (pièce de soutien de la colonne de direction sur la planche-tablier). Ce collier comporte, outre une serrure qui bloque la direction, un interrupteur d'allumage et une lampe-témoin ; le tout est commandé par une seule clé qui peut occuper trois positions, dénommées : *Marche*, *Garage* et *Arrêt*.

Voici comment fonctionne l'appareil :

a) *Position de marche* : La clé est tournée d'un demi-tour jusqu'à la position « Marche », l'allumage est établi, la direction débloquée et la lampe-témoin allumée.

b) *Position garage* : La clé est tournée d'un quart de tour jusqu'à la flèche « Garage », puis retirée. Le courant est coupé, la lampe-témoin éteinte et la direction reste libre pour les manœuvres.

c) *Position arrêt* : La clé est tournée jusqu'à la flèche « Arrêt », puis retirée. Le contact est coupé, la lampe-témoin éteinte et la direction bloquée.

Il est à remarquer que, contrairement à d'autres appareils, l'Anti-Vol Klaxon élimine tout danger de blocage accidentel de la direction en marche. Le blocage, en effet, ne se produit qu'au moment où on retire la clé, et celle-ci ne peut être retirée qu'en position voulue, impliquant la coupure de l'allumage. La sécurité est donc absolue.

L'Anti-Vol Klaxon se monte facilement sur toutes les voitures ; des instructions détaillées sont jointes à chaque appareil. Dans la construction de série, il entraîne une simplification, puisqu'il remplace l'interrupteur d'allumage et la lampe-témoin. Il n'augmente donc que de peu le prix de revient.

L'ensemble de ses qualités a fait adopter l'Anti-Vol Klaxon comme équipement de série par 23 constructeurs, tant en France qu'à l'étranger. La liste n'est pas close, non plus que celle des particuliers qui, journellement, ajoutent à leur voiture cet indispensable accessoire.

PIERRE MAILLARD.

XXXII^e Exposition Internationale de l'Automobile, du Cycle et des Sports

Dans sa séance du 31 mars, le Comité d'organisation a fixé ainsi qu'il suit les dates de la XXXII^e Exposition.

Cette Exposition aura lieu du 6 au 16 octobre prochain, au Grand Palais, et comprendra les voitures de tourisme, véhicules industriels, moteurs, leurs accessoires et pièces détachées.

Pour tous renseignements, s'adresser au Secrétariat, 2, rue de Presbourg, Paris (VIII^e). Téléphone : Balzac 11-70.

LA 203 EN BANDES DESSINEES...

...Par D. Puaud.

La 203 Peugeot a fait, depuis son apparition, le bonheur des dessinateurs de bandes dessinées.

Figure emblématique du paysage automobile français des années 50, elle ne pouvait pas laisser indifférent les créateurs d'albums de toutes sortes. Qui ne se rappelle pas, par exemple, de son apparition régulière dans les aventures de Tintin.



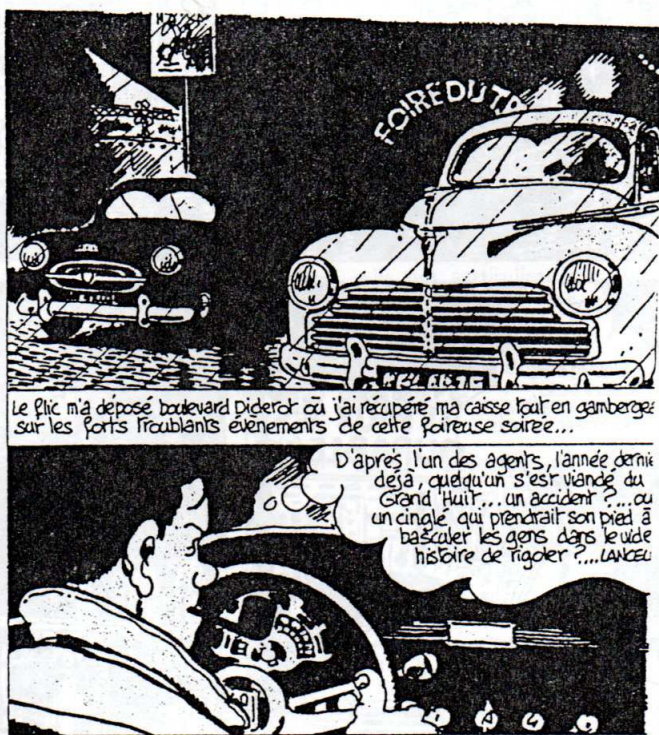
Cette-fois, Dominique s'est penché sur l'oeuvre de Léo Mallet et nous présente sa découverte: une bande dessinée au cours de laquelle la 203 est omniprésente. Mais laissons lui la parole.

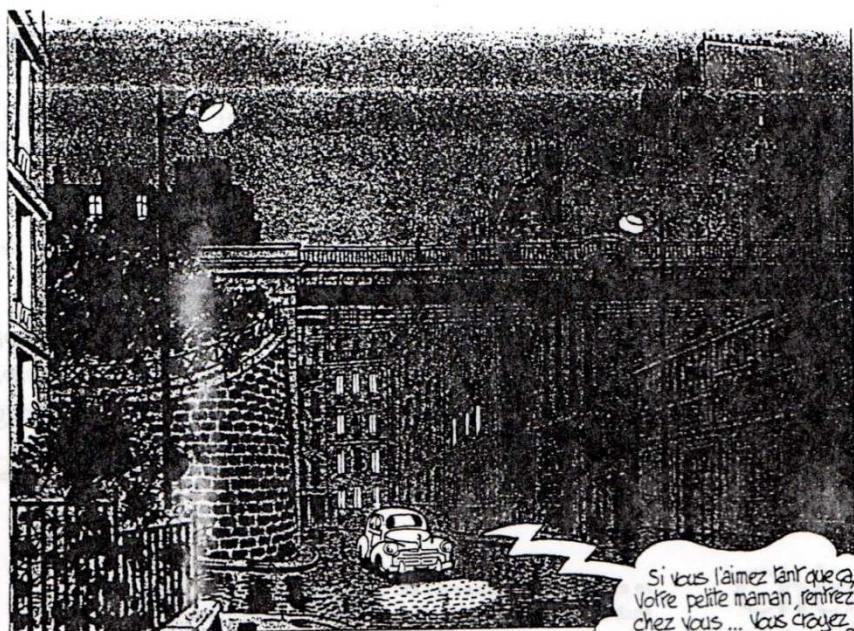
Voici quelques extraits tirés de « Casse-pipe à la Nation » de Léo Mallet et Tardi aux éditions Casterman.

