

Le Peugeotiste

Numero 3

2000



Amicale Peugeot Rétro Atlantique
128 rue de la Jaunaie - 44230 Saint Sébastien / Loire



Les lauréats du 11ème Rallye Peugeot (6 juin 1999)

**Bulletin de liaison réservé aux adhérents de l'Amicale Peugeot Rétro Atlantique.
Ne peut faire l'objet d'une transaction commerciale.**

Le Peugeotiste

EDITORIAL

La famille s'agrandit...

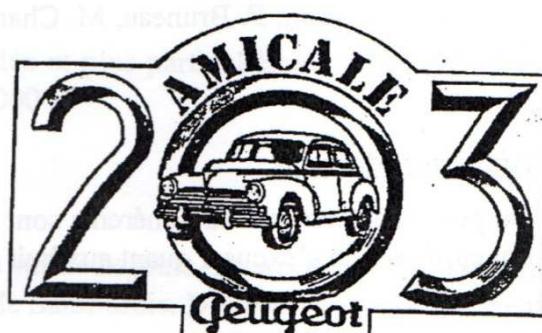
Crée il y a une quinzaine d'années par une poignée de Peugeotistes, l'Amicale 203 Peugeot s'adressait, initialement, à la Sochaliennne du même nom. Cette nouvelle Association Nantaise avait pour principal objectif d'aider les amateurs de 203 de la Région qui se sentaient relativement isolés (L'Aventure Peugeot n'existe pas encore !)

Que de chemin parcouru depuis ! Le fait de regarder, de temps en temps, dans le rétroviseur permet de faire le point mais aussi de recharger les batteries !

Qu'en est-il aujourd'hui ? L'Amicale 203 Pays de Loire, devenue Amicale Peugeot Rétro Atlantique, est maintenant propriétaire d'une magnifique 203 camionnette, rassemble tous les Peugeotistes de la Région et par la même regroupe un panel de modèles allant de la 402 Légère à la 504 Cabriolet V6. Cette même Association organise un traditionnel rallye qui attire, tous les ans, une bonne cinquantaine de lionnes de tout poil !

Enfin, cerise sur le gâteau, son bulletin que vous avez entre les mains est devenu un excellent ambassadeur de notre savoir-faire. Ce côté professionnel avec, en filigrane, son amateurisme de bon aloi (jamais se prendre au sérieux) fait de notre Club un lieu de rencontre privilégié pour les fanatiques des belles Peugeot. N'était-ce pas tout simplement pour cela que l'Amicale fût créée en 1985 ???

Le Président.



AMICALE PEUGEOT RETRO ATLANTIQUE
128 RUE DE LA JAUNAIE
44230 SAINT-SEBASTIEN SUR LOIRE
02-40-06-54-91

Histoire d'une métamorphose

Crée à l'origine à l'initiative de propriétaires de 203 pour les 203, l'Amicale se nomme Amicale 203 Peugeot - Pays de Loire, de 1985 à 1999.

Le nombre sans cesse grandissant de modèles Peugeot autres, entraîne à partir du 1er janvier 2000, une évolution des statuts dont une des conséquences directes est une nouvelle appellation: pour le nouveau millénaire elle prend le nom d'*Amicale Peugeot Rétro Atlantique !!!*

A l'intérieur

- 1 Compte-rendu de l'A.G.
- 2 Liste des accessoires pour 203
- 3 Essai 176 Grand-Sport
- 4 La voiture mystérieuse
- 5 La 5cv type 172 etc...

Compte-rendu de l' Assemblée Générale du 5 Décembre 1999

Présents: M. Albert, M. Avril, E. Barré, B. Barroquin, D. Bénichou, L. Bouquet, M. Castellin, M. Chatelier, JY Debreyer, C. Durand, L. Gautier, J. Le Mouel, M. Lucas, P. Ménard, JJ Oger, M. Orcil, S. Panoff, R. Périssonnot, D. Puaud, R. Robin, JJ. Rousseau, F. Triou, Y. Triou & J. Trochel.

Excusés: P. Choimet, D. Chouin, V. Gueneheux, C. Lanoë, E. Ricart, A. Schlawick & L. Wangala.

Absents: C. Breton, F. Bruneau, M. Charvet, J. Lardeux, H. Le Guellaud, L. Lelièvre, R. Martin & A. Peugnet.

Appel des adhérents:

On peut constater que 22 adhérents sont présents sur 39 soit un peu plus de la moitié. Sept adhérents ont eu le tact de s'excuser quant aux huit autres ???.

Rapport moral:

Après avoir situé les buts de l'Association, son fonctionnement et ses actions en cours, le Président présente le rapport moral.

** Manifestations 1999:*

Tenue d'un stand dans le cadre de la bourse d'Ancenis le 21 Mars. Sortie dégommeage le 28 Mars. Participation au 'Vallet Motor Show' le 18 Avril. Rallye annuel en Vendée le 6 Juin. Journées Simenon aux Sables d'Olonne le 19 Juin. Participation à la sortie de l'ARNO le 5 Septembre. Exposition dans le cadre du Forum des citoyens à St Sébastien le 16 Octobre. Participation à la sortie de l'ARNO le 17 Octobre. Réunion des clubs de l'Ouest le 28 Novembre & Téléthon à St Sébastien / Loire le 4 Décembre.

** Pièces détachées:*

De nombreux achats, cette année, pour améliorer le stock de l'Amicale. Des armoires ont été achetées par le club pour parfaire le rangement et, enfin, l'inventaire des pièces que possède l'Association a été dressé durant le mois d'août.

** 203 Camionnette de l'Amicale:*

La voiture du Club est sortie autant que possible. Notons, principalement, sa participation à la sortie dégommeage, au rallye annuel, aux journées Simenon, au forum du citoyen et au téléthon.

** Bulletin de l' Association:*

Le prochain bulletin (celui que vous avez entre les mains !) a été annoncé pour Mars.

* *Sortie dégommeage:*

Troisième du nom, cette première balade de l'année se déroulera le Dimanche 26 Mars. Le départ sera donné de Clisson et le prix est fixé à 135 F, restaurant compris.

* *12ème Rallye annuel 2000:*

La Région retenue, cette année, est de nouveau la Vendée et plus particulièrement St Jean de Monts. Réservez dès maintenant la date du Dimanche 28 Mai 2000 !

* *Nouveauté:*

Pour la première fois, l'Amicale organise une randonnée sur deux jours. Le week-end fixé est celui des 2 & 3 septembre 2000 et les régions visitées, l'Anjou et le Saumurois. Des précisions complémentaires seront apportées au cours de l'année.

Rapport financier:

Solde créditeur au 30/09/1999: 7347,50 FRF

Composition du bureau

Président:	F. Triou
Vice-président	R. Robin
Trésorier:	L. Bouquet
Adjointe	M. Robin
Secrétaire:	J. Trochel
Adjointe	J. Châtelier
Pièces détachées:	D. Puaud
Conseillers techniques	F. Bernardeau
	M. Châtelier
	Y. Triou

Sections

Avant-guerres	P. Ménard
203	J. Le Mouel
403	Y. Triou
404	A. De Boer
504	S. Panoff

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: 06-61-73-91-50

berlines grand tourisme
et super-luxe **404**

PEUGEOT

1967



Voici une liste d'accessoires proposés par la Société TUPAC que Frédéric Bernardeau nous a confiée. Les prix sont, bien-sûr, d'époque, et le choix impressionnant ... seulement précisons que c'était en 1955 !!!

T. U. P. A. C.

SAINT-DIDIER ACCESSOIRES

76,Quai de Passy,PARIS (16ème)

Téléphone AUT. 82-00

LISTE COMPLETE

DES

ACCESSOIRES

POUR

203

peugeot

TARIF AU 1er JUILLET 1955

Les prix indiqués sont ceux actuellement en vigueur et ne nous engagent pas pour l'avenir.

Les frais de port et emballage sont en supplément.

La pose des accessoires n'est pas comprise.

ANTIVOL "NEIMAN". Se pose très rapidement sur la colonne de direction, coupe l'allumage, bloque la direction, position de manoeuvre dans les garages, protection totale contre le vol. Ristourne de 20% des Compagnies d'Assurance sur prime-vol	Frs 4.750
ALLUME CIGARETTE électrique (teinte bouton tableau 203). Comporte un Filament en spirale très robuste, porté à l'incandescence par simple pression de l'appareil sur la prise de courant pendant 2 à 3 secondes	Frs 1.600
APPUIE TETE. Offre la possibilité d'un repos pour le passager	Frs 4.500
ATTACHE REMORQUE, réalisé d'après les plans "PEUGEOT" pour Berline pour Commerciale et Familiale	Frs 8.600 Frs 8.600
AVERTISSEUR "SANOR". Super Harmonie, trompe de luxe extra-plate, montage extérieur pouvant également être encastrée....La Pièce trompe standart, montage derrière la calandre.....La Pièce AVERTISSEUR "STRIDOR" à compresseur électrique.....La Pièce	Frs 4.350 Frs 3.590 Frs 9.900
BACHE DE GALERIE .toile caoutchoutée aluminée (protège les bagages sur le toit)	Frs 2.800
BACHE DE GALERIE automatique "LA CHENILLE "	Frs 8.950
BÂCHE DE VOITURE, housse extérieure en résine vinylique Kléber Colombes, enveloppante, imperméable à l'air et à l'eau, soudée à haute fréquence, berline et familiale	Frs 9.900
BÂCHE DE VOITURE en plastique, doublé tissu pour Berline pour Familiale	Frs 16.700 Frs 19.500
BALADEUSE magnétisme de voiture "VETA". Se fixe par électro magnétisme sur toutes parties métalliques du véhicule	Frs 1.340
BAS D'AILES emboîtant les angles AV ou AR	Le jeu de 2 Frs 1.600
BAS DE CAISSE, protégeant la carrosserie contre les projections de pierres pour Berline <<G. H >> pour Berline <<ROBRI G.H.>> pour Familiale <<G. H>>	Le jeu de 2 Frs 3.400 Le jeu de 2 Frs 2.090 Le jeu de 2 Frs 3.600
BAVETTES D'AILES en caoutchouc. Protègent la caisse contre les projections de boue	La Paire Frs 400
BI-ALUM A TIRETTE pour branchement instantané sur la bobine ou condensateur de secours	Frs 3.980

BIDON DE SECOURS de 10 litres, étamé, SPECIAL 203 gauche et droite, se loge dans le coffre AR de chaque coté des valises	La Pièce	Frs 2.500
BIDON DE SECOURS " ALLBOY" de 5 litres 1/2, extra-plat, peint, avec poignée faisant entonnoir et filtre		Frs 2.300
BOUCHON essence antivol "P. J.", à charnière, en alliage inoxydable traité (2 clés de sûreté)		Frs 1.200
BUTOIR de pare-chocs AR avec phare de recul et baladeuse	La pièce	Frs 4.350
CERCLE DE JANTE chromé, soulignant le contour des roues (fixation par lames)		Frs 2000
Chargeur batterie individuel, 6 et 12 volts, 2 et 3 ampères <<PHILIPS>>, peut être placé le long d'un mur		Frs 8.950
COMPTE-TOURS M B magnétique, montage sur porte centrale, ou sur patère en matière plastique		Frs 7.000
COUVERTURE COUCHETTE façon sac de couchage, permet le camping en voiture		Frs 6.400
COUVERTURE ECOSSAISE, fond rouge, vert, bleu	de Frs 2.800 à 6000	
CROCHET porte-sac		Frs 400
DEFLECTEUR d'air pour toit ouvrant		Frs 1.780
DEFLECTEUR, garde votre pare-brise toujours propre en le protégeant des insectes, moustiques, mouches (en hiver, boue et neige)		Frs 750
DISTRIBUTEUR-ALLUMEUR automatique de cigarettes << KEDAC V >>		Frs 5.720
ECUSSON " PEUGEOT " pour l'AR avec porte-écusson		Frs 1.720
ENCADREMENT de plaque de police AR		Frs 650
ENJOLIVEURS de calandre type PL, avec écusson <<PEUGEOT>> et antibrouillard rectangulaire, ligne sobre et élégante		Frs 16.900
Avec grilles d'avertisseur		Frs 13.500
ENJOLIVEUR central de roue, chromé, grand luxe (fixation par boulon central)	L'unité	Frs 1.200
ENJOLIVEUR de roue "RIVIERA" avec papillon et écusson << PEUGEOT >>	L'unité	Frs 2.000

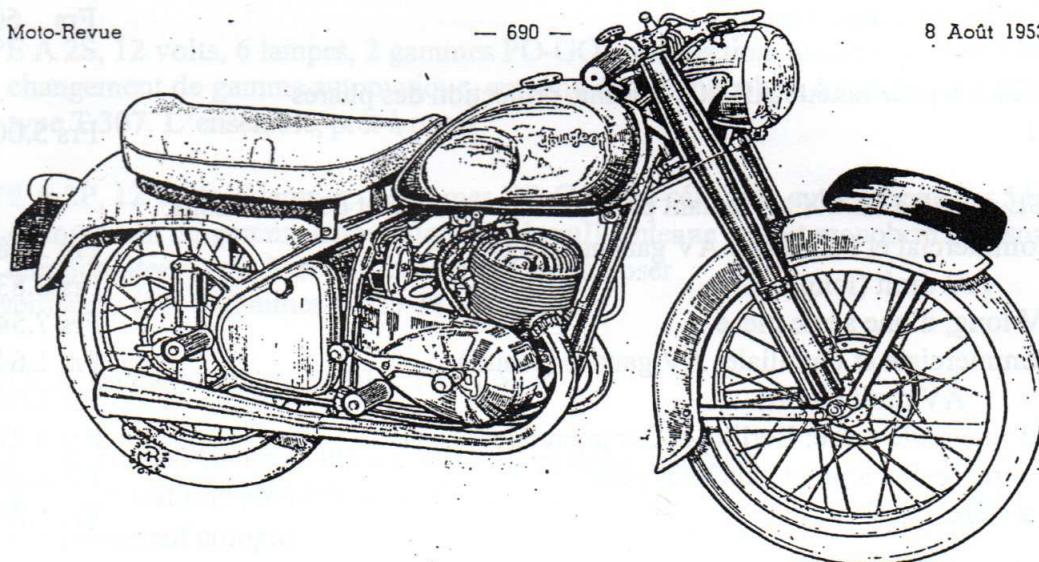
PORTE-BIDON d'huile sous capot	Frs	425
PORTE-FANION	Frs	625
POSTE AUTO-RADIO << RADIOMATIC>>		
TYPE A 2S, 12 volts, 6 lampes, 2 gammes PO-GO pré-sélection automatique par 5 boutons poussoirs, changement de gamme automatique, antenne de toit monobrin à ressort compensateur, type T 307. L'ensemble, prêt à poser	Frs	41.550
TYPE A 2P, 12 volts, 8 lampes, 2 gammes PO-GO, pré-sélection automatique par 5 boutons poussoirs, changement de gamme automatique Push-pull, antenne de toit monobrin à ressort compensateur, type T 307 .L'ensemble, prêt à poser	Frs	46.350
Convertisseur OC, 4 gammes 19-25-31-49 mètres	Frs	10.500
POSTE AUTO-RADIO << SEDUCTION >>.		
LUXE 6-6 lampes. Gammes PO ET GO. Automatique par push button, 5 stations pré-réglées sur PO et GO.		
L'équipement complet	Frs	41.950
SUPER LUXE 8 8 lampes, mêmes caractéristiques		
L'équipement complet avec antenne de toit	Frs	46.300
Supplément pour antenne "Longue distance "	Frs	2.300
ADAPTATEUR COLONIAL, 5 band-spread ondes courtes 19-25-31-41-49 mètres	Frs	12.500
PORTE DE VIDE-POCHE complète, avec enjoliveur	Frs	1.950
PRODUIT blanc pour pneus << CAPTAINWHITE >>	Le bidon	Frs 950
QUICK PARKING, appareil de visée pour ranger sa voiture dans le plus petit espace en deux manœuvres		
	Frs	690
REPOZREINS	Frs	3.200
RETRO VISEUR sur côté de portière		
	Frs	1.055
SABOTS D'AILES AR .Berline, << TYPE SPORT >>		
	Frs	2.500
SABOTS DAILES AR, Berline, << ROBRI >>		
	Frs	2.500
SABOTS D'AILES AV, type pare-chocs " ROBRI "		
Equipement grand luxe << ROBRI >> composé de:		
Sabots pare-chocs AV (AV aile AV)	Le jeu de 2	Frs 1.825
Sabots protection caisse (AR aile AV)	Le jeu de 2	Frs 2.700

Voici, en exclusivité pour les lecteurs du peugeotiste, un document tiré du magazine Moto-Revue daté du 8 Août 1953, confié à la rédaction par Bernard Barroquin, qui retrace l'essai de la fabuleuse 176 Grand-Sport Peugeot qui aurait pu marquer l'histoire de la motocyclette, sans une législation rétrograde envers les deux-roues de l'époque. Les japonaises sauront, dix ans plus tard, imposer un diktat sans appel !

