

# Le Peugeotiste

Numéro 4

2001



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



Brochette de 203 lors du 12ème Rallye Peugeot (28 mai 2000)

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

# Le Peugeotiste

## EDITORIAL

### Bienvenue à toutes les Peugeot !

**C**omme annoncé dans notre précédente édition, l'Amicale se veut, désormais, l'accueil privilégié de toutes les Peugeot de plus de 25 ans. Pour ce faire, une nouvelle Association a été créée permettant l'existence de sections, ceci afin de répondre le mieux possible à la diversité des modèles, maintenant, couverts.

De plus, la politique de constitution d'un stock de pièces amorcée depuis plusieurs années va être amplifiée en tenant compte des modèles les plus répandus au sein de l'Association, à savoir de la 402 à la 504.

Une des premières actions du bureau, cette année, sera d'adhérer l'Amicale à la Fédération Française des Véhicules d'époque.

Enfin, les représentations locales de clubs nationaux Peugeot pourront bénéficier, comme l'a déjà fait l'Amicale 203 Peugeot - Pays de Loire, de l'infrastructure mise en place par l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique.

« longue vie à l'A.R.P.A. »

Le Président.



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

### Accueil des représentations locales

L'Amicale Rétro Peugeot Atlantique se propose d'accueillir les délégations, actives dans l'Ouest, des Clubs Peugeot nationaux. L'antenne Pays de Loire de l'Amicale 203 Peugeot profite déjà de cette opportunité. L'A.R.P.A. se veut un lieu privilégié de rencontre de tous les Peugeotistes du grand Ouest.

### A l'intérieur

- 1 Compte-rendu de l'A.G.
- 2 Stock de pièces détachées
- 3 Divagations canadiennes
- 4 La mystérieuse 802
- 5 Histoire de Salon etc...

## Compte-rendu de l' Assemblée Générale du 3 Décembre 2000

Présents: B. Barroquin, D. Bénichou, L. Bouquet, M. Chatelier, C. Durand, J. Le Mouel, F. Lucas, L. Marteau, P. Ménard, JJ Oger, M. Orcil, S. Panoff, R. Périssonot, D. Puaud, M. Robin, JJ. Rousseau, F. Triou, Y. Triou, J. Trochel & JC. Viaud.

Excusés: M. Avril, P. Choimet , D. Chouin, JY. Dübreyer , V. Guénéheux , A. Peugnet, E. Ricard, R. Robin.

Absents: M. Albert, F. Auger, E. Barré, P. Belorde, YM. Charvet, C. Didier, L. Gautier, J. Lardeux & Y. Ogée.

Il est prévu, cette année, de terminer la restauration au sein d'un local à louer.

### Appel des adhérents: (les adhérents sont invités à voter)

On peut constater que 20 adhérents sont présents sur 37 soit un peu plus de la moitié. Huit adhérents ont eu le tact de s'excuser quant aux neuf autres ??? Avoir un empêchement, même à une AG, est une chose tout à fait légitime, ne pas s'excuser dénote, soit un manque d'intérêt pour son association, soit un caractère distrait. J'ose pencher pour la seconde explication !!!

Le prochain bulletin social que vous avez reçu les majors l'a été annoncé pour Juin.

### Rapport moral:

Après avoir situé les buts de l'Association, son fonctionnement et ses actions en cours, le Président présente le rapport moral. L'exercice 2000 a été propice en activité pour l'Amicale qui s'est distinguée dans différentes manifestations de plus ou moins grande importance.

Un nouveau partenariat avec la concession Peugeot Atlantique de l'avenue de la Marne a été noué.

### \* Manifestations 2000:

- 66ème foire cantonale des vins & gastronomie (4 & 5 mars)
- Sortie dégommage (26 mars).
- Sortie annuelle des '02' (8 mai).
- 12ème Rallye annuel (28 mai).
- Festival du cinéma aux Sables d'Olonne (11 au 18 juin).
- Randonnée annuelle (2 & 3 septembre).
- Salon des collectionneurs à st Philbert (15 octobre).
- Téléthon à st Sébastien / Loire (9 décembre).

#### \* Pièces détachées:

Quelques achats, cette année, pour améliorer le stock de l'Amicale. Entrée en stocks de pièces de 402, 403 & 404. Le club dispose toujours d'huile de pont et se prépare à acquérir un stock d'additif pour essence. En outre, nous essaierons, dans la mesure du possible, d'acquérir des pièces pour compléter notre stock, notamment en série 04. Si vous avez des pistes, n'hésitez pas à nous en informer lors des réunions.

#### \* 203 Camionnette de l'Amicale:

La voiture du Club est sortie autant que possible. Elle s'est très bien comportée durant cette année. Mise en place d'un 'suivi carburant' semblable aux voitures de location: ce système devrait éviter que la camionnette soit toujours ramenée 'à sec' dans son garage !

Il est prévu, cette année, de terminer la restauration de ce bel utilitaire à savoir:

- réaliser les marquages relatifs aux charges utiles.
- changer les commodos cassés.