Remarquez la circulation et les rues de Paris des années 50 ainsi que la présence d'autres Peugeot (202 et 403) et aussi les détails précis de la 203 qui peuvent faire supposer l'intérêt de l'auto pour Léo ou l'un des auteurs.

Le héros de cette BD policière est un détective... qui roule en 203 !

Notez, tout de même, que le privé s'appelle Burma ... cela ne vous rappelle pas un certain Nestor ? Mais lui ne roule pas en cab 504 !!!





DELAY ayant cassé sa pipe, sa veuve épousa MONTOLIEU, certainement pas un mariage d'amour... Il ressortait de ce banal bordel que la petite était très attachée à sa mère.

Si vous l'aimez tant que ça, votre petite maman, rentrez chez vous... Vous croyez que ça l'amuse, vos piques? Vos parents finiront par prendre des mesures contre vous.

Non, je le serai dans un mois.



Vous n'allez pas dormir dans la rue, n'est-ce pas?... alors je vous raccompagne à la maison! Si vous avez un problème, voici mon numéro de téléphone... Maintenant, je vais vous dire deux mots de "LECANUT", l'ami de la famille.



Lequel, de votre père ou de votre beau-père, était le plus copain avec LECANUT?

C'était pareil.

Je lui ai raconté le coup du Grand Huit. Je voulais qu'elle sache qui était LECANUT et pourquoi j'avais sa photo, mais je ne lui ai pas tout dit, passant sous silence les lingots de Montpellier.



LECANUT ne m'a jamais plu... je vous l'ai dit..

Montez sans bruit, surtout ne réveillez pas votre mère... demain, je prendrai de vos nouvelles. Ça ira? Bonne nuit M^{lle} DELAY...

Ça ira.

PETROLE...

... DU PUIT A LA POMPE

Auto Peugeot Magazine (Janvier 1998)

Cet article tiré du magazine Auto-Peugeot, distribué dans le réseau de la marque, a attiré mon attention pour plusieurs raisons.

D'une part, il explique le voyage périlleux que subit l'or noir pour arriver dans le réservoir de votre Peugeot. De plus, je suis resté dubitatif quant au prix de revient réel de ce précieux liquide, compte-tenu des moyens mis en oeuvre pour le raffiner, par rapport au prix à la pompe. Je vous encourage, d'ailleurs, à lire le tableau intitulé « le poids des taxes » en page 43: personnes sensibles s'abstenir !!!

Depuis maintenant un siècle, nos voitures roulent grâce à « l'or noir » et faire son plein est aussi banal qu'acheter une baguette. Pourtant, le chemin qui va du puits de pétrole à la station-service est long et périlleux.

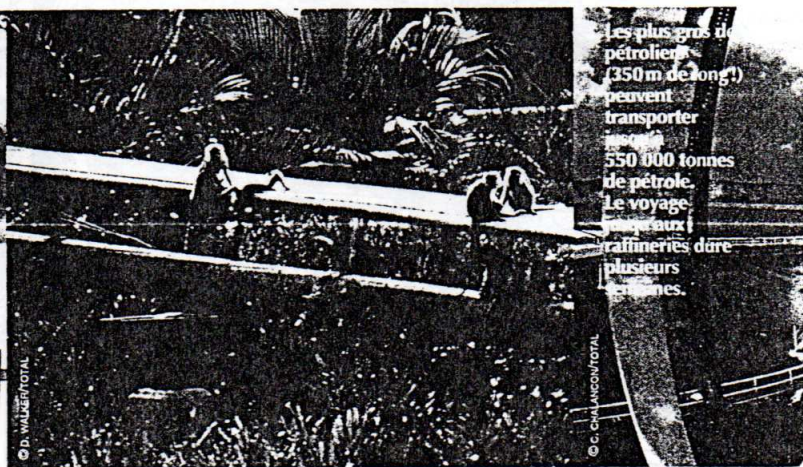
PAR ALAIN MARTIN

De la plus modeste voiture à la plus sophistiquée des Formules 1, nos véhicules fonctionnent avec un produit venu de la nuit des temps. Le 27 août 1859, dans l'État américain de Pennsylvanie, le « colonel » Drake, responsable de l'opération, inaugurerait l'exploitation

moderne du pétrole. Ce jour-là, lorsque le pétrole jaillit pour la première fois d'un forage, nul n'imaginerait encore qu'il va faire rouler des centaines de millions de voitures. À l'époque, le « pétrole lampant » sert presque exclusivement à éclairer rues et logis. Quarante ans plus tard, il fait tourner les premiers



Du puits à la station-service, le pétrole fait un voyage de plusieurs milliers de kilomètres. En voici les étapes essentielles.



Les plus gros pétroliers (350m de long!) peuvent transporter jusqu'à 550 000 tonnes de pétrole. Le voyage se poursuit vers les raffineries dans plusieurs étapes.