Moto-Revue

— 690 —

8 Août 1953.



ors d'une visite aux usines de Beau-
lieu Valençay, en novembre der-
nier, nous apprenons avec plaisir,
mais sous le sceau du secret, que
Peugeot, premier de nos grands construc-
teurs, allait lancer sur le marché une 175
qui n'aurait pas de « Sport » que le
nom, puisque le moteur serait un véri-
table Bol d'Or Replica ».

Si Peugeot s'est tenu en marge des
compétitions, momentanément cette an-
née, c'est justement parce qu'ses services
d'essais avaient à parachuter la mise au
point définitive de la « Sport », du second
ter...

Cette équipe a d'ailleurs mené son tra-
vail toutefois « en réalité », au mois
d'novembre, on me faisait l'avis d'espérer
la mise en vente de la sport, mais dès le
mois de juillet, les premiers modèles
étaient livrés aux concessionnaires, et
« Moto-Revue » en recevait un exem-
plaire en vue d'essais.

Cette dernière réalisation Peugeot sem-
ble être un heureux compromis des styles
franco-italien. Française, la 175 sport
l'est bien, puisqu'elle est dérivée de la
176 TC4 bien connue, et que tous ses
organes moteurs, y compris l'appareil-
lage électrique et le carburateur, sont de
conceptions nationales.

La note italienne affecte particuliè-
ment l'aspect extérieur, car la machine
est émaillée du plus beau rouge vif. Ita-
liennes encore les jantes en dural, signées

Carlo Borani, et qui sont identiques aux
jantes employées sur les machines de com-
pétition.

Le caractère attrant de la Sport nous
invite à l'enfourcher sans plus attendre,
et, surprise agréable, la position du pi-
lot est très sport.

Le petit guidon étroit, et très en avant,
possède ses poignées presque en prolonge-
ment l'une de l'autre. La selle double per-
met une bonne assise du pilote, et les ge-
noux se logent automatiquement dans les
évidements du réservoir.

Deux jeux de repose-pieds permettent de prendre une position ussise ou allon-
gée.

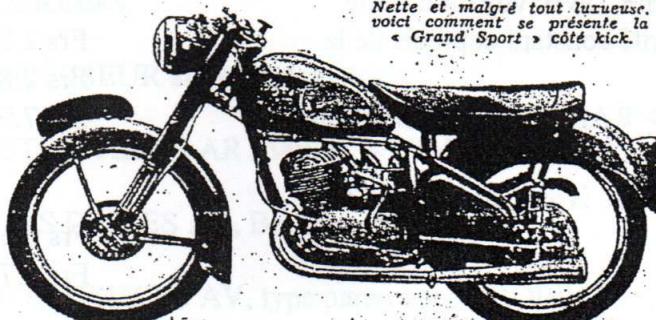
Il s'agit simplement le dessin du kick,
assez généralement pour le pied gauche.

Des essais dans la position efficace devien-
nent jeu d'enfant, car le corps peut être
reculé ou avancé, sans gêne, les jambes
soulivent le mouvement en prenant posi-
tion sur les repose-pieds arrière, et les
bras collent au réservoir, sans contournement
des poignets.

Vue la position très avancée du guidon,
la position touriste oblige le buste à être
incliné assez en avant.

Sur longs parcours, on ressent même
une certaine fatigue dans les poignets,
car ceux-ci supportent une grande partie
du poids du buste, et finissent par fati-
guer. Une certaine habitude peut suppri-
mer cette fatigue, que tout novice ne
manquera pas de ressentir.

*Nette et, malgré tout luxueuse,
voici comment se présente la
« Grand Sport » côté kick.*



Pour mettre en marche, la maison Peu-
geot donne des instructions très précises.
Ouvrez le robinet, noyez légèrement le
carburateur, refermez le robinet, contact,
coupe de courant et débranchez le moteur
avant, ouvrez à nouveau le robinet.

Ces précautions éviteront que l'essence
en surplus ne parte directement dans le
carter, vue la forte pente du corps de
carburateur et de la pipe d'admission..

Air fermé, le moteur est très docile au
démarrage, et la très haute compression
de 9,5 à 1 ne se fait nullement sentir.

Le son émis par les trombones d'échap-
pement est « jeune », sans assourdir le
moins du monde.

En moteur à haut rendement (75 CV au
litre environ), la Peugeot sport possède
ses chevaux très en bout. C'est ainsi
qu'en comparant sa courbe de puissance,
avec celle de la 176 TC4, nous nous aper-
cevons que jusqu'à 4.000 t.p.m. la sport est
nettement moins puissante !

Evidemment, après elle se rattrape,
mais ceci indique clairement que si l'on
veut accélérer brillamment, il faut faire
passer l'embrayage, et ne pas passer le
rapport supérieur. A moins de tourner
aux environs de 5.000 t.m.

Cette différence très marquée entre les
deux courbes de puissance provient de
l'emploi d'un diagramme de distribution
entièrement nouveau et de passages de gaz
(admission, transferts) de formes et de
coups différentes.

La comparaison entre les diagrammes
de la 175 cmc donne ceci :

176 TC4	176 GS
Angle d'ouvert. admis. 128°	147°
» transfert 99°	122°
» équipement 124°	142°

En outre la pipe d'admission a un dia-
mètre de 2 mm plus important, et le car-
burateur est à corps incliné, tout ceci ne
pouvant que favoriser le remplissage.

Pour accroître encore le rendement, le
tais de compression est porté de 7,8 à
8,5 et l'avance à l'allumage passe de 5 à
11 mm.

Exceptés cylindre et culasse, le moteur
est en tout point identique au 176 TC4,
mais la puissance atteint les 10 CV 5 à
la roue arrière, soit un peu moins de 13
CV au vibroquin. C'est là un résultat
tout à fait exceptionnel et peu de ma-
chines du commerce au monde peuvent
se prévaloir d'une telle puissance spé-
cifique (73 CV au litre !...).

Si ce moteur, pour être brillant, de-
mande à être mené rondement, il ne faut
pas pour cela croire qu'il s'agisse d'un

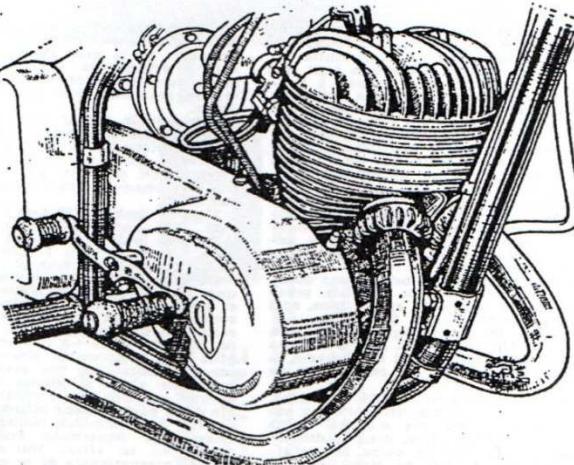
Moto-Revue

— 691 —

8 Août 1953

Al de la
176
IND SPORT »
Peugeot

L'allure générale du bloc-moteur reste sensiblement la même que celle de la T.C. 4 de série. Seuls s'en différencient le cylindre et la culasse de plus grandes dimensions. A noter que la machine n'est pas munie des sabots protecteurs de la marque.



véritable modèle compétition ne pouvant être mis qu'entre des mains très expertes.

La « sport » a l'avantage d'avoir un très bon démarrage au bas régime (jusqu'à 2.000 r/min.). Le talant est donc excellent, mais surtout la souplesse du moteur permet des reprises en vitesse à 35-40 kmh., sans cognement (à condition d'employer du super).

Ce n'est évidemment pas de cette manière qu'il faut conduire cette machine, mais nous indiquons cela à titre indicatif.

La prise en contact, dans Paris, fut des plus attrayantes.

En s'appuyant à faire cirer l'embrayage pour bien acrocher le régime, la Peugeot accélère aisément et permet des déplacements rapides. Mais la maniabilité, et surtout l'extraordinaire aptitude à virer sont surprenantes dans Paris, et rendent chaque déplacement très agréable.

Cette aptitude à virer en toute confiance vient principalement de la position du guidon ! En effet, nous avons roué avec une « Sport » munie du guidon de la T.C.4, et bien que la machine ne donne aucune réaction violeuse, nous entrions moins confiant dans les courbes.

L'aptitude à virer ne peut guère se chiffrer, mais pour définir quand même à nos lecteurs une idée de la confiance avec laquelle on incline la machine, disons qu'un virage que nous connaissons bien, nous le prenons régulièrement à 55-60 kmh. alors qu'avec une autre machine on divise par deux l'impression de force, en passant à 45-50 kmh. !

Pour en terminer avec la circulation urbaine, signons que la bougie employée étant plutôt froide (225), elle a tendance à s'encaisser, dès que l'on coupe longuement les gaz, et poligné tournaient ouverte, le moteur hésite une seconde avant de monter en régime.

Mais si la « Sport » est très agréable en ville, c'est évidemment sur route que l'on peut contrôler ses réelles possibilités.

Le moteur monte facilement en régime, et l'aïe bien dosé, il n'est pas question de marche sur 4 temps. Embrayage très progressif à chaque changement de rapport et la conduite générale ressort comme étant agréable.

Le sélecteur à double branche est d'un bon fonctionnement. Tout en étant souple, on sent quand on enclenche le rapport.

L'embrayage est au-dessus de tout doute. Excessivement progressif, n'entrant pas à froid, ne patinant pas à chaud, que demander de plus ?

L'échelonnement des rapports est par contre mal adapté aux caractéristiques du moteur.

Pour des raisons faciles à comprendre, Peugeot ne réalise qu'une unique vitesse, celle de boîte pour toutes les 175 cmc.

Il s'ensuit une première nettement trop courte, et surtout trop éloignée de la seconde. Par contre, les trois autres rapports sont serrés pour une machine de série, grâce à la 2^e très haute, qui d'ailleurs est d'une utilisation très agréable, et procure des accélérations décisives dans bien des cas.

Bien que le frein moteur soit pour ainsi dire inexistant sur un deux temps, cet échelonnement permet de rentrer les vitesses rapidement. Malheureusement l'emploi de la première reste délicat lorsque l'on roule, et finalement ce rapport ne

sert que dans les premiers mètres du démarrage.

Excepté ce trou entre 1^{er} et 2^{er}, les trois autres rapports se chevauchent parfaitement et permettent de maintenir le moteur à son régime de puissance.

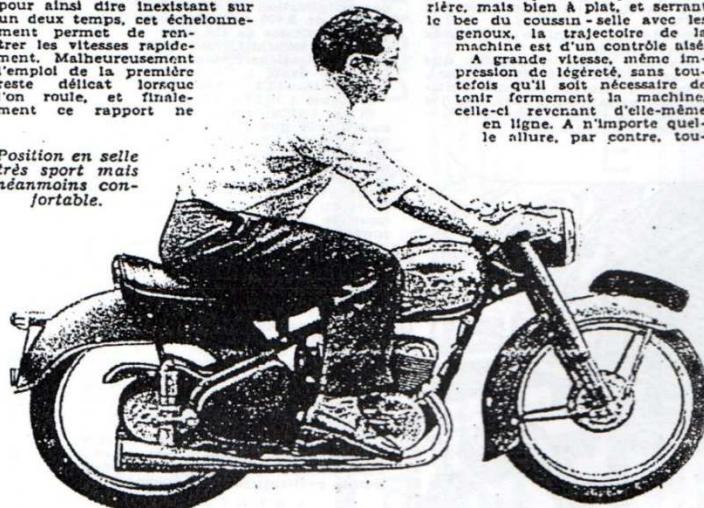
Sur route, la vitesse de croisière est très élevée pour une 175.

Normalement aussi, on maintient la vitesse entre 80 et 85 kmh. chrono, avec encore une certaine réserve de puissance. Dès cette allure, la machine est toutefois légère à la main, et se ressent du moindre coup de vent latéral.

Il y a lieu de choisir son assiette. Personnellement, la position trop en arrière, mal en étant assis normalement, ne donnait pas de bons résultats, mais par contre le corps encore plus en arrière, mais bien à plat, et serrant le pied du coussin-selle avec les genoux, la trajectoire de la machine est d'un contrôle aisés.

A grande vitesse, sans toutefois qu'il soit nécessaire de tenir fermement la machine, celle-ci revenant d'elle-même en ligne. A n'importe quelle allure, par contre, tou-

Position en selle très sport mais néanmoins confortable.



NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE

en exclusivité pour les lecteurs de *Moto-Revue* le 8 Août 1953, confié à la rédaction par le constructeur, le *Grand Sport* Peugeot qui nous envoie un mot d'explication : « Le Grand Sport a évolué vers les deux dernières séries, sans apport.

Moto-Revue

— 692 —

8 Août 1953

jours cette remarquable aisance à s'inscrire dans les courbes, ce qui donne un agrément incomparable à la conduite.