#### \* Bulletin de l'Association:

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

#### \* Boutique club:

Une nouvelle série de tee-shirts a été lancée, cette année. C'est la cabriolet 203 qui a eu les honneurs de la collection 2000 : il en reste quelques exemplaires donc, avis aux amateurs, pour ce futur collector (tirage seulement de 100 exemplaires). L'évènement de l'année a été, sans nul doute, la création de l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique destinée à accueillir **tous** les passionnés de Peugeot anciennes. Nouveau club donc nouveau logo: une nouvelle vignette a été conçue pour remplacer la vignette maintenant absente des pare-brises: cependant, celle-ci est gratuite et généreusement offerte à tout adhérent. Une série de 40 macarons de calandre a été fabriquée reprenant le logo de l'ARPA. Ceux-ci sont en vente pour la modique somme de 100 F et ils sont magnifiques !!! De plus, une banderolle de 5m de long sera réalisée de manière à présenter le Club lors de différentes manifestations régionales.

#### \* Sortie dégommage 2001:

Quatrième du nom, cette première balade de l'année se déroulera le Dimanche 4 Mars. Le départ sera donné du cours St André à Nantes (près de la statue de Louis XVI). Cette année, c'est Jacky Le Mouel qui en est l'initiateur.

*\* 14ème Rallye annuel 2001:*

Cette édition 2001 nous fera pénétrer dans 4 départements à la fois : Loire-Atlantique, Vendée, Maine & Loire et Deux-Sèvres. Le départ sera donné de St Philbert de Grand-Lieu, garage Peugeot Egonneau. Les détails de cette journée vous seront bientôt donnés mais d'ores et déjà réservez la date du Dimanche 10 Juin 2001 dans vos agendas !

*\* Randonnée sur 2 jours:*

La 1ère édition (2 & 3 septembre 2000) a rencontré beaucoup de succès. Qu'en sera-t-il pour le millésime 2001 ? Qui va l'organiser ? A suivre ...

Rapport financier:

Solde créditeur au 31/08/2000: 15065,34 FRF

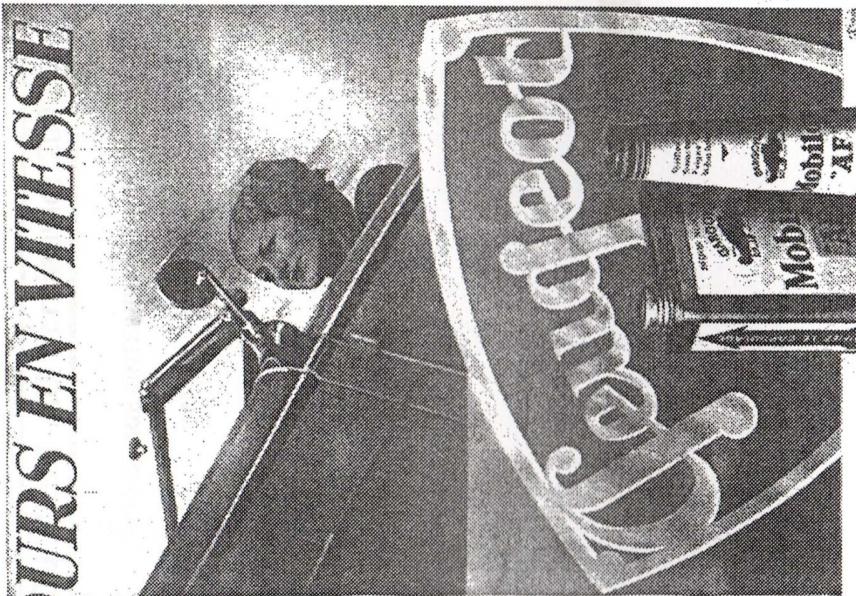
Composition du bureau

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

Sections

Avant-guerres	P. Ménard
203	F. Triou
403	Y. Triou
404	M. Avril
204/304/504	S. Panoff

# TOUJOURS EN VITESSE AVEC



TOUJOURS EN VITESSE  
AVEC  
MOBIL OIL  
L'huile de moteur  
qui vous permet de faire  
plus de 100 km/h sur l'autoroute  
et de faire 10 km en plus par litre.  
MOBIL OIL est la seule huile de moteur  
qui offre une protection contre les frottements  
et qui réduit le temps de freinage.  
MOBIL OIL est la seule huile de moteur  
qui offre une protection contre les frottements  
et qui réduit le temps de freinage.

# Mobil

UTILISÉE ET RECOMMANDÉE EXCLUSIVEMENT PAR  
Peugeot

(Publicité parue dans l'*ILLUSTRATION* du 20 juillet 1935)

**STOCK DU CLUB AU 1er Janvier 2001****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 MALLES 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.