EXPLORATION →

Production →

Transport à la côte du pétrole brut par oléoduc →

Transport

TECHNOLOGIE

qu'à de coûteux procédés d'hydrogénation ou de désulfuration.

L'écoulement des carburants raffinés vers les dépôts régionaux va s'effectuer par divers moyens : voie ferrée, poids lourds, oléoducs, canaux. De ces dépôts partiront des camions-citernes qui iront livrer les stations-service, aussi bien celles à l'enseigne des pétroliers que celles des supermarchés. À la base, et quel que soit le réseau de distribution, les carburants sont donc pratiquement tous issus des mêmes tonneaux. La différence entre carburant de marque et carburant de supermarché se fait au moment de la livraison... Vous avez sans doute entendu parler

Partout en France, la même qualité de carburant. Enfin presque !

de ces fameux additifs aux vertus dégraisantes et protectrices. Il faut savoir qu'ils sont l'apanage de certains carburants distribués exclusivement dans

À quand la fin du super plombé ?

Le super plombé est sur une voie de garage. Le nombre de voitures qui ne peuvent s'en passer va diminuant avec le renouvellement du parc et la généralisation des voitures catalysées. En effet, les pots catalytiques sont irrémédiablement détruits par le plomb contenu dans le super classique. Du coup, ce dernier a de moins en moins de raisons d'être. Il n'est déjà plus vendu en Suisse, en Allemagne et dans plusieurs pays nordiques. **Sa disparition totale sur notre territoire est annoncée pour l'an 2002, voire 2000, mais rien n'est encore défini.** Comment s'abreuvèrent alors les moteurs dont les soupapes ne peuvent se passer de plomb, comme les voitures de collection, mais aussi celles des années 80 qui restent en service ?

La solution passe par l'utilisation d'essence sans plomb, additionnée d'un produit censé compenser l'absence du précieux métal. Cet additif plombé existe déjà sur le marché et est en vente chez les spécialistes de voitures anciennes. Ce sera à l'utilisateur d'en verser une dose à chaque plein. On peut cependant penser qu'il existera, à terme, dans les stations, des pompes délivrant du sans plomb pré-additivé, un peu comme celles distribuant actuellement du mélange 2-temps pour mobylettes ou bateaux.

les réseaux des pétroliers et qu'ils sont, de ce fait, versés dans le camion-citerne juste avant la livraison aux stations des grandes marques. C'est principalement sur ce point que se fait la différence de qualité et de prix. Le voyage du pétrole est donc beaucoup moins simple qu'il n'y paraît. En tant que consommateur final, la prochaine fois que vous décrocherez le pistolet d'une pompe, songez au fabuleux périple dans le temps et sur terre effectué par ce trésor qu'est le pétrole. Un trésor formé minéralement en deux millions d'années, et que l'homme aura épuisé en deux siècles. ■

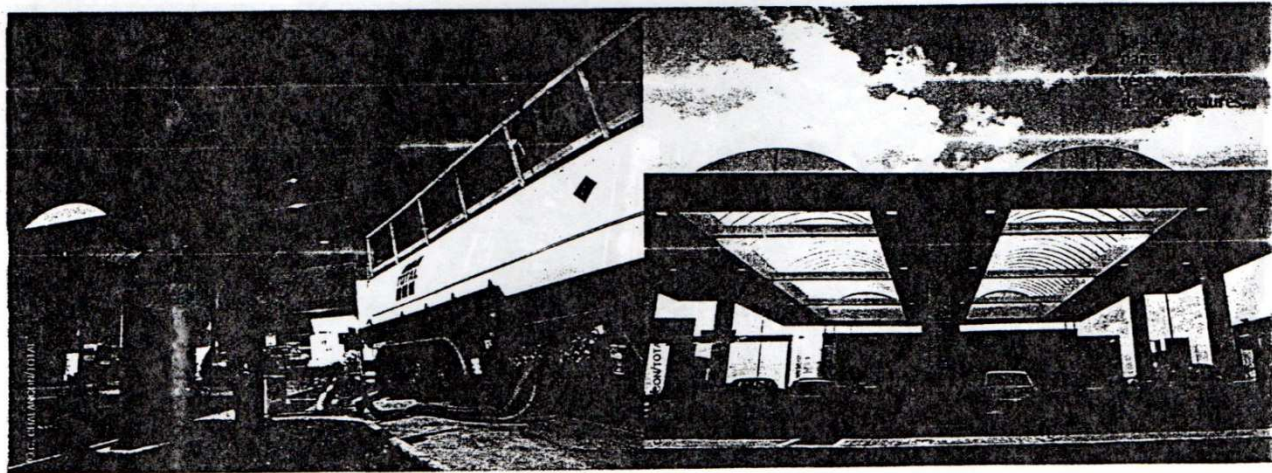
Chère autoroute

Sur autoroute, les carburants sont presque un franc plus cher qu'ailleurs.

Les pétroliers profiteraient-ils de la « captivité » des automobilistes pour s'enrichir sur leur dos ? Les concernés s'en défendent. Ils justifient leur politique tarifaire en expliquant que les stations d'autoroutes supportent des charges spécifiques comme la dîme de 0,12 F/litre reversée aux sociétés d'autoroutes, les investissements importants liés à la taille de ces stations et leurs importants coûts en personnel. Il est vrai que

ces stations sont de véritables PME fonctionnant 7 jours sur 7, et assurant une longue liste de services.

Quant à une éventuelle entente de tarif entre pétroliers, elle n'existerait pas. La similitude des prix d'une station à l'autre ne serait due qu'à un alignement dicté par le marché. Et les pétroliers de rétorquer qu'avec l'autonomie croissante des véhicules, les pompes sur autoroutes voient leur débit diminuer. D'où la nécessité de limiter au maximum le prix du litre à la pompe.