Tenue de route et suspensions sont, évidemment, liées. À l'avant comme à l'arrière, Peugeot reste fidèle aux éléments télescopiques, et ceux de la Sport sont actuellement semblables à ceux de la TC4.

Nous disons actuellement, car sur les prochains modèles, un ingénieur de chez Peugeot nous a assuré que la fourche avant serait plus dure, ce qui est vivement souhaitable.

Si une fourche avant très souple peut avoir sa place sur une machine de tourisme, roulant bien souvent très en deçà de ses possibilités, par contre, cette excessive souplesse n'est guère appréciable sur un modèle sportif.

Les tolérances que nous avons constatées sont donc bientôt éliminées, grâce à des ressorts tarés à 10 kgs de plus soit une augmentation de 10 % environ.

En outre, on pourra agir sur le frein avant plus énergiquement, sans pour cela que la fourche soit à fond de course à la moindre pression sur la commande de frein.

Identiques à ceux de la TC4, les freins, eux aussi, ne sont pas définitifs, et seront remplacés par des moyeux freins centraux en alliage léger, dont le diamètre sera de 170 mm. En outre, les garnitures auront 35 mm de large, et nul doute qu'avec une telle surface freinante, les résultats soient excellents.

Les freins de notre machine n'étant donc que d'un modèle provisoire, nous n'avons pas effectué nos classiques essais de freinage. Toutefois, pendant toute la durée de l'essai, le freinage nous a semblé suffisant.

Venons-en maintenant aux performances de la Peugeot Grand Sport, ce qui constitue d'ailleurs le principal attrait de ce modèle.

Notre côté d'essais fut encore une fois le point de départ des performances contrôlées, et après plusieurs escalades, nous réalisâmes l'excellent temps, pour une 175, de 22" 4/5, soit une moyenne de 55 Km/h. 219.

Avec un passager, mais cette fois de 65 kgs et non plus 50 kgs comme pour nos précédents essais, la moyenne ressort à 42 Km/h. 750.

Dans chaque cas, première et seconde fourches seules utilisées.

Notre machine d'essai n'accusant que 700 kgs, nous avons jugé plus prudent, pour les essais de vitesses maximales, d'utiliser un modèle parfaitement rodé, que les services d'essais de Peugeot tenaient à notre disposition à Monthéry.

Malheureusement, cette deuxième machine qui accusait plus de 3.500 kgs, ne permettait ni le petit guidon, ni le réservoir à évidemments. Ceci devait évidemment accroître la résistance à l'air, et la vitesse maximum s'en ressentit sans nul doute.

Voici quelques furent les résultats, avec une machine strictement de série, mais où, rappelons-le, la position du pilote à plat était générée par un guidon et un réservoir non de série. Les vitesses maximales sur chaque rapport furent les suivantes :

1^{er} : 56 km/h. (8.150 t.-m.) en 6" 4/5
2^{er} : 81 km/h. (6.890 t.-m.) en 14" 2/5
3^{er} : 98 km/h. (6.710 t.-m.) en 27"

4^{er} : assis 94 km/h. (5.240 t.-m.) couché 106 km/h. 6 (5.900 t.-m.)

De ces résultats, il convient de remarquer l'excellent chiffre réalisé en seconde, et quant à la vitesse maximum, assis ou couché, qui fut réalisée à Monthéry, disons que sur les 2 kms 500 de l'anneau, on perd toujours un peu en vitesse, qui plus est, l'affacement pouvant être encore meilleur avec une machine strictement de série, la vitesse de 110 km/h. chrono avancée par le constructeur semble donc parfaitement réalisable. Bien peu de 175 du commerce réalisent une telle vitesse, et remercions Peugeot d'avoir fourni un tel effort. Nul doute que la classe internationale de ce modèle ne lui ouvre de nombreux débouchés, principalement à l'exportation et dans l'esprit du public, brio de la « Grand Sport » rejoignant certainement sur la production Peugeot toute entière.

Un point de vue démultiplication, pour un usage courant, avec une machine plus ou moins chargée. Il n'y a rien à reprocher. Toutefois, on constate qu'en prise le régime de puissance maximum (10 CV 5 à 5.400 t.-m.) correspond à 97 km/h.

Comme la courbe redescend rapidement passé ce chiffre, à 5.900 t.-m. (régime de vitesse maximum atteint), on ne dispense plus que de 9 CV 8 environ.

Aussi, pour un usage sportif, Peugeot propose des pignons de sortie de boîte de 17 et même 18 dents.

Avec ces derniers pignons, on obtient une démultiplication en prise de 5.87, et au régime de 5.400 t.-m. correspond exactement la vitesse de 110 km/h.

À titre indicatif, voici quelques sont les démultiplications finales avec pignons de 17 et 18 dents :

17 dents : 16.3 - 9.56 - 7.72 et 6.23 à 1.

17 dents : 13.54 - 8.98 - 7.27 et 5.87 à 1.

Si par habitude nous avons effectué des essais avec passager, disons de suite que cette 175 n'est pas d'une utilisation agréable avec quelqu'un derrière soi. Le passager, surtout, n'est guère à son aise, car trop collé contre le pilote, et les repose-pieds arrière prévus pour la position effacée du pilote sont nettement trop hauts pour le passager, d'où position inconfortable à la longue.

Évidemment, les performances sont encore très bonnes, et avec une charge totale de 150 kgs environ, nous avons atteint, en 4^{er}, les 90 km/h. chrono.

L'utilisation à deux s'avère donc comme praticable sur petits parcours seulement. De l'ensemble des performances (épreuves de côte, vitesse pure, etc.), il ressort que la 175 cinc Peugeot possède le brio d'une bonne 250, surclassant nettement plusieurs quart de litre deux temps.

Dans certains cas même, épreuve de côte et accélérations sur les 500 premiers mètres, la « Grand Sport » est du niveau d'une 350 anglaise !

Ces quelques comparaisons aideront le lecteur à bien situer le brio de ce nouveau modèle, dont le rapport poids-puissance particulièrement favorable (moins

de 10 kgs par cheval) est à la base de bonnes accélérations et de l'aptitude en côte.

Au point de vue présentation, nous avons déjà insisté sur l'allure très sport du modèle. Ajoutons que pour tous les accessoires, Peugeot bien fait les choses. C'est une machine luxueuse, d'une présentation de classe. C'est même, sans exagérer, une motocyclette de concours d'élegance.

L'émaillage rouge vif plaira ou ne plaira pas, mais de toute façon, vous serez très remarqué, aussi bien des piétons que des autres usagers de la route, peu habitués à voir circuler ce petit bolide rouge.

L'usage auquel est destiné ce modèle peut être ainsi défini.

Usage particulièrement agréable en ville.

Tourisme possible, et avec de belles moyennes, mais position du corps très inclinée, fatigante à la longue.

Utilisation avec passager également possible, mais machine mal adaptée à cette utilisation.

Enfin, vues les performances du moteur, la position du corps et... la dénomination du modèle, l'usage sportif est tout indiqué.

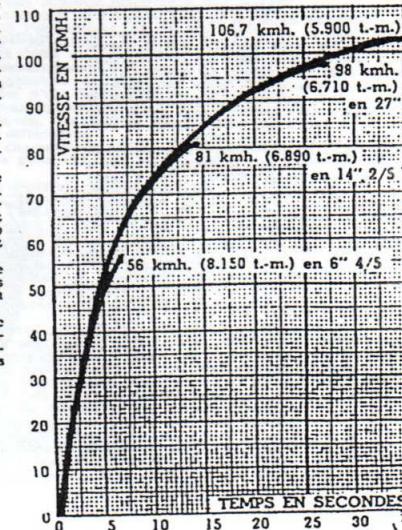
En créant sa Grand Sport, Peugeot n'a pas voulu réaliser une « super TC4 ». Chaque machine a un usage bien défini, bien qu'ayant de très nombreux points communs.

La Peugeot Grand Sport est une machine qui trouvera un accueil enthousiaste auprès de la jeunesse et de tous ceux qui considèrent encore la moto comme un véhicule sportif, et qui prennent plaisir à sa conduite.

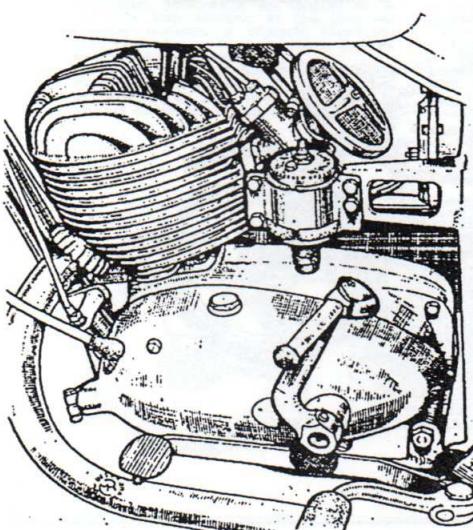
C. R.

4 ^{er} : _____	100 %
3 : _____	80,7 %
2 : _____	63,1 %
1 : _____	38,2 %

Ci-dessus, étagement relatif de la boîte. La première paraît très courte tandis que 2^{er}, 3^{er} et 4^{er} sont assez serrées (notons qu'il s'agit de rapports identiques à la machine de série). Au-dessous, la courbe d'accélération.



Ci-contre, une vue de l'installation du carburateur très incliné et de la cuve séparée fixée d'une manière élastique, après une patte soudée au cadre.



ESSAI MOTO-REVUE

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps simple piston.
Alésage : 60 mm.

Course : 60 mm.

Cylindrée : 170 cmc.

Puissance maximum : 10 CV 5.

Régime correspondant : 5.600 t-m.

Taux de compression : 9,5 à 1.
BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports : 17,4 - 10,1 - 8,2 - 6,6 à 1.

Transmission primaire : chaîne de 9,5 - 44 maillons.
Transmission secondaire : chaîne de 12,7 (10x3).

FONCTION : télescopique.
SUSPENSION AVANT : coulissante.
PNEUS : AV 25x2,75.
AR 25x2.

FREINS : AV et AR 170 mm.

RESERVOIR : 13 l. 5.

POIDS : 100 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE : 6 mm.

BOUGIES : Marchal CR 34 II pour compétition.
Marchal 35 2 H ou 31 2 H.

CARBURATEUR : Gurnier Sport M 22.D.

Gicleur rodage : 41.

Gicleur après rodage : 40.

Volet : 11°.

Aliguille : position haute.

Diffuseur : 27.

Niveau d'essence dans la cuve : 5 mm en dessous du diffuseur.

MELANGE : 8 1/2 pendant rodage,
7 1/2 après rodage.

Huile recommandée : Energol 2 temps H.V.

GRAISSEAGE :

Boîte de vitesses : contenance 0 l. 35.

Huile demi-fluide : contenance 0 l. 35.

Vidange tous les 2.000 kms.

Pourche : capacité de chaque amortisseur 50 cc.

Huile demi-fluide.

RODAGE : 500 kgs à 75 kmh.

500 à 1.000 kms à 95 kmh.
pendant 30°, puis 1.500 kms à pousser quelques pointes

GONFLAGE :

AV : 1 kg 5.

AR : 1 kg 8.

175 PEUGEOT "Grand Sport"

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

Solo Duo

1^{er} 56 kmh. (8.150 t-m.)
2^{er} 81 kmh. (6.380 t-m.)
3^{er} 98 kmh. (6.710 t-m.)
4^{er} 94 kmh. 5 (5.246 t-m.)
assis 90 kmh. (4.390 t-m.)

106,6 kmh. (5.900 t-m.)
couché.

Accélération :

100 m. départ arrêté : 8" 3/5, moy. 51 kmh. 8
100 m. départ arrêté : 13" 1/5, moy. 55 kmh. 3

300 m. départ arrêté : 17" 1/5, moy. 62 kmh. 7
400 m. départ arrêté : 21" 1/5, moy. 67 kmh. 9
500 m. départ arrêté : 25" 1/5, moy. 72 kmh. 11

Epreuve de côté :

(350 m. pente moyenne 8,7 %)

SEUIL :

Pilote 80 kgs : 22" 4/5, moy. 55 kmh. 2.

AVEC PASSAGER :

(80 kgs + 65 kgs) : 28" 4/5, moy. 43 kmh. 7

RAPPORTS UTILISÉS :

Dans les deux cas, première et seconde.

A QUEL USAGE EST DESTINÉE LA MACHINE

La 175 cmc. Peugeot "Grand Sport" offre, comme toute machine de sport, un réel plaisir de conduite, une bonne tenue en course, et des performances que peuvent lui envier bien des 250 cmc.

Outre l'usage sportif, c'est une machine remarquable en ville, à cause de ses accélérations, de sa maniabilité, etc...

La position sport pourra procurer une certaine fatigue pour effec-

tuier du grand tourisme, et de même avec passager, la machine sensiblement indiquée pour de longues étapes. Dans ces deux derniers cas, Peugeot 175 TC4 sensiblement toute indiquée.

D'une remarquable présentation, cette machine, au caractère jeune, conviendra aux nombreux amateurs de petites cylindrées rapides, toujours à la recherche d'une motocyclette de classe internationale.

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquait 30 kms
À la fin de l'essai 700 kms
Félicité de l'essayeur habile 80 kgs
Table de l'essayeur 1.1175

Réglages spéciaux ou modifications : infant.

Machine avec phénomène de sortie de boîte de 16 dents.

Date et lieu de l'essai : 17-6-53 au 10-7-53.

(Seine et Seine-et-Oise).

Conditions atmosphériques : beau temps fixe.

PRIX : 192.000 + taxes



VILLE ET SPORT

LA VOITURE MYSTERIEUSE

Grand concours organisé par l'Amicale ...

... ouvert à tous les adhérents

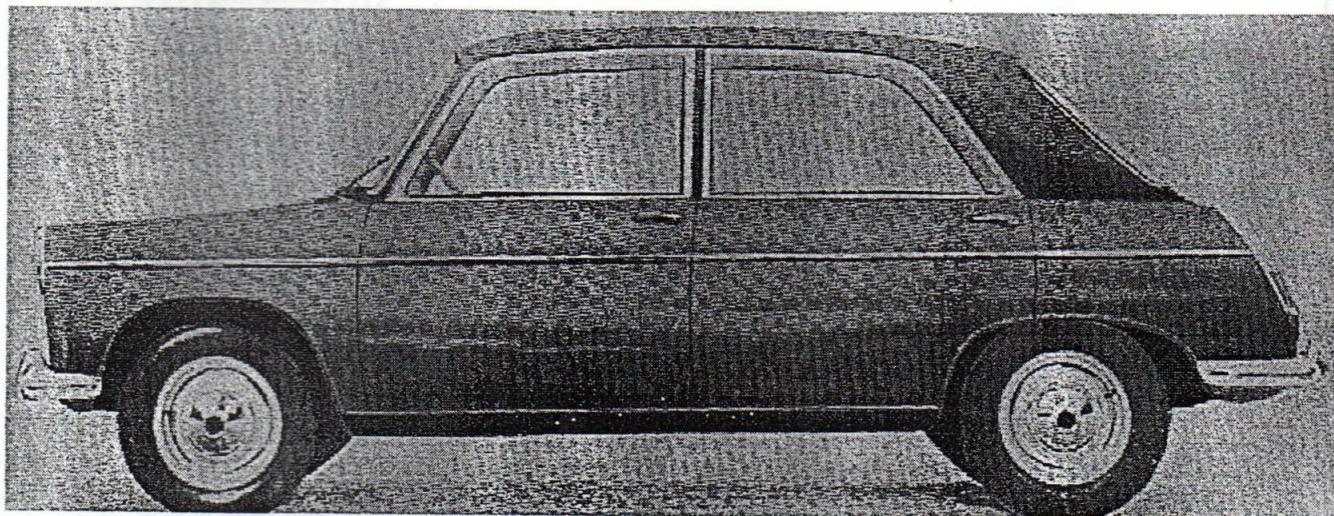
1er prix

L'automobile mystère (au 1/43)

Prix suivants

toute l'estime du jury

Pour jouer, il suffit d'indiquer les réponses sur papier libre et d'envoyer le tout au siège de l'Amicale en précisant: 'Grand concours 2000' avant le 1er Mai 2000. Le gagnant recevra son lot lors de la remise des prix du rallye, le 28 Mai 2000.