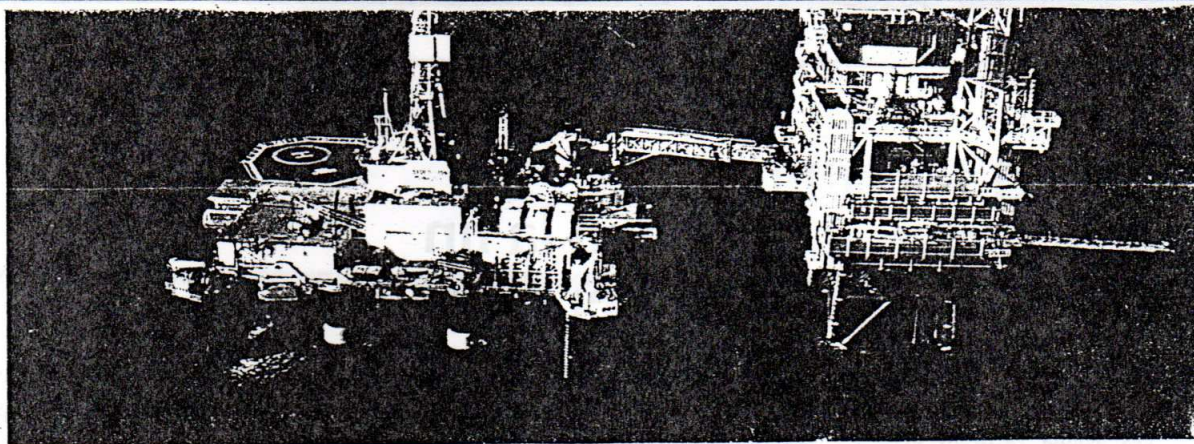
Dépôts pétroliers



Transport



DISTRIBUTION VERS L'USAGER. ➔



moteurs à explosion et bientôt... le monde.

À l'aube du III^e millénaire, l'automobile n'a toujours pas trouvé une source d'énergie véritablement capable de le détrôner. Du moins, à un prix abordable et aussi facilement renouvelable. Ce liquide si précieux dont nous remplissons sans réfléchir nos

L'or noir n'est pas une source inépuisable. Dommage...

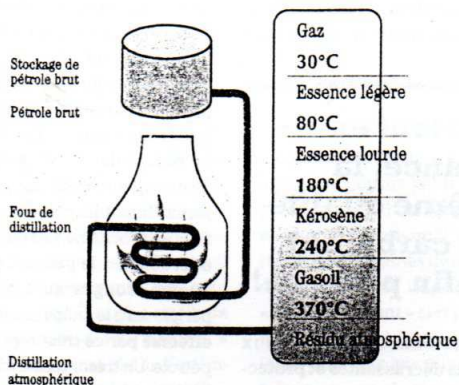
réservoirs est, en effet, d'un coût final dérisoire (moins de 1,50 F/l hors taxes) comparé au long parcours qui le mène du puits à la pompe.

Si la vérité sort toute nue de

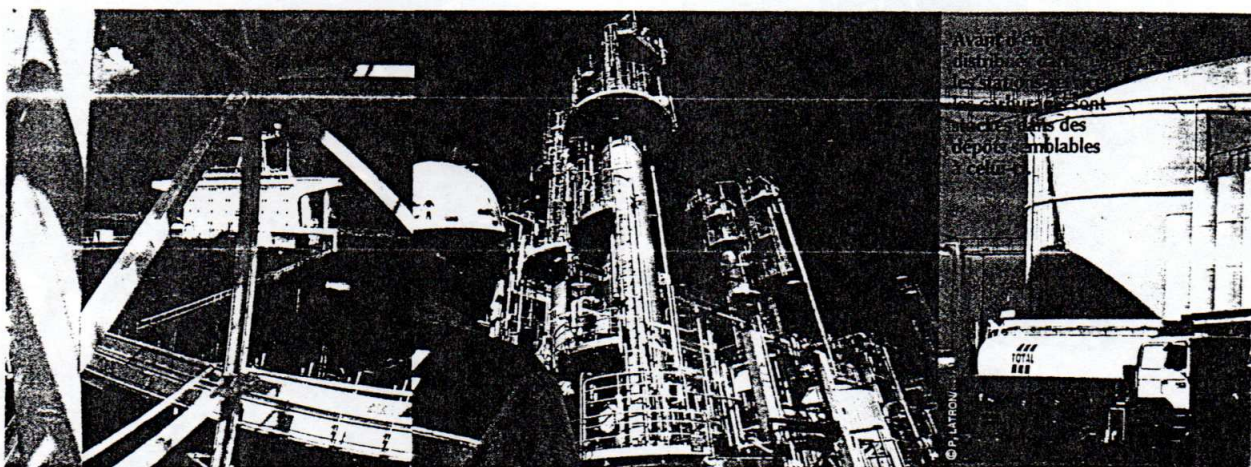
son puits, le pétrole, quant à lui, en jaillit brut. Pour ne pas dire, brut de brut. N'oubliez pas qu'il a derrière lui de un à deux millions d'années de « cave ». À peine extrait des puits, ce liquide noir, épais et odorant va être acheminé vers les côtes du pays producteur, essentiellement par oléoduc. D'énormes navires, les tankers, vont ensuite se charger d'approvisionner les diverses raffineries disséminées à travers le monde. Ce qui explique le rapprochement quasi-total des raffineries et des grands ports. La première étape du raffinage va consister à faire chauffer le pétrole brut dans une sorte d'énorme alambic, appelé tour de distillation, qui peut atteindre une hauteur de 60 m. Chauffé à 370 °C, le pétrole va alors laisser s'évaporer ses différents composants qui seront récupérés individuellement. Les plus légers sont les gaz qui vont filer vers le

sommet de la tour (voir graphique). Ils donneront du butane, du GPL et du propane. Les essences viennent tout de suite après, suivies du kérosène (utilisé par les avions), du gazole et enfin des fuels lourds et des bitumes.