Ce dessin tiré d'un numéro 'spécial salon' de l'Auto-Journal présente en avant première un nouveau modèle relatif à un constructeur connu. Cette automobile sortira effectivement, deux ans plus tard, même si quelque peut différente. Ces indices devraient vous permettre de découvrir la belle mystérieuse.

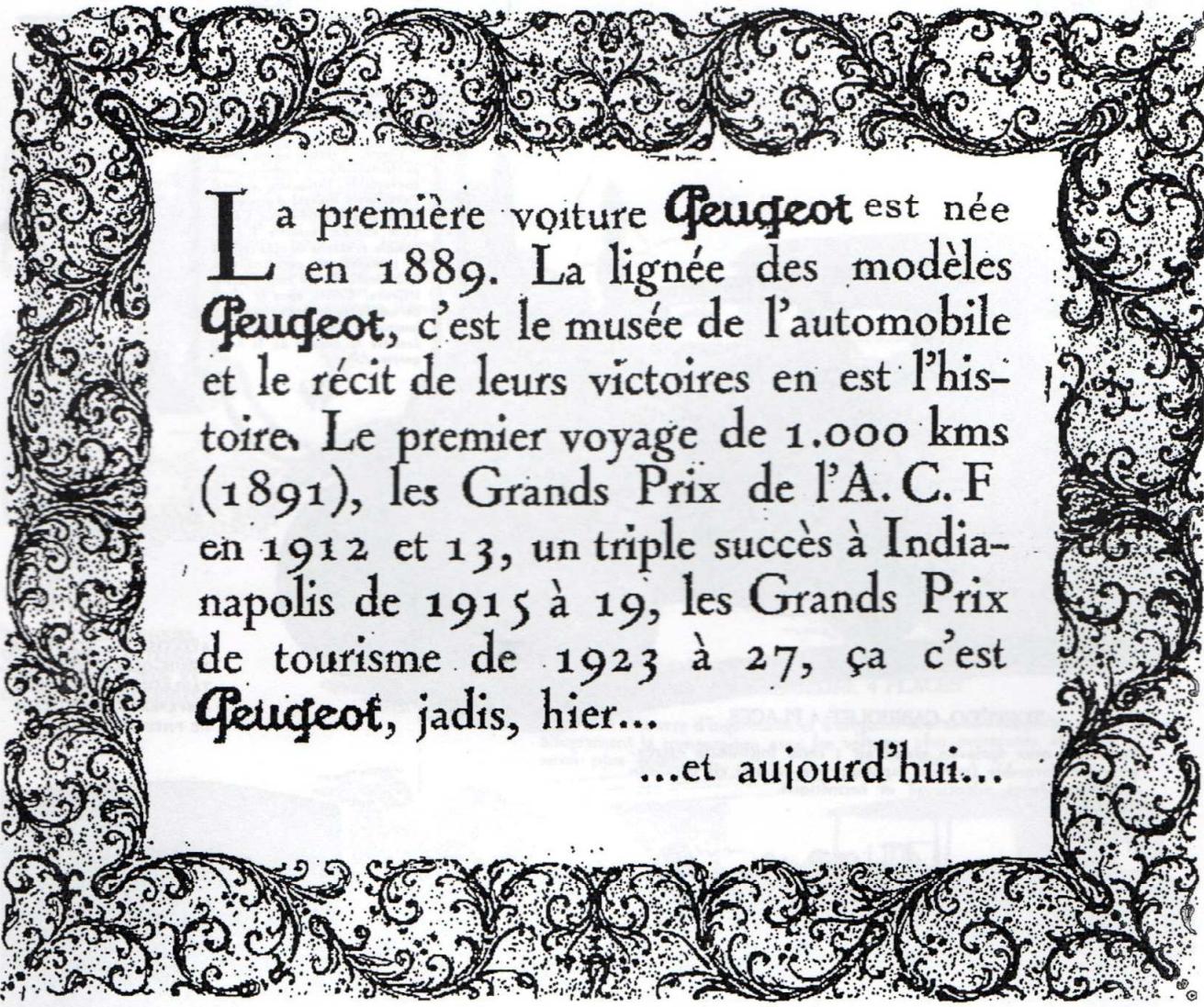
Questions:

- 1/ Quelle est la marque de l'automobile et le modèle futur dont on parle ?
- 2/ De quelle année date le magazine ?

question subsidiaire: quel était le prix du magazine de ce spécial salon?

LA 5CV PEUGEOT (PAR D. PUAUD)

Les détails sportifs m'indiquent que cette brochure date, probablement, de 1928. Ce document illustré est tiré d'un dépliant petit format. Il est recouvert d'une couverture grise cartonnée avec, Peugeot, écrit en vert sur fond rouge.

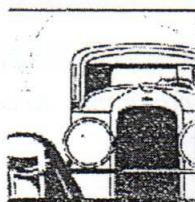


La première voiture **Peugeot** est née en 1889. La lignée des modèles **Peugeot**, c'est le musée de l'automobile et le récit de leurs victoires en est l'histoire. Le premier voyage de 1.000 kms (1891), les Grands Prix de l'A.C.F en 1912 et 13, un triple succès à Indianapolis de 1915 à 19, les Grands Prix de tourisme de 1923 à 27, ça c'est **Peugeot**, jadis, hier...
...et aujourd'hui...

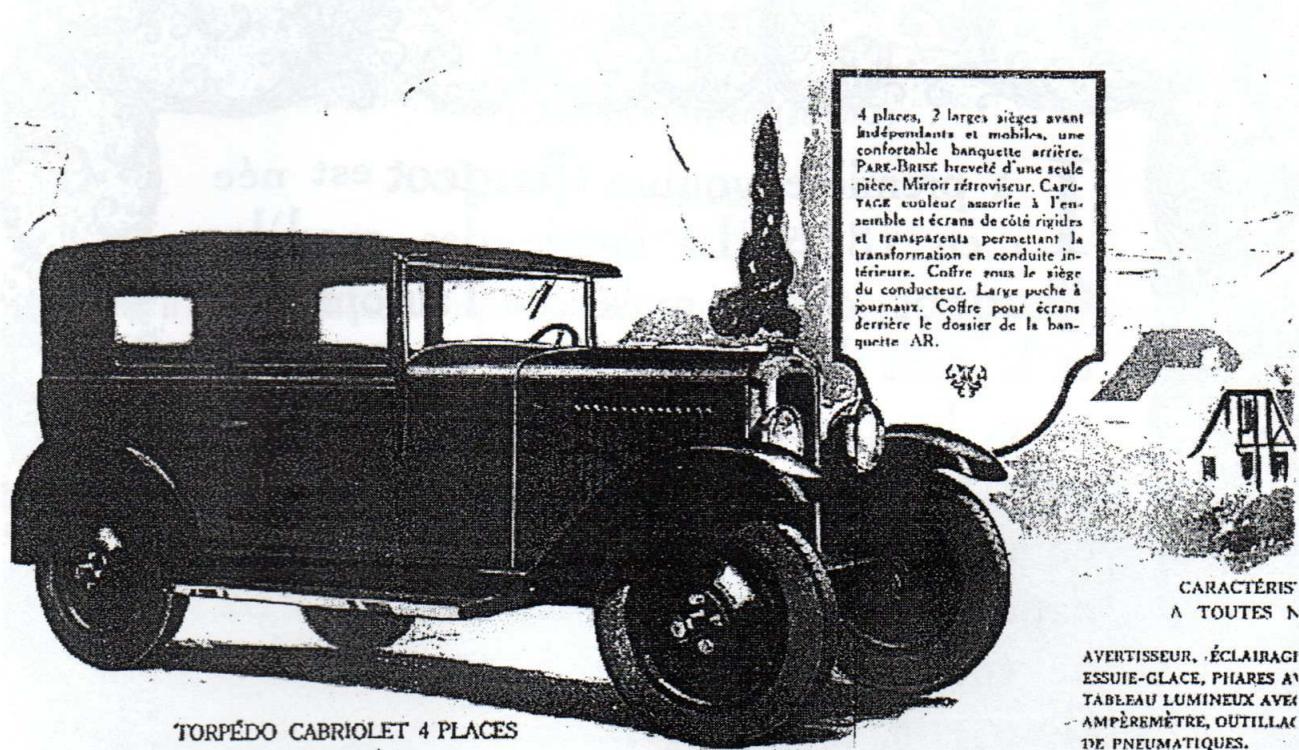
Nous connaissons tous la passion de Dominique pour les catalogues publicitaires automobiles. Cette source s'avère très intéressante car issue directement de l'Histoire.

En ce qui concerne le modèle présenté, c'est bien la 5cv modèle de base de la gamme Peugeot 1928 nommée 172R. Cette petite populaire est épaulée, la même année, par la nouvelle 9cv type 177M et, enfin, au sommet les vieillissantes sans-soupapes type 174 ou 176.

Le cabriolet 5cv valait, en 1928, 18980Frs tandis que la grosse 174 18cv coûtait, en chassis nu, 87000Frs !!!



Quarante années d'organisation régionaliste et de prospérité commerciale ont permis à **Peugeot** de sélectionner un réseau d'agents qui vous offrent aujourd'hui le concours des meilleurs mécaniciens de France.



TORPÉDO CABRIOLET 4 PLACES

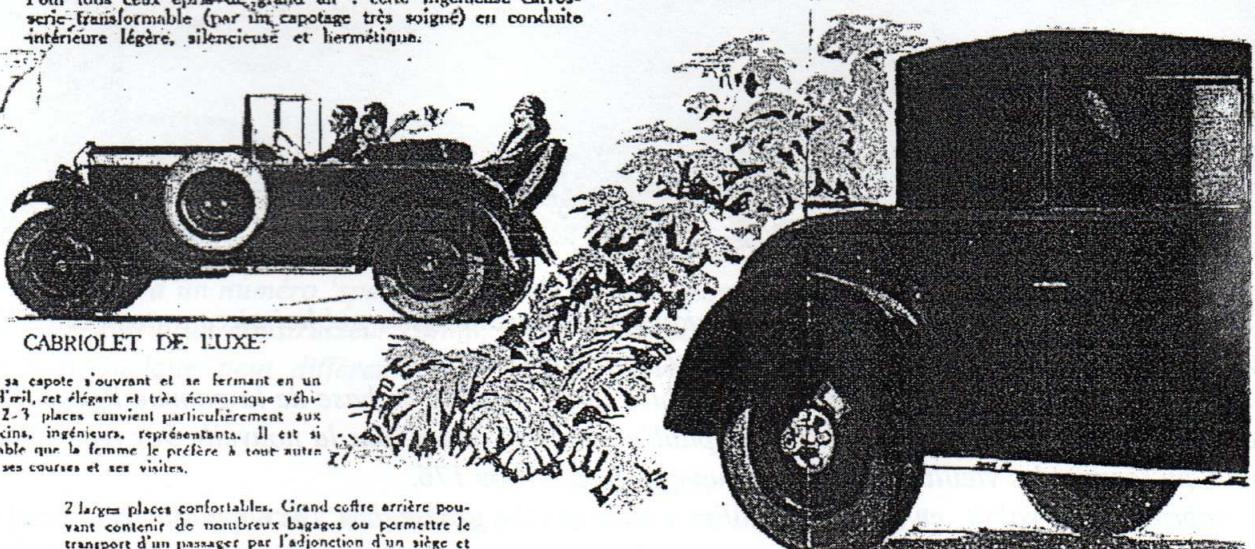
Pour tous ceux épris de grand air : cette ingénieuse carrosserie transformable (par un capotage très soigné) en conduite intérieure légère, silencieuse et hermétique.

4 places, 2 larges sièges avant indépendants et mobiles, une confortable banquette arrière. Pare-Baie breveté d'une seule pièce. Miroir rétroviseur. Cartage couleur assortie à l'ensemble et écrans de côté rigides et transparents permettant la transformation en conduite intérieure. Coffre sous le siège du conducteur. Large poche à journaux. Coffre pour écrans derrière le dossier de la banquette AR.



CARACTÉRISÉES TOUTES

AVERTISSEUR, ÉCLAIRAGE, ESSUIE-GLACE, PIPIERS, TABLEAU LUMINEUX AVEC AMPÈREMÈTRE, OUTILLAGE DE PNEUMATIQUES.



CABRIOLET DE LUXE

Avec sa capote s'ouvrant et se fermant en un clin d'œil, cet élégant et très économique véhicule 2-3 places convient particulièrement aux médecins, ingénieurs, représentants. Il est si maniable que la femme le préfère à tout autre pour ses courses et ses visites.

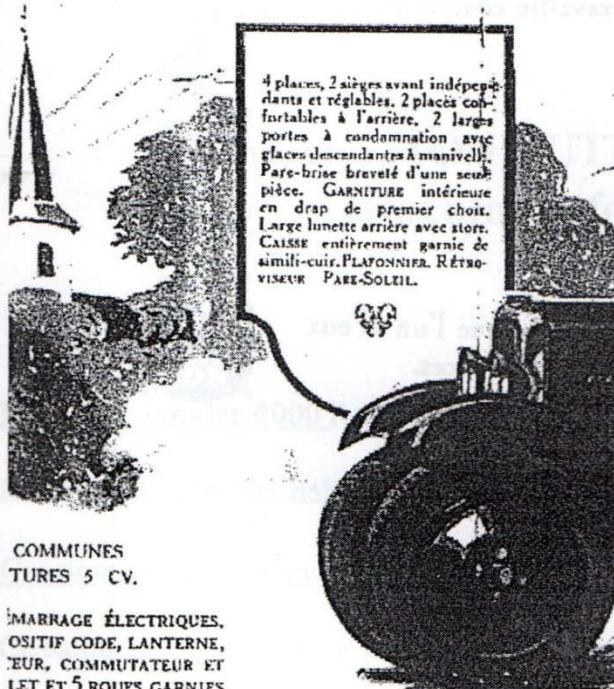
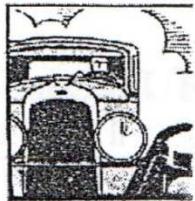
2 larges places confortables. Grand coffre arrière pouvant contenir de nombreux bagages ou permettre le transport d'un passager par l'adjonction d'un siège et d'un dossier mobiles. Grand coffre à outils sous la banquette. Large poche à journaux. Pare-brise breveté en une seule pièce. Capote whipentil imperméable et glace de été très pratiques fermant hermétiquement la voiture. Garniture intérieure assortie à la carrosserie : Housse de capote. Essuie-glace.