Ces « produits de distillation » vont ensuite subir un certain nombre d'opérations pour les débarrasser de leurs impuretés (soufre, paraffine), et les rendre aptes à leur utilisation finale... Cette chimie complexe, fait appel à des catalyseurs industriels ainsi



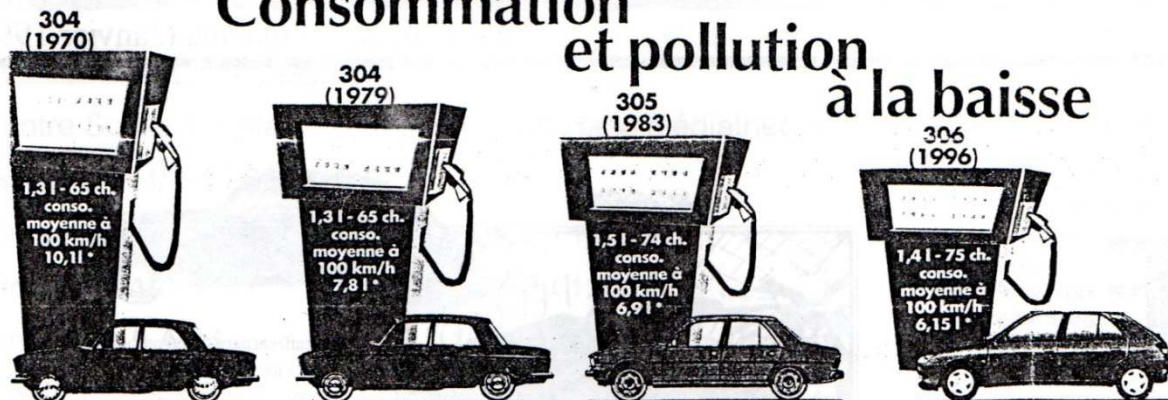
Alambic géant, la tour de distillation permet de fractionner le pétrole en divers produits plus ou moins lourds.



Avant d'être distribués, les produits sont stockés dans des réservoirs semblables à ceux-ci.

maritime → Stockage du pétrole brut → Raffinage → Stockage des produits pétroliers → Transports vers les dépôts →

Consommation et pollution à la baisse



Automobilistes, réjouissez-vous. Vos voitures sont de plus en plus sobres, et elles polluent de moins en moins. En une quinzaine d'années, les émissions polluantes des véhicules à essence ont été divisées par 10, tandis que leur consommation diminuait de 20 à 30 % selon les modèles. Le grand pas date de 1993 avec la généralisation des injections électroniques et des pots catalytiques.

Pour les diesels, les progrès sont plus récents, mais les constructeurs mettent les bouchées doubles pour en faire une motorisation d'avenir. Ainsi, les diesels de l'an 2000 émettront moitié moins de particules que leurs aînés des années 80. Cette évolution n'a pu se faire qu'avec l'élaboration d'essences sans plomb et de gazoles sans soufre. Toutefois, ces extraordinaires progrès sont en partie annihilés par l'augmentation du parc automobile passé de

21 millions de voitures particulières et commerciales en 1985 à 30 millions en 1997. Il faudra attendre un rajeunissement suffisant de ce parc pour que les effets bénéfiques sur la pollution globale soient optimisés. Une histoire de quatre à cinq ans au maximum. Mais d'ores et déjà, sachez que grâce aux progrès des constructeurs et des pétroliers, la pollution automobile n'est plus ce qu'elle était.

*Données indicatives non contractuelles.

Prix des carburants : le poids des taxes

Si les taxes n'existaient pas, vous paieriez votre carburant moins de 1,50 F/litre. Pas plus cher qu'un litre d'eau minérale ! Mais la fameuse T.I.P.P. (Taxe intérieure sur les produits pétroliers) et la TVA triplent ou quadruplent ce prix. Lorsque l'automobiliste achète un litre de carburant, il laisse à l'état entre 70 et 80 % du prix payé. Seul le GPL, carburant propre et détaxé en conséquence, ne suit pas cette règle.

	SUPER PLOMBÉ	SP 98	SP 95	Gazole	GPL
PRIX À LA POMPE	6,46	6,29	6,23	4,47	2,92
Prix hors taxes	1,30	1,43	1,38	1,35	1,37
TIPP	4,06	3,79	3,79	2,35	0,44
Tva (20,6%)	1,10	1,07	1,06	0,77	0,51
PART TOTALE DES TAXES	6,00%	77%	79%	70%	33%

Source UFIP

Production et consommation française

● consommation française totale : 86 millions de tonnes.

● production française de pétrole : 2 millions de tonnes



● consommation française d'essences : 15 millions de tonnes (6,6 super plombé ; 2,2 sans plomb 95 ; 6,2 sans plomb 98)

● consommation française de carburants automobiles : 38,5 millions de tonnes, dont 23,5 Mt de gazole (autos et camions)

Le pétrole en chiffres

(Données 1996)

Production et consommation mondiale

● réserves mondiales de pétrole prouvées : 139 milliards de tonnes.

● consommation mondiale annuelle de pétrole : 3,2 milliards de tonnes, soit 40 % de la consommation mondiale d'énergie.

1948: LA VIE REPREND !

Auto Peugeot Magazine (Janvier 1998)

Par Anne Lécaille

En cette année olympique, la France panse encore ses blessures de guerre. Le rationnement fait partie du quotidien et pourtant, chacun rêve de se rendre à Londres pour les Jeux et d'accéder à l'automobile. Quels merveilleux symboles de liberté ! Oui, mais voilà. Dans cette ambiance morose, le gouvernement reste plus préoccupé par la reconstruction du pays que par les aspirations – légitimes mais irraisonnables – de ses concitoyens.