CABRIOLET DE LUXE DECAPOTABLE

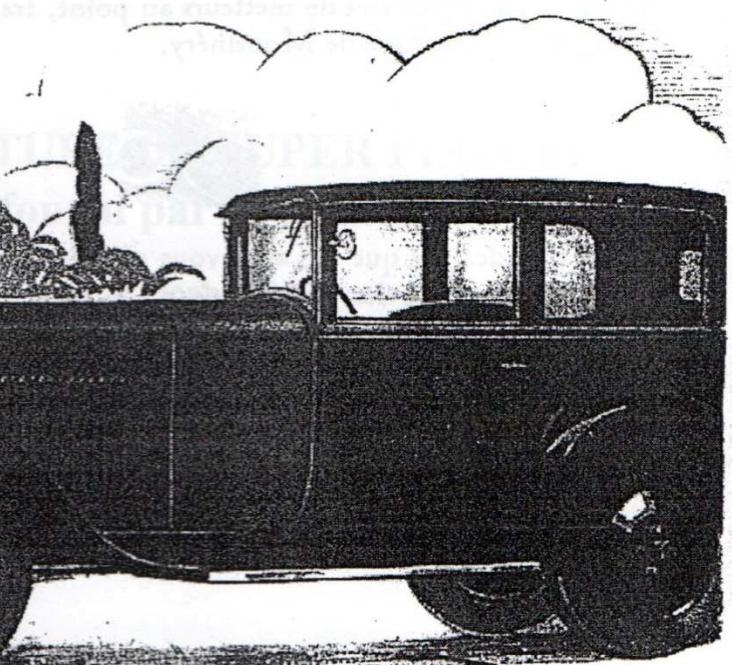
Peugeot

Tous les modèles Peugeot peuvent être payés en 12 ou 15 mensualités sans présentation de traites à domicile. Consultez nos agents ou la "Diffusion Automobiles Peugeot", 68 à 104, Quai de Passy.



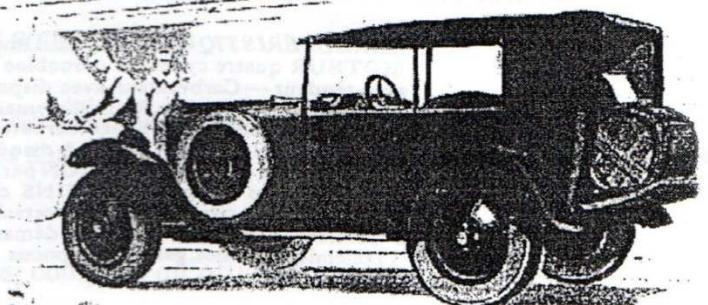
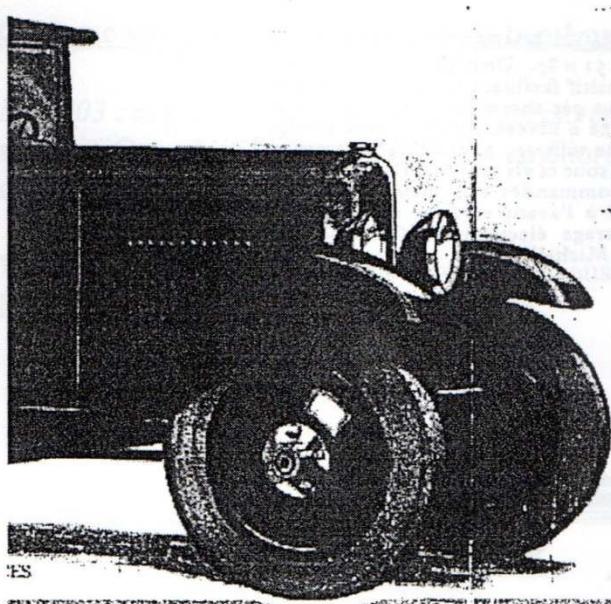
COMMUNES
TURES 5 CV.

ÉMARRAGE ÉLECTRIQUES,
OSITIF CODE, LANTERNE,
EUR, COMMUTATEUR ET
LET ET 5 ROUES GARNIES



CONDUITE INTÉRIEURE 4 PLACES

Petit chef-d'œuvre d'ingéniosité et d'élégance sobre, elle supporte allégrement la comparaison avec les voitures plus puissantes et aussi plus coûteuses.



CAMIONNETTE 250 K^o

Les milliers d'usagers qui utilisent la camionnette 250 kilos peuvent attendre son extraordinaire économie de consommation et d'entretien, circule très facilement dans les voies les plus encombrées et les terres les plus difficiles. Le peu qu'elle coûte est largement compensé par profit qu'on en retire.

2 places avant très confortables. CAISSE arrière permettant de transporter un volume de marchandises de 0 m. 85 de longueur, 0 m. 80 de largeur et 1 m. 05 de hauteur. Large hayon arrière facilitant le chargement de la voiture et se rabattant en fourrière pour le transport des colis encombrants. CARROSSERIE solide, solide et facile à nettoyer. PARABRISE breveté en une seule pièce et essuie-glace. CAPOTAGE robuste et pratique, se montant rapidement. Écrans rigides et lumineux assurant une parfaite éclairage.

C'est **Peugeot** qui a poussé le plus loin et dans la meilleure voie le problème de la carrosserie confortable, élégante et luxueuse, en créant, il y a deux ans, sa grande usine de Sochaux pourvue de l'outillage le plus moderne, d'un personnel d'ingénieurs, d'artistes et d'artisans imprégné des plus belles traditions d'élégance de Paris.

Et c'est pour **Peugeot** qu'André Boillot, avec une remarquable équipe de champions et de metteurs au point, travaille chaque jour au laboratoire scientifique de Montlhéry.



N'attendez pas que vos amis vous disent :

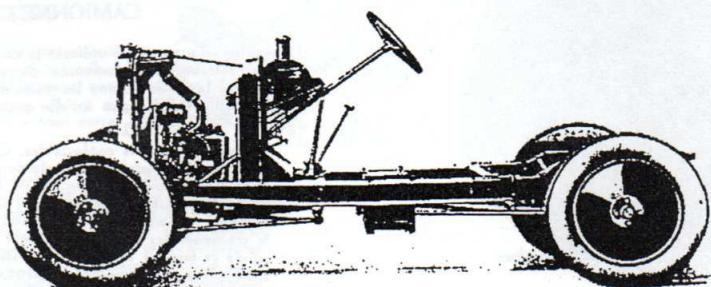
« Ah ! si vous aviez une **Peugeot** ! »

Voyez nos différents modèles et vous constaterez que l'un d'eux répond justement à vos désirs, quelles que soient vos exigences.



Le Châssis 5 CV a été spécialement étudié pour permettre le transport le plus économique de 4 personnes ou de 250 kilogs de marchandises, dans de conditions parfaites de rapidité, de sécurité et de confort.

CARACTÉRISTIQUES. VOIE 1^m060 — EMPATTEMENT 2^m270
 MOTEUR quatre cylindres monobloc 51 x 85. Distribution par chaîne avec tendeur — Carburateur avec dispositif facilitant le départ à froid — Allumage par magnéto. Refroidissement par thermosiphon, radiateur et ventilateur. GRAISSAGE par barbotage à niveau constant avec pompe à engrenages • EMBRAYAGE à disque unique. 3 VITESSES avant et marche arrière • TRANSMISSION par roue et vis sans fin • DIRECTION par engrenages coniques • FREINS commandés à la main et au pied SUSPENSION par ressort transversal à l'avant et deux demi-ressorts à l'arrière • ÉCLAIRAGE et démarrage électriques • GRAISSAGE Técalémít • 5 roues garnies de pneus Michelin.



F.F.V.E.

FEDERATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'EPOQUE

Union des Clubs et des Musées de Véhicules de France affiliés à la F.I.V.A.

DISPARITION FUTURE DU SUPER PLOMBE (Document fourni par S. Panoff)

Dès le 1er janvier 2000 il n'y aura plus de super en vente sur le territoire français.

Les actuelles pompes délivrant du super serviront un carburant additivé.

Ces pompes ne changeront pas de nom.

Ce carburant sera constitué de:

Sous plomb 98 plus additif à base de potassium.

Quel que soit le pétrolier, il s'agira de la même composition.

En 2003 ces pompes disparaîtront progressivement, des additifs seront alors vendus dans toutes les stations. Ces additifs seront fortement améliorés surtout au niveau du flaconnage, et ce afin de faciliter au maximum leur utilisation.

Vous trouverez ci-joint une documentation aussi complète qu'officielle, puisque éditée par le Ministère de l'Economie et des Finances.

❶ Les aspects techniques

→ La situation du marché national de l'essence plombée (avril 1996).

Le marché de l'essence plombée qui décroît en moyenne de 10 % par an depuis 1993, représente actuellement en France encore environ 4,5 million de tonnes par an, soit 31 % de la totalité du marché des essences.

Au 1er janvier 2000, le parc de véhicules particuliers et utilitaires légers devant obligatoirement consommer de l'essence plombée serait de l'ordre de 1,1 million; le besoin strict d'essence plombée compte-tenu des autres usages serait alors de 1,5 million de tonnes par an. En 2003, le parc de ces véhicules devrait être inférieur à 300 000 unités.

Il apparaît ainsi qu'à partir du 1er janvier 2000 et vraisemblablement jusqu'en 2003, il est nécessaire de prévoir la distribution à la pompe d'un carburant spécifique aux véhicules anciens.

→ Les études effectuées par l'industrie pétrolière et l'industrie des additifs.

Pour préparer la cessation de la commercialisation des essences plombées, interdites dans certains pays depuis de nombreuses années, l'industrie pétrolière et l'industrie de fabrication des additifs ont entrepris des études de recherche et de mise au point d'additifs spécifiques anti-récession des soupapes (ARS) compensant la disparition des additifs au plomb (plomb tétra éthyle essentiellement) et évitant l'usure mécanique prématuée de certains équipements du moteur tels que les soupapes des gaz d'échappement.

L'expérience commerciale internationale (pays scandinaves, Allemagne, Autriche, Thaïlande) reconnaît un avantage certain aux additifs contenant du potassium, sans effet secondaire néfaste sur la santé, l'environnement, ou les équipements des moteurs.

→ La proposition de la profession.

Forte de l'expérience commerciale internationale, la profession propose d'incorporer un additif spécifique anti-récession des soupapes (ARS) contenant du potassium, garantissant ainsi leur protection, à un carburant de base sans plomb répondant en tout point à la norme EN 228 qui sera en vigueur au 1er janvier 2000 pour laquelle les exigences de la directive 98/70/CE auront été transposées dans la réglementation française (benzène 1% maximum, aromatiques 42% maximum, soufre 150 ppm maximum etc...). Le carburant de base le mieux adapté sera le SP 98. Depuis juillet 1990, les véhicules neufs commercialisés dans l'union européenne sont conçus pour fonctionner à l'eurosупer 95.

→ La logistique et la mise en place du carburant de remplacement.

Les raffineries produiront les deux carburants sans plomb: le SP 95 et le SP 98, conformes en tout point à la norme EN 228 et à la directive 98/70/CE.

L'additif spécifique ARS sera incorporé en dépôt (raffinerie considérée comme dépôt agréé sous douane) dans le SP 98 au bras de chargement au même titre que les additifs d'amélioration de la qualité.

A partir du dépôt, la logistique du carburant de remplacement se substituera à celle du carburant plombé. Trois produits seront proposés à la pompe aux consommateurs : le supercarburant, le SP 95 et le SP 98.

→ Les spécifications du carburant de remplacement.

Les caractéristiques du nouveau produit seront définies par un arrêté interministériel cosigné par les directeurs chargés des douanes, de la concurrence et de la consommation et des hydrocarbures, après notification aux instances communautaires.

② La commercialisation du supercarburant

→ Le marché du supercarburant plombé est en déclin : -15 % sur les 12 derniers mois. Ceci s'explique par le fait que le parc automobile des voitures de plus de 13 ans n'est plus très important.

La répartition du marché des essences dans les divers pays de l'union européenne pour l'année 1997, montre que le carburant plombé encore largement utilisé dans les pays de l'Europe du sud a quasiment disparu dans l'europe du nord.

Les professionnels se sont engagés à maintenir la distribution banalisée du carburant ARS, en remplacement du supercarburant plombé, sur l'ensemble du territoire, y compris dans les zones rurales à faible consommation de carburants, au même titre que les carburants sans plomb SP 95 et SP 98. Le produit de remplacement sera distribué par les mêmes pompes que le supercarburant plombé sous l'appellation 'supercarburant'. Le pistolet de remplissage d'un diamètre élevé ne permettra pas de faire le plein d'un véhicule équipé d'un pot catalytique.

Le prix de commercialisation à la pompe du carburant de remplacement devrait être sensiblement le même que celui du supercarburant plombé.

Vers 2003, le parc des véhicules nécessitant l'utilisation de ce carburant pourrait être inférieur à 300 000 unités. A cette date, un moyen d'accompagnement, jusqu'à l'extinction complète du parc âgé non catalisé (NDLR: alors là, ils rêvent ... et nos anciennes ???), pourrait être envisagé avec la vente en boutiques spécialisées de flacons doseurs d'additif ARS concentré. Cette disposition est actuellement en usage dans les pays européens qui ont interdit la commercialisation du 'plombé' depuis plus de 5 ans.

③ Réponses pratiques pour l'utilisation du carburant de remplacement.

→ Pourquoi les supercarburants contenant des additifs au plomb vont-ils être interdits de commercialisation au niveau européen .

Les additifs au plomb sont à l'état pur des produits chimiques nécessitant de grandes précautions de manipulation.

Par combustion, dans les moteurs, ils donnent naissance à des composés de plomb toxiques entraînés dans les gaz d'échappement. Pour réduire la pollution, protéger la santé et l'environnement, il a donc été décidé d'interdire la commercialisation des essences contenant du plomb le 1er janvier 2000.

► Pourquoi certains véhicules exigent-ils du supercarburant plombé ?

L'additif au plomb a deux fonctions: accroître l'indice d'octane des essences, protéger et lubrifier les soupapes d'échappement des gaz de combustion.

Les véhicules construits depuis 1987 peuvent, dans leur grande majorité, utiliser le super sans plomb, car les soupapes ont été réalisées en acier résistant.