LA FRANCE FAIT TABLE RASE DU PASSÉ

Du coup, dès la Libération, il décide de mettre sous contrôle la production automobile et de donner la priorité aux petites cylindrées. Il exige parallèlement que toute la production soit exportée afin de faire

rentrer des devises, indispensables à l'avenir du pays. Pas question pour autant de se laisser abattre : les constructeurs sont prêts à parier sur l'avenir. Ils récupèrent dès 1946 ce qui reste de leur matériel dans les usines détruites ou pillées par les

troupes d'occupation et vont jusqu'à acheter du matériel d'occasion en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis. À cette date, les moyens de production représentent à peine les deux tiers de ce qu'ils étaient avant la guerre. Les constructeurs

souffrent parallèlement d'un important problème de main d'œuvre. Imaginez : si la population ouvrière de Peugeot était de 16 000 personnes en 1939, elle n'est plus que de 4 400 en 1945 ! Impossible dans ces conditions d'être très innovant. Du coup, à Sochaux, la production reprend en premier lieu avec la 202, sortie en 1938. L'offre est alors totalement disproportionnée par rapport à la demande grandissante.

Il faut attendre 1948 pour qu'une nouvelle décision gouvernementale ne bouleverse la donne. Paul-Marie Pons, ministre de la Production industrielle, décide, enfin, de lever partiellement le blocus. Désormais, 25 % de la production pourra être vendue dans l'hexagone.



Cette année-là...

ROYALE

Élisabeth II d'Angleterre épouse le duc d'Édimbourg. Elle attendra février 1952 pour accéder au trône



K.O.

Tandis qu'Édith Piaf bouleverse l'Amérique, Marcel Cerdan devient champion du monde de boxe à New York.

CARNET ROSE

Le 27 décembre, M. et Mme Depardieu ont la joie de nous annoncer la naissance de leur fils Gérard.



OLYMPIQUE

Les premiers Jeux d'été de l'après-guerre sont organisés à Londres... sans les athlètes soviétiques.

ASSASSINAT

Le Mahatma Gandhi est abattu de trois balles de revolver le 30 janvier par un fanatique hindou.

MODERNE

Événement sans précédent aux États-Unis, le premier fac-similé est envoyé par radio.

RECONNAISSANCE

L'État d'Israël obtient son indépendance le 14 mai.

EXISTENTIALISTE

Juliette Gréco a encore son nez et joue les égéries du quartier de Saint-Germain-des-Près, aux côtés de Boris Vian et de Jean-Paul Sartre.



Juliette Gréco

LA 203, L'IDÉAL DES FAMILLES FRANÇAISES

Dans ce contexte, le 50^e Salon de l'automobile devient l'événement de l'année. Alors que Renault présente sa 4 CV et Citroën sa 2 CV, Peugeot se démarque de la concurrence en dévoilant, sous le nom de 203, la première voiture familiale française de l'après-guerre. Forte des 42 chevaux de son vaillant moteur de 1300 cm³, de sa boîte à 4 vitesses, de son châssis monocoque, de ses freins hydrauliques et de sa direction à crémaillère, la 203 est une voiture moderne et paisible. À 4 300 tr/mn, elle atteint sans histoire 120 km/h. Que demander de plus ! Elle devient ainsi rapidement la coqueluche des familles françaises. Déclinée dans de nombreuses carrosseries (berline toit ouvrant, découvrable, limousine puis break), la 203 sera produite à plus de 700 000 exemplaires jusqu'en 1960, date à laquelle elle sera remplacée par la 404. ♦

L' année 1998 en dates

Les réunions mensuelles:



Centre Social 1er étage - rue Jean Macé (face médiathèque) - 44230 St Sébastien / Loire

Téléphone: 02-40-80-86-30

Dimanche 1er Février	10h30 - 12h30
Dimanche 1er Mars	10h30 - 12h30
Dimanche 5 Avril	10h30 - 12h30
Dimanche 3 Mai	10h30 - 12h30
Dimanche 7 Juin	Pas de réunion (Rallye)
Juillet et Août	Pas de réunion
Dimanche 6 Septembre	10h30 - 12h30
Dimanche 4 Octobre	10h30 - 12h30
Dimanche 1er Novembre	10h30 - 12h30
Dimanche 6 Décembre	15h00 - 18h30 (Assemblée Générale)

Les manifestations:



Repas annuel: 29/03/1998

Rallye Peugeot: 07/06/1998 (A ne manquer sous aucun prétexte !)

50ème anniversaire de la 203 19/09/1998 (La journée historique des 203 de la Région)

Les antennes Peugeot dans la Région:



404 CCB représenté par D. Masson (Téléphone: 02-40-65-49-39)

504 CC représenté par S. Panoff (Téléphone: 02-51-21-42-50)

Et pour ceux qui veulent *cruiser* avec leur ancienne:

Rendez-vous tous les 2èmes dimanche du mois (celui d'après la réunion !) sur la place du Marché de Pirmil de 9h à 12h30.