La plupart des véhicules anciens, construits avant 1987, nécessitent un carburant contenant un additif spécifique protégeant leurs soupapes moins résistantes. Jusqu'à aujourd'hui on faisait appel à des additifs au plomb. Désormais cette fonction incombera à des additifs anti-récession des soupapes dénommé ARS.

► Que dois-je faire si mon véhicule ne peut pas utiliser du carburant sans plomb ?

Si votre véhicule ne peut pas utiliser du carburant sans plomb, il faudra utiliser impérativement du carburant de remplacement contenant un additif ARS spécifique pour la protection des soupapes.

► Où puis-je trouver le carburant de remplacement et comment puis-je le reconnaître ?

Le carburant de remplacement sera disponible en station-service. Il sera distribué par les mêmes pompes que le supercarburant plombé au fur et à mesure de la substitution de ce dernier.

► J'utilise du supercarburant plombé de façon périodique (une fois sur quatre pleins par exemple). Puis-je faire la même chose avec le carburant de remplacement ?

Par prudence et par précaution, il faut utiliser systématiquement le carburant de remplacement parfaitement adapté au fonctionnement des véhicules anciens nécessitant une protection des soupapes.

► Une certaine quantité de carburant plombé devrait encore être disponible. Puis-je espérer pouvoir en disposer ?

Dans l'ensemble du réseau national français de stations-service, le carburant de remplacement va se substituer progressivement au supercarburant qui sera de moins en moins disponible. La substitution sera totalement effective au 1er janvier 2000.

► Si j'ai utilisé du carburant de remplacement, puis-je faire ensuite un plein avec du plomb si j'en trouve ?

Oui. Les deux carburants sont de qualité identique: ils sont compatibles et miscibles en toute proportion.

► Qu'en est-il pour les moteurs deux temps ?

Les moteurs 2 temps qui n'ont pas de soupapes ne sont pas concernés par cette suppression ! Ils doivent continuer à fonctionner avec du carburant sans plomb et notamment avec du SP 95, produit avec lequel est aujourd'hui constitué le mélange '2 temps' mis sur le marché.

STOCK DU CLUB AU 1er Janvier 2000**CARROSSERIE / INTERIEUR****203**

9 ENTOURAGES DE PARE-BRISE BERLINE
8 MECANISMES D'OUVERTURES DE PORTES
9 VIDES POCHE CARTON
14 COMPTEURS DEMI LUNE
16 SEUILS DE PORTE « ACCESSOIRES »
3 COLONNES DE DIRECTION
20 JANTES
10 GLISSIERES DE SIEGE
1 AXE DE VOLANT
3 COMPTEURS 1ER MODELE
20 COUVERCLES DE FEUX AR
2 SUPPORTS DE FEUX AR.
2 ECLAIRAGES DE PLAQUE 1ER MODELE
1 CENTRALE CLIGNOTANTS
LOT DE POIGNEES DE PORTES INT/EXT
20 ENJOLIVEURS DERNIER MODELE
10 ENJOLIVEURS 2EME MODELE
LOT DE BAGUETTES
2 ACCOUDOIRS
12 LEVIERS DE VITESSES
4 VOLANTS
6 COUVERCLES DE RESERVOIR
2 TABLEAUX DE BORD
2 LAMES DE PARE-CHOC PLAT
4 LAMES DE PARE-CHOC NERVURE
15 CALANDRES ETATS DIVERS
10 PORTIERES DE PHARE
1 AILE AV.GAUCHE BE
1 AILE AV GAUCHE ME
2 MALLS AR
8 CACHES SERRURE DE MALLE
3 OPTIQUES DE PHARE
2 MONTANTS DE PORTE
2 SUPPORTS FERMETURE CAPOT
4 PARES-SOLEIL
5 CACHES MOYEU DE VOLANT
2 ACCOUDOIRS ME
1 RESERVOIR (UTILITAIRE)
1 TOIT OUVRANT (EN APPRET)
LOT DE TOURS DE GLACE INOX
2 PARES CHOC AR. 1ER MODELE FAMILIALE
3 TAPIS DE SOL
14 CREMAILLERES DE VITRES AV/AR.



que certains véhicules exigent-ils du superflu ?

403

LOT FEUX
3 COMPTEURS
18 ECLAIRAGES DE PLAQUES
1 COMMODO
3 ELEMENTS DE PARE-CHOC AR. GAUCHE
LOT POIGNEES PORTE INT/EXT
LOT BAGUETTES
7 ACCOUDOIRS
1 TABLEAU DE BORD
2 CALANDRES 7 / 8 CV
2 HOUSSES SIEGES

404

1 PEDALIER
2 FEUX AR. BREAK
3 CABOCHONS CLIGNOTANT (BLANC)

MOTEUR

203

1 JEUX DE CHARBON NEUF
 6 RADIAUTEURS
 1 CACHE COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT
 1 CONTACTEUR DEMARREUR
 4 PONTS AR. BERLINE
 2 PONTS AR. FOURGONNETTE
 4 ESSIEUX AV. FOURGONNETTE
 3 BOITES DE VITESSES
 1 BOITE DE VITESSES FOURGONNETTE
 6 AMORTISSEURS AR.
 6 VENTILATEURS
 2 TAMBOURS AV.
 4 BOCAUX LAVE-GLACE
 5 CACHE-CULBUTEURS
 10 CARBURATEURS
 5 ALLUMEURS
 4 MOTEURS D'ESSUIE-GLACE
 5 POMPES A EAU
 2 DEMARREURS
 3 DYNAMOS
 4 COURROIES
 4 FILTRES A HUILE
 3 RENIFLARS
 4 RADIAUTEURS CHAUFFAGE
 1 SUPPORT DE BOÎTE
 3 PISTONS AVEC BIELLES
 5 CENDRIERS

403

6 RADIAUTEURS
 2 FILTRE A GAZOIL
 6 POCHETTES JOINTS CARTER (203/403)

404

5 POMPES A EAU NEUVES
 1 FILTRE A GAZOIL

DIVERS

MACHOIRES FREINS 304 NEUVES
 MACHOIRES D4B NEUVES
 MACHOIRES CITROEN
 20 CABLES DE COMPTEUR STANDARD NEUFS
 5 CABLES DE COMPTEUR CITROEN ID NEUFS
 5 CABLES DE COMPTEUR RENAULT 8 NEUFS
 HUILE DE PONT SPECIALE (402-202-203-403-404) - BIDONS DE 2 LITRES

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, echappement, 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

Sellerie Virlojeux

24 bis rue Hôtel de Ville 44310 St Colomban
 Téléphone: 02-40-05-59-47
 Accueil privilégié pour l'Amicale.
 Prix étudiés - Travail soigné.

Stock de l'Amicale 203 Peugeot

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

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 degressifs (Voir Club)
 Pièces détachées-refabrications.
 Bien connu de l'Amicale.

Les Phares Jaunes

24 rue Camille Rizier 89390 Ravières
 Téléphone: 86-55-95-43
 Spécialisé dans les optiques et cabochons
 neufs et d'origine.

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

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

10 ANS APRES LA 201

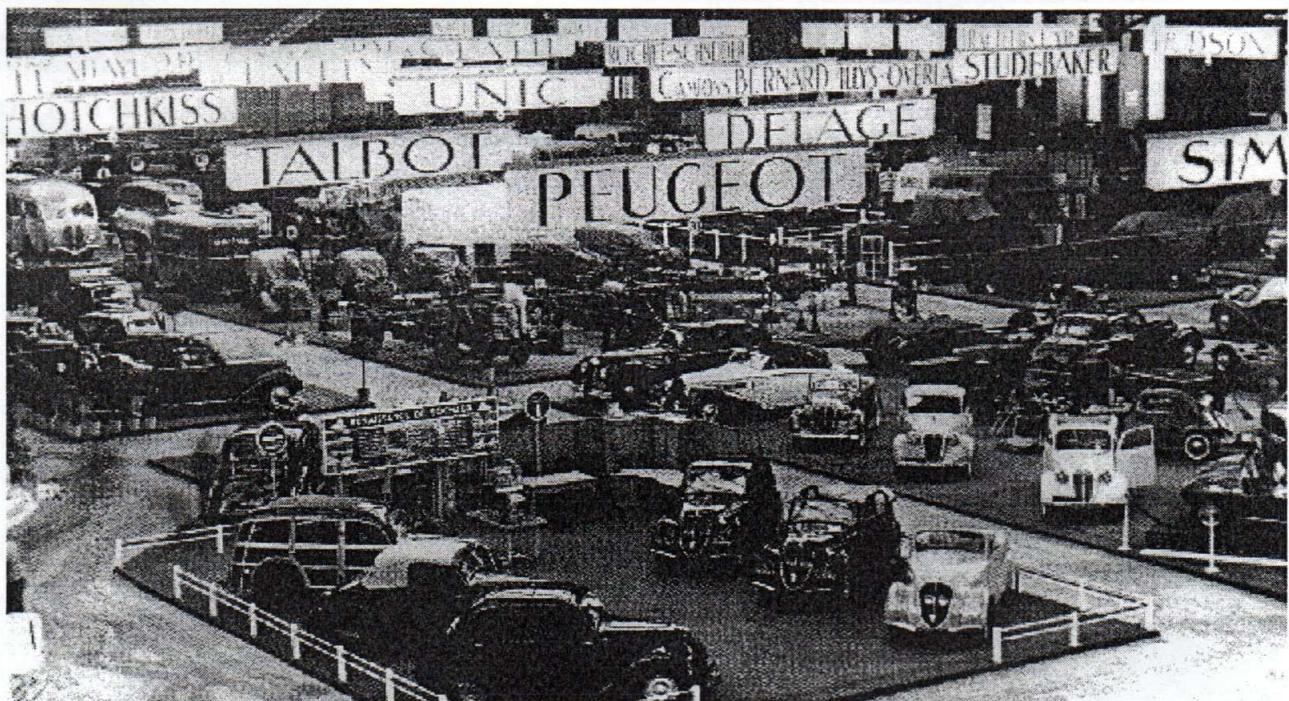
10 ANS AVANT LA 203

IL ETAIT UNE FOIS LA 202 PEUGEOT...(2ème partie)

...Par F. Triou.



Après un brillant début de carrière interrompu par la seconde guerre mondiale (voir le Peugeotiste n° 2), la 202 a le privilège d'être la seule Peugeot fabriquée au lendemain du conflit. Les premiers modèles sont assemblés dans des conditions épouvantables. Il faut rappeler que, contrairement aux autres constructeurs nationaux, les installations de la marque au Lion sont totalement pillées lorsque la 1ère Armée Française libère Sochaux le 18 novembre 1944. Malgré tout, la reproduction reprend, tant bien que mal avec les camionnettes 202 qui sont, comme tous les utilitaires, très attendus en cette époque de reconstruction. C'est seulement en mai 1946 que les premières 202 vont pointer le bout de leur museau !



Vue générale du stand Peugeot juste avant l'ouverture du Salon de Paris, le 3 Octobre 1946. La gamme est au grand complet: berline, découvrable, cabriolet et la fameuse canadienne.

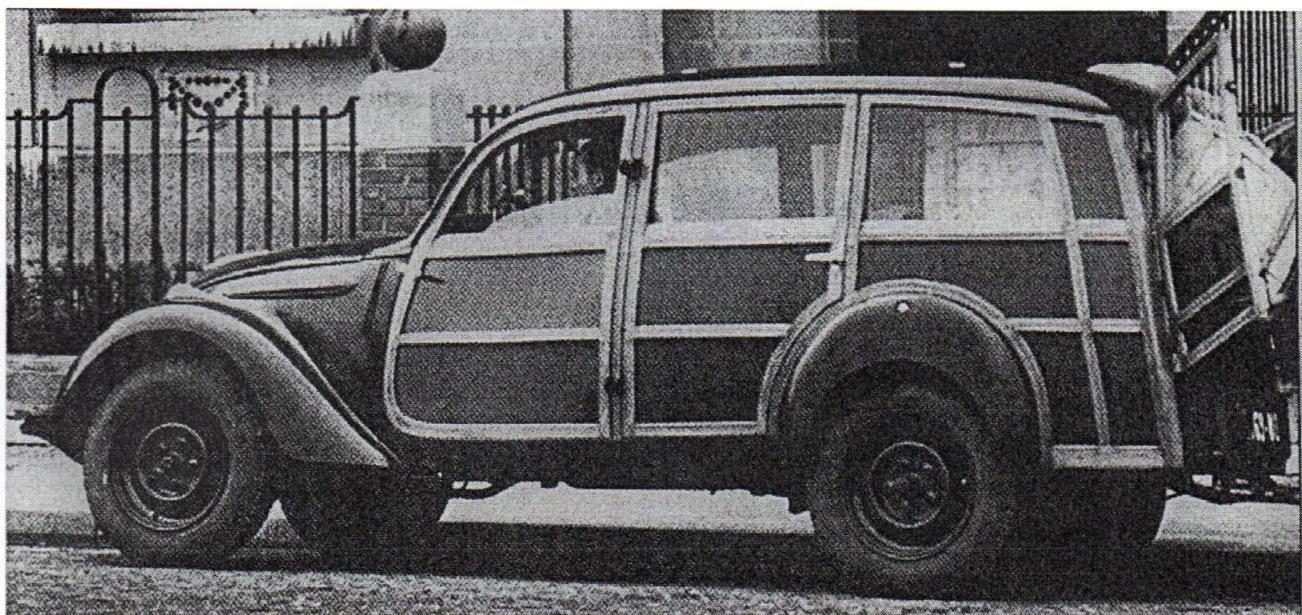
La seule automobile Peugeot, construite après guerre, est effectivement la 202. Le caractère de ce modèle économique est en parfaite symbiose avec les réalités et les priorités du moment. Après les utilitaires tant désirés en ces temps de disette, la berline est reprise, puis la gamme s'étoffe pour le salon de 1946. Le choix proposé est alors de quatre modèles: la berline toit ouvrant, bien-sûr, mais aussi la découvrable, le cabriolet et, une nouveauté, la canadienne.. Cette dernière remplace la défunte commerciale six glaces.



Le 202 découvrable modèle 1947: dépouillée à l'extrême comme le reste de la gamme. Modèle recherché aujourd'hui en collection, la découvrable était alors moins chère que la berline (144100F contre 145100F) ! On peut aussi ajouter que le modèle le plus onéreux n'était pas le cabriolet mais la canadienne qui était proposée à 237500F !!!

En cette époque d'austérité, la vaillante 202 est privée de ses enjoliveurs (lion stylisé d'aile arrière, enjoliveurs de roues et sabots d'ailes). Par rapport au modèle d'avant-guerre, la 202 arbore un nouveau tableau de bord, de nouvelles jantes à voile plein fixées en trois points (celles des futures 203) qui remplacent les fameuses jantes pilotes, un chauffage qu'on retrouvera, aussi, sur les premières 203. L'orifice de remplissage d'essence passera du milieu de la roue de secours à l'aile arrière droite. Enfin, le plus important réside dans la nouvelle dénomination BH. Par delà le sigle, la lettre H annonce le montage de freins hydrauliques qui fait, de la 202, la première Peugeot équipée de la sorte..