Les annonces sélectionnées de l'Amicale

- ❶ Vds 203 C berline 1956 noire. Ct Technique OK. Véhicule en excellent état.
Prix: 22000 F.
Tél: 02-40-06-68-93 (Henri Le Guellaud).
- ❷ Vds D3A Fourgon tôle 1947 (1er modèle) type CHV, 1ère main, 55000 km, parfait état, toujours couché en garage, petit prix à débattre.
Tél: 03-86-43-43-48 (René Bellat) - Dept 89.
- ❸ Vds 404 coupé 9cv, 02/09/1966, no série 4599077 bleu métal. vitesse plancher, carrosserie à revoir mais moteur tournant et carte grise normale.
Tél: 05-49-86-04-31 (Jean Thomas) Dept 86.
- ❹ Vds 404 cabriolet 1962 + hard-top caisse sablée - carrosserie à faire. Pont-boîte-train av et freins refaits.
Prix: 22000 F.
Moteur injection 64000 kms: 1000f
Tél: 02-96-27-82-05 ou 06-12-34-92-48 (Jérôme Guerendel) - Dept 22
- ❺ Vds 404 berline GL 1965 intérieur cuir - peinture neuves. Bas de caisse à finir + freinage à remonter.
Prix: 6000 F ferme
Vds divers pièces 404.
Tél: 02-96-27-82-05 ou 06-12-34-92-48 (Jérôme Guerendel) - Dept 22
- ❻ Vds 403 camionnette diesel 1964 sans bâche- dans son jus
prix très bas à débattre
Tél: 02-40-38-00-12 (Jean-Yves Favreau)

FICHER DES ADHERENTS

M. Albert	6, Place du Pilon	49100 Angers
M. Avril Michel	17 Chemin Bois-Maurice	44980 Ste-Luce
M. Barré Eric	6 rue du petit Léard	44400 Rezé
M. Bouquet Louis	15 rue Rouget de Lisle	44200 Nantes
M. Bouvet Christophe	20 Mail Pierre Charlot	41000 Blois
M. Carriou Philippe	19 rue des Branches	85100 les Sables d'Olonne
M. Charvet Yves-Marc	La petite Bionnière	72160 La Chapelle St Rémy
M. Châtelier Michel	5 Rte des 3 Croix	44190 Clisson
M. Chouin Daniel	25 rue St Martin	78410 Bouafle
M. Demanges Yves	BP 17	79800 La mothe St Héray
M. Denis Yves	Rte de Ste Lumine	44190 Gorges
M. Durand Dominique	3 rue Paul Ramadier	44200 Nantes
M. Fanic Bruno	18 rue du Pré Sevré	85560 Le Bernard
Mme Gautier Laure	138 rue du Perray	44300 Nantes
M. Joly Stéphane	6 rue des 4 vents	79100 Ste Radegonde
M. Lafontaine Philippe	103 rue des Plessés	85180 Château-d'Olonnes
M. Lanoë Christophe	La Sensitive	44115 Haute-Goulaine
M. Le Guellaud Henri	Le Chessis	44690 Château-Thébaud
M. Le Mouel Jacky	7 rue des Primevères	44470 Carquefou
M. Masson Damien	Le Plessis	44830 Brains
M. Ménard Paul	1 Bd Auguste Pageot	44000 Nantes
M. Oger Jean-Jacques	1 rue du Commerce	49110 St Pierre Montlimard
M. Orcil Martial	6 rue Lapeyrade	44100 Nantes
M. Périssinot Robert	15 rue de la Souillarderie	44000 Nantes
M. Peugeot Alain	10 rue du Puit Gourdon	49300 Cholet
M. Prou Régis	15 rue du Cartron du moulin	44320 Arthon en Rets
M. Puaud Dominique	4 rue du Morvan	44230 St Sébastien/Loire
M. Robin Robert	4 rue des Courtils	44310 St Philbert de Grand-Lieu
M. Rousseau Jean-Jacques	La Grande Métairie	44310 St Philbert de Grand-Lieu
M. Roussel Claude	2 Avenue des ailes	44340 Bouguenais
M. Triou Frédéric	Le Ronzerai	44690 Château-Thébaud
M. Triou Yvon	128 rue de la Jaunaie	44230 St Sébastien/Loire
M. Trochel Jean	10 rue des Albizzias - BP 10	44680 Ste Pazanne
M. Valles michel	Les Baleines n°8 rue du Parc	17410 St Martin de Ré
M. Wangala Laurent	La Moisnie	79390 Thenezay

FICHER DES VEHICULES PEUGEOT

(Millésime)				
401	Berline	1935	Noire	A restaurer
402	Limousine	1936	Verte	A restaurer
402	Légère	1938	Grise	Restaurée
202	Berline	1939	Grise	Origine +
202	Berline	1948	Noire	A restaurer
203	Berline	1950	Noire	Restaurée
203	Camionnette	1951	Grise	Restaurée
203	Découvrable	1952	Noire	Restaurée
203	Berline	1952	Noire	Origine +
203	Berline	1953	Noire	En cours de restauration
203	Berline	1954	Grise	Origine +
203	Coupé	1954	Bleue	Restaurée
203	Découvrable	1954	Bleue	En cours de restauration
203	Découvrable	1954	Bleue	A restaurer
203	Commerciale	1954	Grise	Restaurée
203	Berline	1955	Noire	Restaurée
203	Berline	1955	Noire	Restaurée
203	Berline	1955	Noire	En cours de restauration
203	Berline	1955	Noire	En cours de restauration
203	Berline	1955	Noire	Restaurée
203	Familiale	1955	Grise	Origine +
203	Berline	1956	Grise	Restaurée
203	Berline	1956	Noire	Restaurée
203	Berline	1956	Noire	Restaurée
203	Berline	1956	Grise	Restaurée
203	Berline	1956	Noire	Restaurée
203	Berline	1956	Noire	En cours de restauration
203	Familiale	1956	Grise	Origine +
203	Berline	1957	Noire	Restaurée
403	Berline	1957	Bleue	Origine
203	Berline	1958	Noire	Restaurée
203	Berline	1959	Grise	Restaurée
403	Berline / 8	1959	Noire	Restaurée
403	Cabriolet	1960	Jaune	Restaurée
403	Berline / 8	1960	bleue	En cours de restauration
403	Berline / 7	1963	Grise	Restaurée
403	Berline / 7	1964	Beige	Restaurée
404	Cabriolet Carbu	1962	Rouge	Origine +
404	Berline	1962	Noire	Origine
404	Cabriolet Injec.	1963	Blanche	Restaurée
404	Berline	1965	Bleue	Origine
404	Coupé	1967	Blanche	Origine +

CALANDRES

PEUGEOT 203

LA LIGNE TOUT A FAIT ORIGINALE DE LA PEUGEOT 203 A RÉVOLUTIONNÉ, LE MOT N'EST PAS TROP FORT, LE MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE A SA PARUTION.