D'autres modèles abordaient aussi la deuxième partie des années 40 avec des freins hydrauliques. Citons, parmi ceux-ci, la Renault Juvaquatre. Rappelons que Louis Renault était vivement hostile à cette technique et, par conséquent, aucun des modèles de la gamme 39 n'était équipé de la sorte. Le patron de Billancourt ayant été dépouillé de ses usines à la libération, le gouvernement provisoire nationalise l'entreprise qui devient la RNUR. A sa tête, Pierre Lefaucheux, un ingénieur de talent, est nommé. Il sera chargé de lancer la fameuse 4cv et de moderniser la juvaquatre.



La nouvelle carrosserie 'canadienne' destinée à remplacer l'ancienne commerciale. La mode des woodies d'outre-Atlantique fait aussi fureur en France. Les panneaux de bois seront constitués, suivant les approvisionnements, de lattes jointes ou de contre-plaqué ! Ce modèle est plus proche de l'utilitaire que des modèles tourisme: le chassis provient d'ailleurs de la 202 UH.

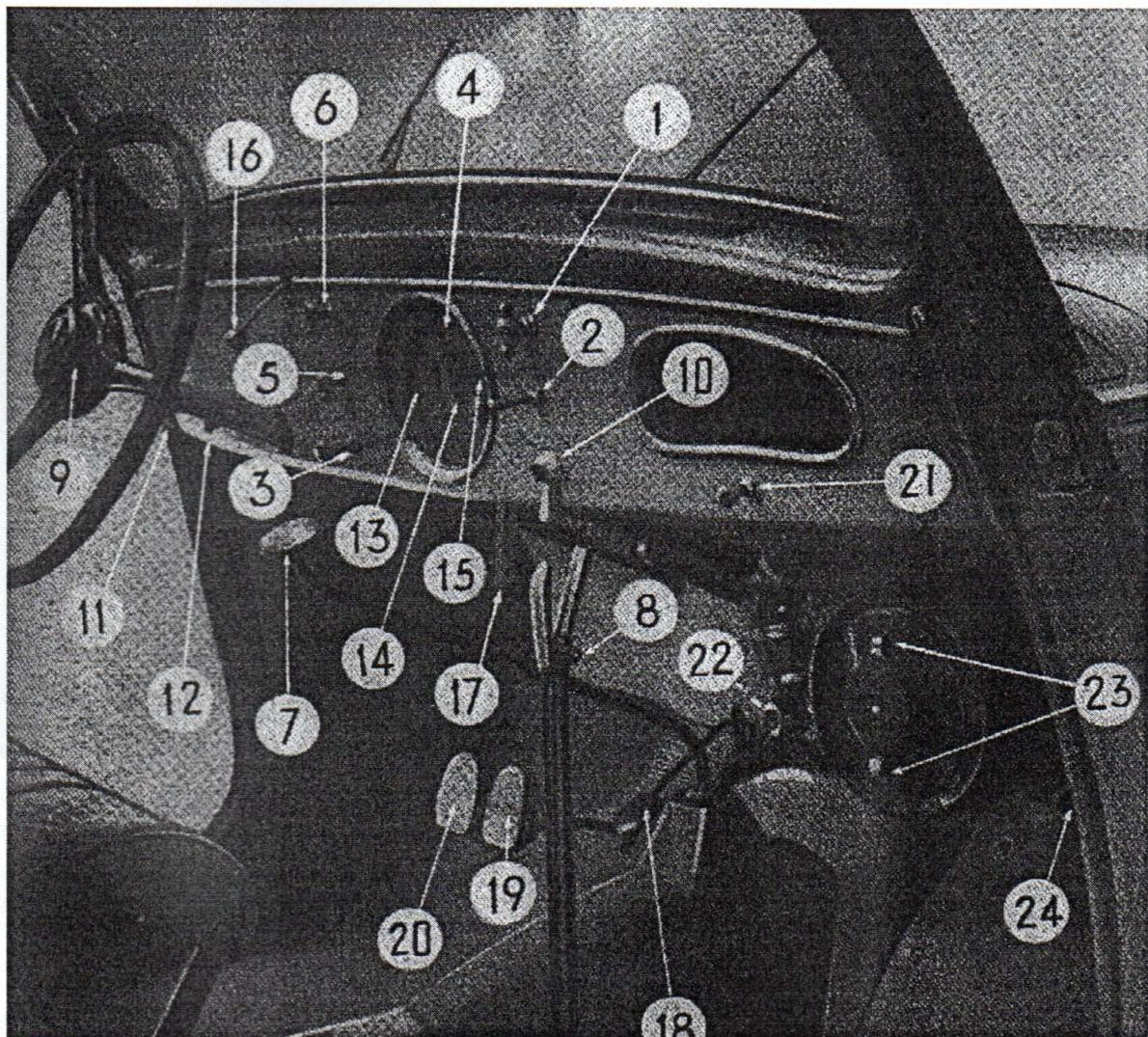
Pour son premier salon post-conflit mondial, la petite sochalienne va se heurter à une concurrence qui est loin de désarmer. La ligne fuseau Sochaux, dont elle est l'ultime représentatrice, était ambitieuse voire aérodynamique en 1939. Cependant, en 1946 la donne est radicalement changée. La ligne ponton qui est en train de s'imposer, aux Etats-Unis, va bientôt faire des ravages en Europe et donner un sérieux coup de vieux aux productions d'avant-guerre. Enfin, pour le moment la 202 retrouve ses rivales de 1939 à savoir la Simca 8 et le Renault Juvaquatre.. La seule nouvelle challenger dans ce segment est la révolutionnaire Panhard Dyna 100. Son avant-gardisme va à la fois la servir et la désservir. Les solutions adoptées sur cette automobile, pur produit de l'après-guerre, vont séduire une clientèle avide de modernisme. Un grand nombre de clients, privilégiant la fiabilité au modernisme vont lui préférer la vaillante 202.. La Simca 8 demeure une grande rivale par son moteur très brillant mais, malheureusement, non chemisé. De nombreuses carrosseries sont proposée autour de la berline: le joli coupé qui fera un tabac auprès de la clientèle féminine, les modèles sport (voir photo page 35) qui demeurent des réalisations marginales mais très élégantes et sportives et, bien sûr, les utilitaires. Quant à la Renault Juvaquatre, sa production ne sera guère couronnée de succès jusqu'en 1948. Ce modèle devra, par la suite, son salut de sa déclinaison commerciale qui sera très appréciée, par exemple, auprès des administrations.



Un des clous du Salon de 1946: la nouvelle Dyna 100 présentée par la doyenne de la marque. Beaucoup d'audace et de bonnes idées qui feront recette à la porte d'Ivry. Cette traction-avant sera encensée par certains et jugée peu fiable par d'autres ! Elle demeure, néanmoins, la première d'une génération de flat-twin qui fera le bonheur de nombreux automobilistes épris de nervosité et de rendement.

Pour le salon 1947, peu de changement interviennent. L'année modèle 1948 retrouve ses enjoliveurs de 1939 à savoir, ses enjoliveurs de roues et ses sabots d'aile arrière. En outre, elle dispose courant mai 1948 de nouveaux amortisseurs (ceux des futures 203) et les freins sont encore améliorés par l'adoption de mâchoires dites flottantes. Il est à noter que les lions stylisés d'ailes arrières ne reverront jamais le jour après-guerre..

On remarque, à travers cet article, que la 202 adopte différentes techniques qui seront bientôt utilisées par sa remplaçante. On peut considérer que, dans une certaine mesure, la 202 a servi de laboratoire à la future 203. De nombreuses solutions ont été éprouvées durant trois ans sur la vaillante 202. Ceci a certainement contribué au fait que la 203 sera une voiture bien née et sans surprise !



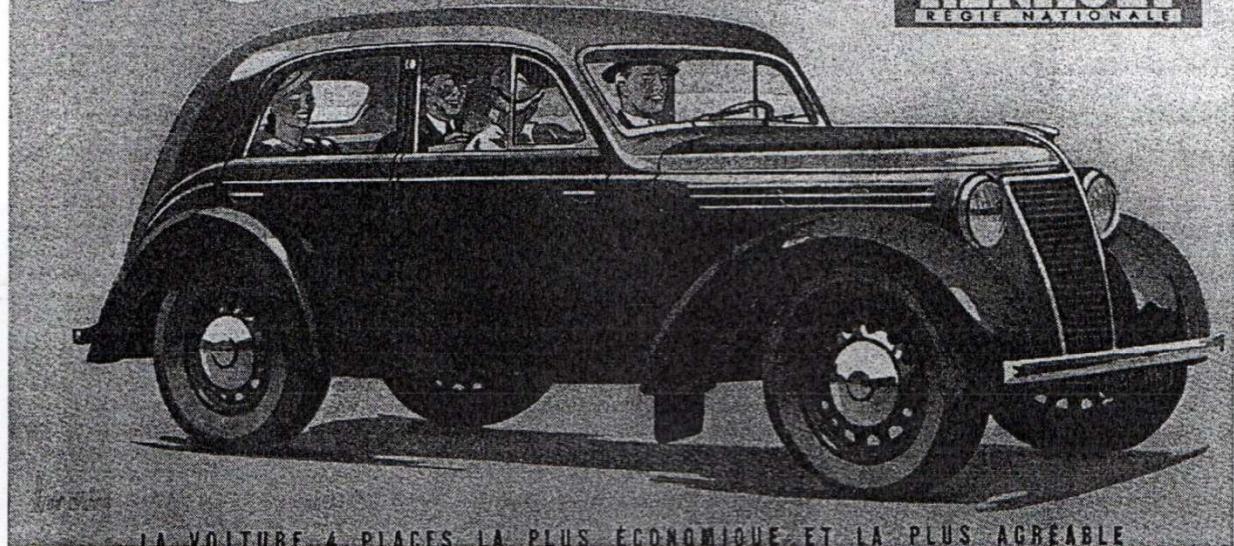
Le tableau de bord de la 202 d'après guerre: 1: correcteur d'avance / 2: starter / 3: contact / 4: cadran central / 5: démarreur / 6: commande d'essuie-glace / 7: levier de viettes / 8: levier de frein à main / 9: avertisseur et commutateur d'éclairage / 10: commande des indicateurs de direction / 11: commande du plafonnier / 12: éclairage du tableau de bord / 13: jauge à essence / 14: totalisateur kilométrique / 15: ampèremètre / 16: commande à main essuie-glace / 17: commande du volet d'aération / 18: accélérateur / 19: pédale de frein / 20: pédale de débrayage / 21: interrupteur du chauffage-dégivrage / 22: vanne dégivrage pare-brise / 23: volets de chauffage / 24: vanne d'admission d'eau du chauffage-dégivrage.

Le salon 1948 coïncidera avec le lancement de la nouvelle 203. Ce sera la seule année, du moins jusqu'en juillet 1949, où Peugeot proposera à la clientèle aussi bien la 202 que la 203. Pour ce millésime, la 202 sera déclinée en une nouvelle version « affaires » qui sera dépouillée à l'extrême: pas de chauffage, pas de toit ouvrant et des pneus d'une minceur édifiante !

classe et son incomparable économie d'utilisation qui répond si parfaitement aux circonstances actuelles. Notre production a jusqu'ici été réservée à l'Exportation mais nous espérons vivement pouvoir, dans un très proche avenir, mettre une quantité notable de nouvelles Juvaquatre à la disposition de notre clientèle française. Encore un peu de patience.

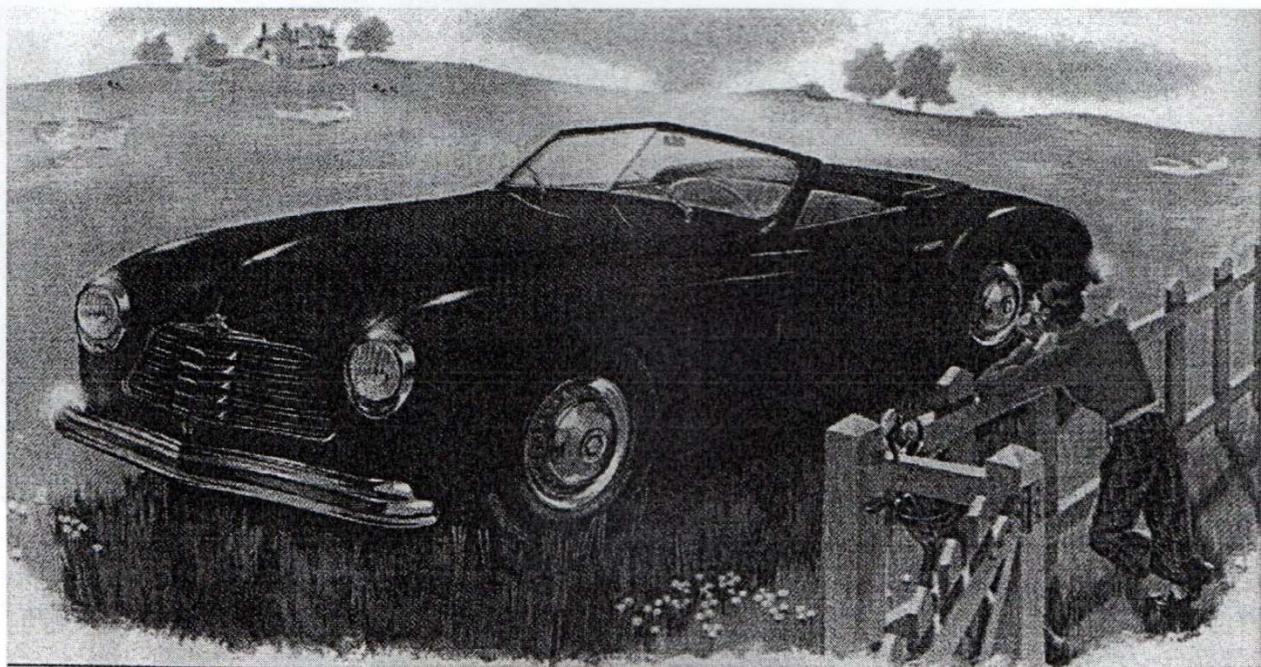
La Juvaquatre a conservé toutes ses qualités d'autrefois et bénéficie en outre de nombreux perfectionnements mécaniques étudiés à loisir au cours de ces dernières années. Elle est notamment équipée de freins hydrauliques indéréglables et comporte une malle arrière de plus grand volume s'ouvrant de l'extérieur. Rapide, nerveuse et maniable, la Juvaquatre 4 portes offre 4 vraies places confortables d'accès facile. La présentation de sa carrosserie est toujours aussi soignée et de nombreux détails d'équipement ont été améliorés. Mais avant tout c'est une voiture robuste n'exigeant qu'un entretien réduit, donc vraiment économique, avec laquelle vous ne connaîtrez aucun ennui, qualités essentielles que vous attendez d'une voiture de travail pratique.

RENAULT
RÉGIE NATIONALE



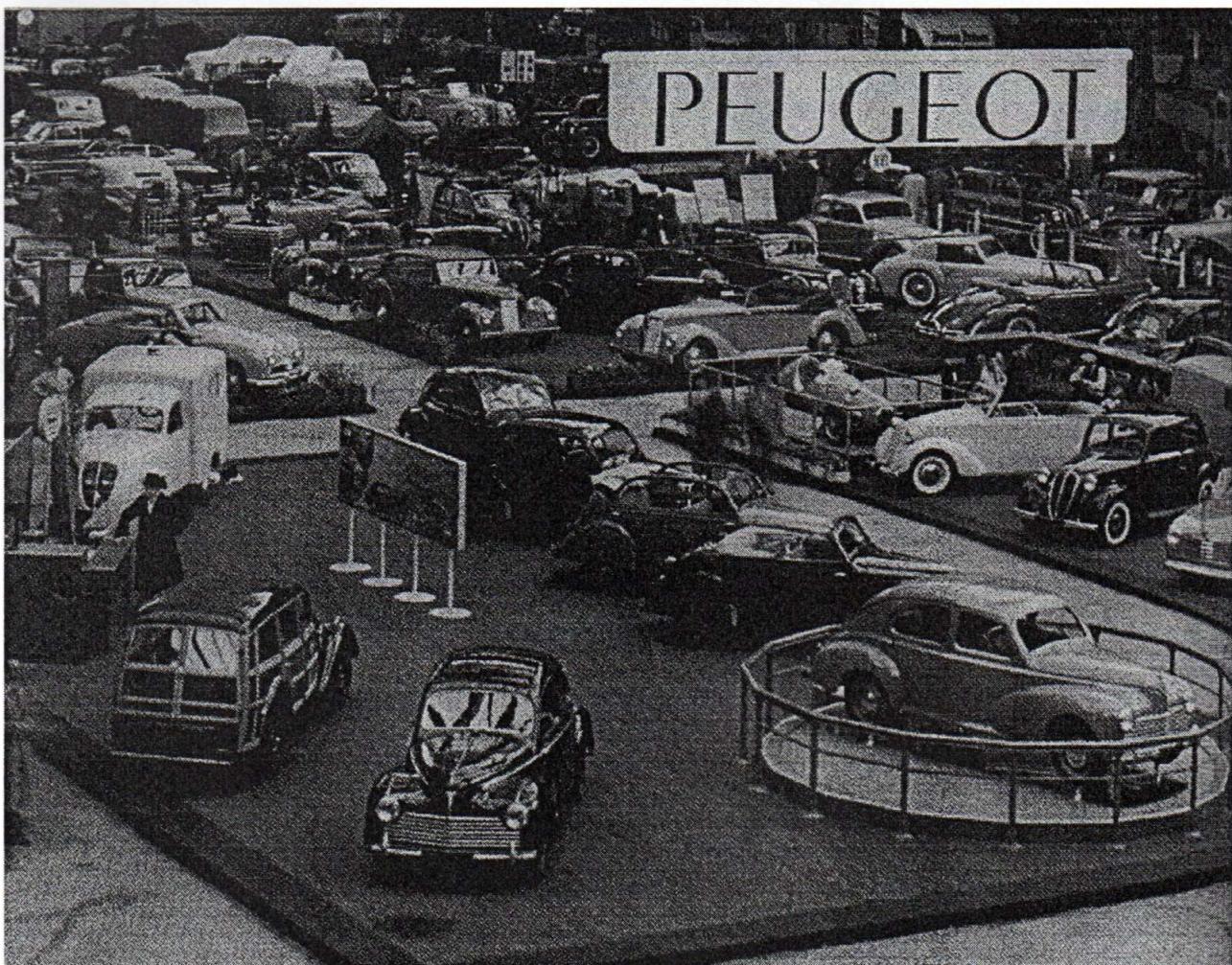
LA VOITURE A PLACES LA PLUS ÉCONOMIQUE ET LA PLUS AGRABLE

La principale concurrente de la 202 demeure la Renault Juvaquatre. Son moteur tristement latéral et, surtout, sa tenue de route hasardeuse lui vaudra les sarcasmes d'un grand nombre d'automobilistes.



Du prêt-à-porter à la haute couture, un pas que Simca, en la personne d'Henri Pigozzi (le patron), a franchi allègrement. La robe est signée Pinin-Farina (qui s'écrivait encore en deux mots) et la réalisation est confiée à Facel-Metalon.

Après 10 ans de bons et loyaux services, la 202 quitte la scène non sans avoir marqué, à jamais, l'histoire de la marque. On peut affirmer, sans se tromper, qu'elle est le symbole même de la voiture bien construite qui a façonné l'image de robustesse de Peugeot. en 1947, alors que de nombreux constructeurs avaient lancé de nouveaux modèles, la vaillante sochalienne sera parmi les plus appréciées des petites voitures françaises: elle séduit une clientèle très large de par sa sobriété, sa robustesse mais aussi par ses performances honnêtes servies par des freins désormais hydrauliques. En définitive, elle ne sera détrônée que par une autre Peugeot, une certaine 203 !



Salon de Paris 1948: la 203 demeure (avec la Citroën 2CV) la grande nouveauté de l'année. Présentée uniquement en berline (3 exemplaires) elle cohabite avec la 202, dont toute la gamme est présente, y compris l'ambulance. La ligne fuseau a vécu; ce sera son dernier Salon parisien !

Souvenirs de vacances (Par F. Triou)

Voici quelques cartes postales qui vous rappeleront, peut-être, vos dernières vacances. Celles-ci ont été glanées à la maison de la Presse de Tharon-plage ... en 1998 !

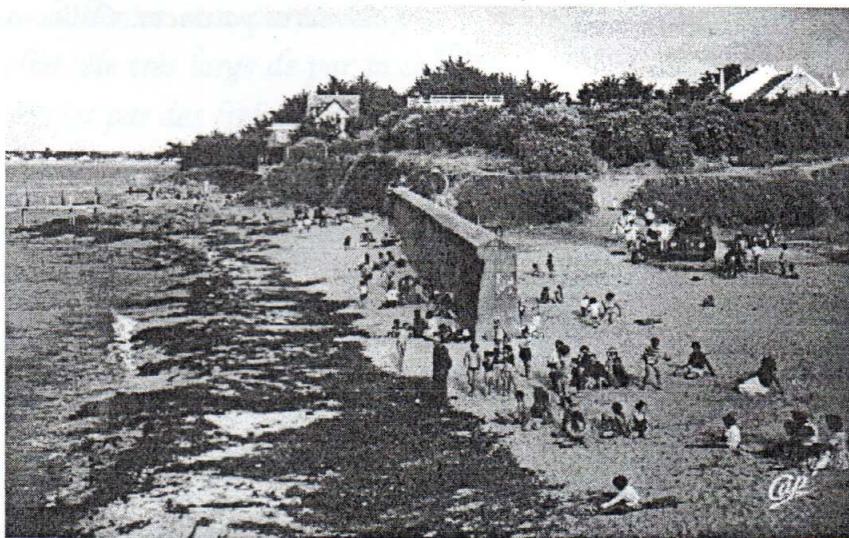


Tharon(boulevard de l'Océan): grande activité durant cette belle journée de la fin des années 50 !(Peugeot 202, 203, 403, une peu courante simca coupé sport 1954 et une laborieuse Abeille).

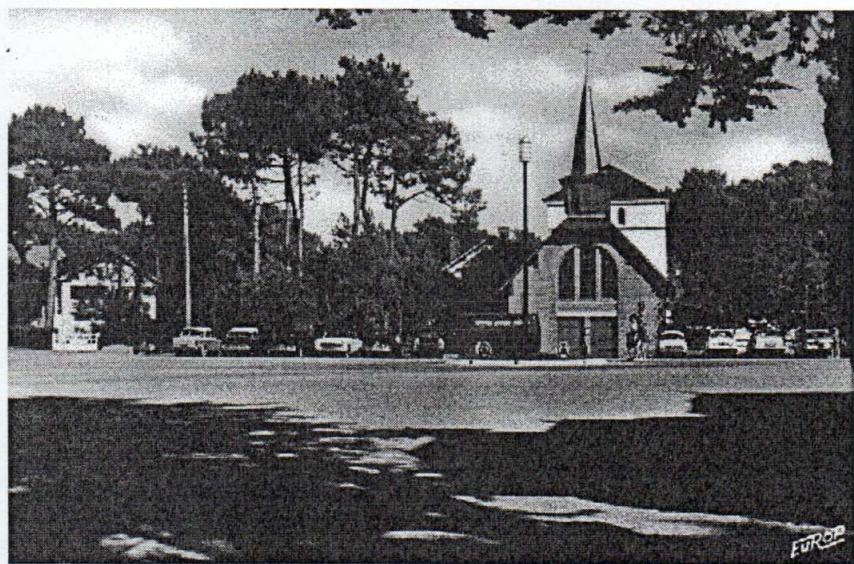


Tharon(le grand hôtel): au premier plan le nez d'une 403 et au fond une 203, apparemment petite lunette.

On peut constater que la circulation était très fluide aux abords des plages, il y a près de 50 ans. On s'aperçoit aussi que les marques nationales sont omniprésentes. Je n'ai reconnu à travers ces cartes postales aucune automobile étrangère ! Il en serait, bien évidemment, aujourd'hui totalement différent !!!



Plage de Port-Giraud: on pouvait se garer, à l'époque, presque sur la plage !!! (Peugeot 203 familiale et Citroën 2CV)



Tharon (Place de la Chapelle): une belle brochette de Peugeot encadrant le corbillard D3A (une 203 berline et deux 404 berlines)

L'année 2000 en dates



Les réunions mensuelles:

Centre Social 1er étage - rue Jean Macé (face médiathèque) - 44230 St Sébastien / Loire
 Téléphone: 06-61-73-91-50

Dimanche 6 Février	10h30 - 12h30
Dimanche 5 Mars	10h30 - 12h30
Dimanche 2 Avril	10h30 - 12h30
Dimanche 7 Mai	10h30 - 12h30
Juin, 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 de l'Amicale de l'Amicale:

Repas annuel:	26/03/2000
Rallye Peugeot:	28/05/2000
Randonnée annuelle (nouveau)	02/09/2000 & 03/09/2000

extérieures:

Bourse d'échanges d'Ancenis:	19/03/2000
Vallet Motor Show:	16/04/2000
Tour de Bretagne:	10/06/2000, 11/06/2000 & 12/06/2000

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.

FICHIER DES ADHERENTS

M. Albert	13, rue Bertin	49100 Angers	01
M. Avril Michel	17 Chemin Bois-Maurice	44980 Ste-Luce	02
M. Barré Eric	6 rue du petit Léard	44400 Rezé	03
M. Barroquin Bernard	6 rue des érables	44310 St Philbert	04
M. Bénichou Daniel	3 Avenue de la Métrie	44120 Vertou	05
M. Bouquet Louis	15 rue Rouget de Lisle	44200 Nantes	06
M. Breton Cyrille	rue des étourneaux Pavillon D4	44370 Varades	07
M. Castellin michel	24 Le Grand Chêne	44330 Le Landreau	08
M. Charvet Yves-Marc	La petite Bionnière	72160 La Chapelle	09
M. Châtelier Michel	5 Rte des 3 Croix	44190 Clisson	10
M. Choimet Philippe	14 rue de Pas Baril	44120 Vertou	11
M. Chouin Daniel	25 rue St Martin	78410 Bouafle	12
M. Debreyer Jean-Yves	3 Avenue du ruisseau	44300 Nantes	13
M. Didier Christian	20 rue du Mouton	44770 La Plaine Sur Mer	14
M. Durand Clément	Les Courrères	44330 Vallet	15
Mme Gautier Laure	47 Avenue de L'Engouevent	44300 Nantes	16
M. Guénéheux Vincent	38 rue de la Patouillerie	44300 Nantes	17
M. Lanoë Christophe	La Sensive	44115 Haute-Goulaine	18
M. Lardeux Joseph	La ferme	44370 La Rouxière	19
M. Le Guellaud Henri	Le Chessis	44690 Château-Thébaud	20
M. Le Mouel Jacky	7 rue des Primevères	44470 Carquefou	21
M. Lelièvre Laurent	La Brebiaudière	44330 Vallet	22
M. Lucas Franck	3 rue des chênes verts	44980 Ste Luce	23
M. Ménard Paul	1 Bd Auguste Pageot	44000 Nantes	24
M. Oger Jean-Jacques	1 rue du Commerce	49110 St Pierre Montlimard	25
M. Orcil Martial	6 rue Lapeyrade	44100 Nantes	26
M. Panoff Serge	23 Avenue des genêts	85180 Château d'Olonnes	27
M. Périssinot Robert	15 rue de la Souillarderie	44000 Nantes	28
M. Peugnet Alain	5 rue des sabotiers - Bt D3 - Appt 372	49300 Cholet	29
M. Puaud Dominique	2 rue de la Galtière - appt 13	44230 St Sébastien/Loire	30
M. Ricart Etienne	La Courtinière	85600 Treize-Septiers	31
M. Robin Robert	4 rue des Courtils	44310 St Philbert de Gd-Lieu	32
M. Rousseau Jean-Jacques	La Grande Métairie	44310 St Philbert de Gd-Lieu	33
M. Schlawick Alain	Ferme de Beaulieu	44220 Couëron	34
M. Triou Frédéric	Le Ronzerais	44690 Château-Thébaud	35
M. Triou Yvon	128 rue de la Jaunaie	44230 St Sébastien/Loire	36
M. Trochel Jean	10 rue des Albizzias - BP 10	44680 Ste Pazanne	37
M. Wangala Laurent	La Moisnie	79390 Thenezay	38

FICHIER DES VEHICULES PEUGEOT

La série 02:

			Adhérent
402	Légère	1938	24 & 35
202	Camionnette	1948	31

Les 203:

203	Berline	1949	10 & 34
203	Berline	1951	05
203	Berline	1952	35
203	Berline	1953	25 & 33
203	Berline	1954	16
203	Berline	1955	16 & 20
203	Berline	1956	4 & 29
203	Berline	1957	33
203	Berline	1958	23, 26 & 38
203	Berline	1959	24
203	Cabriolet	1955	11
203	Coupé	1954	35
203	Camionnette	1951	Club
203	Découvrable	1952	06
203	Familiale	1956	28

Les 403:

403	Berline / 8	1959	3 & 18
403	Berline / 8	1960	32
403	Berline / 8	1964	08
403	Berline / 7	1963	36
403	Berline / 7	1964	37
403	Cabriolet	1960	26
403	Familiale	1959	31

Les 404:

404	Berline	1960	10
404	Berline	1963	01
404	Berline SL	1964	15
404	Berline	1971	17
404	Cabriolet Carbu	1962	02

Les 504:

504	Cabriolet	1974	27
504	Coupé	1982	27

Les deux roues:

Scooter		1954	10
---------	--	------	----