MAIS DES FABRICANTS INGÉNIEUX ONT ESTIMÉ QU'ILS POUVAIENT ENCORE AMÉLIORER SA PRÉSENTATION, EN MODIFIANT SA CALANDRE, DE FAÇON A LUI DONNER UN ASPECT PLUS IMPOSANT.

LES CALANDRES QUE NOUS PRÉSENTONS CI-APRÈS RÉPONDENT TOUT A FAIT A CETTE IDÉE.

N° 21 807 C.

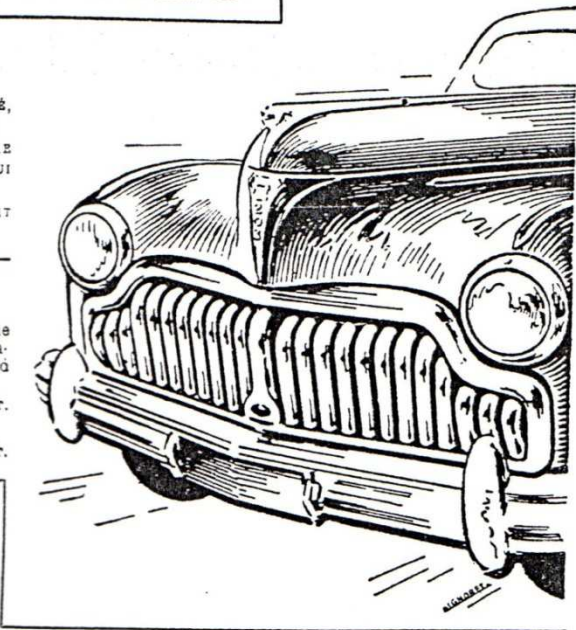
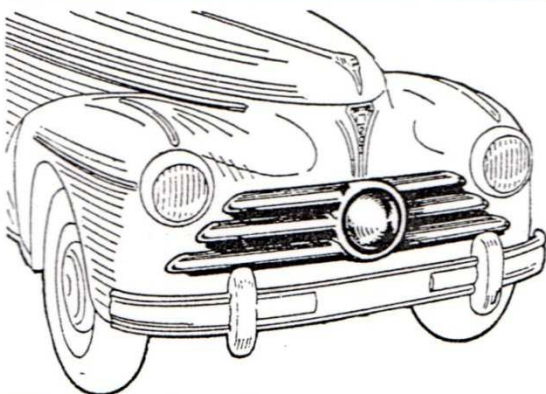
CALANDRE P. P.

La calandre P. P. qui figure ci-contre se pose instantanément sans aucune modification. Entièrement exécutée en laiton chromé, elle est d'une présentation impeccable et peut, à la demande, se monter avec phares anti-brouillard MARCHAL.

Prix sans phares anti-brouillard..... 23 650 Fr.

N° 21 870 C. Avec 2 phares anti-brouillard encastrés " Marchal ".

Prix..... 30 775 Fr.



CALANDRE TYPE G. M.

CALANDRE avec dispositif centrale mobile permettant l'adaptation d'un phare anti-brouillard ou à longue portée.

Éléments adaptables instantanément sans perçage ni soudure sur la grille d'origine.

N° 21 872 C.

Prix..... 16 000 Fr.

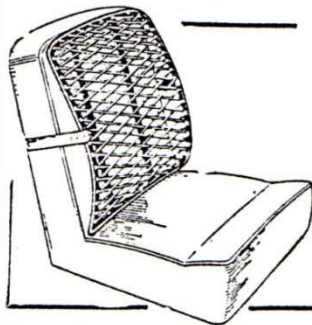
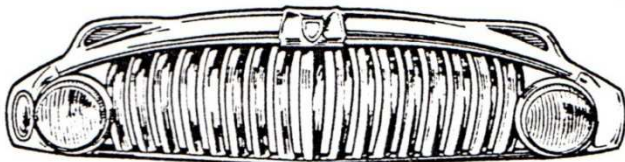
CALANDRE AMERIC G. H.

La calandre AMERIC G. H. se monte par dessus la grille d'origine; elle est composée d'éléments amovibles, entièrement chromés; elle comporte en outre, dans les angles supérieurs du scotch américain, un dispositif réfléchissant pour la nuit.

Equippée de deux phares antibrouillard AUTEROCHE ou MARCHAL (au choix) elle peut être complétée de deux feux clignotants (comme représentée sur la gauche du cliché).

N° 21 871 C. Prix avec les 2 phares..... 24 696 Fr.

N° 21 873 C. Prix avec les 2 phares et les 2 clignotants..... 26 656 Fr.



LE " REPOZREINS "

rendra votre siège plus confortable et vous assurera l'été une agréable aération. Il vous soutiendra les reins et vous isolera le dos des housses ou du drap.

Constitué par un cadre tendu de lacets de cuir, ce dossier flexible se fixe au moyen d'une ceinture élastique. La courbe asymétrique du cadre, permet de soutenir à volonté soit les reins, soit les épaules.

Se fait pour siège individuel (ceinture horizontale) ou pour banquette (ceinture verticale). (A spécifier).

N° 19765 C. Prix..... 3 200 Fr.