403

LOT FEUX  
3 COMPTEURS  
18 ECLAIRAGES DE PLAQUES  
1 COMMODO  
3 ELEMENTS DE PARE-CHOC AR. GAUCHE  
2 ELEMENTS DE PARE-CHOC AR. GAUCHE/DROIT  
CAPOT 7 1ER MODELE  
1 PORTIERE AV GAUCHE 8  
1 PORTIERE AVANT DROITE 7  
LOT POIGNEES PORTE INT/EXT  
LOT BAGUETTES  
7 ACCOUDOIRS  
1 TABLEAU DE BORD  
2 CALANDRES 7 / 8 CV  
2 HOUSSES SIEGES  
4 GARNITURES PORTES  
2 FEUX PLAQUE 8  
1 FEU PLAQUE 7  
1 CABOCHON CLIGNOTANT MOYEN ETAT  
1 PORTE AR GAUCHE  
1 PORTIERE DE PHARE  
5 ENJOLIVEURS CAPOT  
1 ACOUDOIRE  
1 GLACE PORTIERE  
1 PAIRE AMORTISSEURS TELESCOPIQUES 403 B  
1 DEMARREUR 7  
1 CENDRIER

404

1 PEDALIER  
2 FEUX AR. BREAK  
3 CABOCHONS CLIGNOTANT (BLANC)  
2 CALANDRES  
10 ENJOLIVEURS  
3 POIGNEES VITRES  
1 CENDRIER

## MOTEUR

203

- 1 JEUX DE CHARBON NEUF
- 6 RADIATEURS
- 1 CACHE COLLECTEUR D'ECHAPPEMENT
- 1 CONTACTEUR DEMARREUR
- 4 PONTS AR. BERLINE
- 2 PONTS AR. FOURGONNETTE
- 4 ESSIEUX AV. FOURGONNETTE
- 3 BOITES DE VITESSES BERLINE
- 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 RADIATEURS CHAUFFAGE
- 1 SUPPORT DE BOÎTE
- 3 PISTONS AVEC BIELLES
- 2 DEMARREURS SOLENOIDE

403

- 6 RADIATEURS
- 1 FILTRE A GAZOIL
- 1 FOURCHETTE EMBRAYAGE
- 6 POCHETTES JOINTS CARTER (203/403)
- 1 SUPPORT MOTEUR
- 1 FILTRE A AIR 403 D NEUF

404

- 5 POMPES A EAU NEUVES
- 3 FILTRES A GAZOIL
- 1 REGULATEUR PARIS-RHONE NEUF
- GARNITURES DE FREIN NEUVES

**204/304**

1 FEUX AR 204/304 BREAK (SANS CABOCHON)  
 1 CABOCHON CLIGNOTANT AV 204 2EME MODELE NEUF  
 1 RETROVISEUR 204  
 1 POIGNEE INT 204 -  
 8 ENJOLIVEURS 204  
 1 JEU BAVETTES 204  
 1 FILTRE GAZOLE 204  
 1 JANTE 304 BERLINE  
 PLAQUETTES DE FREIN NEUVES 304

**DIVERS**

20 CABLES DE COMPTEUR STANDARD NEUFS  
 5 CABLES DE COMPTEUR CITROEN ID NEUFS  
 5 CABLES DE COMPTEUR RENAULT 8 NEUFS  
 MACHOIRES FREINS NEUVES D3A,D4A  
 MACHOIRES FREINS NEUVES 304  
 2 PAIRES BAVETTES 403/504  
 6 BAKELITES BOUGIES  
 1 KIT POMPE A EAU 203/403  
 2 FILTRE A HUILE  
 2 GLACES PARE-BRISE 402  
 PLAQUETTES DE FREINS NEUVES 504/604  
 PLAQUETTES DE FREINS NEUVES 505  
 TETE ALLUMEUR 205

HUILE DE PONT SPECIALE (402-202-203-403-404) - BIDONS DE 2 LITRES  
 HUILE MOTEUR (DETAIL)  
 ADDITIF ESSENCE (NOUS CONSULTER)

**OUTILLAGE SPECIFIQUE**

MALETTE DE REPARATION BOITE C2 (203)

**BOUTIQUE**

TEE-SHIRTS ARPA (203 CABRIOLET)  
 BADGE CALANDRE ARPA

**NB: L'Amicale se procure régulièrement les catalogues de pièces auprès des fournisseurs les plus représentatifs.  
 Pour tout emprunt faire la demande à Dominique Puaud, lors des réunions mensuelles.**

## A VERIFIER AVANT ACHAT ...

### ...D'UN CABRIOLET 304 (par F. Triou)

Cette nouvelle rubrique se propose de vous guider lors de vos prochaines acquisitions. De plus elle est destinée à vous livrer des astuces sur un modèle Sochalien.

Pour ouvrir cette rubrique, j'ai choisi la 304 cabriolet. Ce choix n'est pas neutre dans la mesure où j'ai eu la chance, l'année dernière, d'en acquérir un. Pour construire cette rubrique je me suis largement inspiré du site internet créé par le Club 204/304. Je tiens d'ailleurs à remercier François Allain, président de cette Association nationale qui défend, depuis de nombreuses années, la cause de ces petites Peugeot bien sympathiques.

#### **La corrosion endémique des 204/304 cabriolet/coupé.**

Vaste débat que le problème de la corrosion sur ces Peugeot construites par Pininfarina (\*). C'est de notoriété publique que les tôles employées par le célèbre carrossier italien étaient faiblement, voir pas du tout, traitées anti-corrosion. Cet état de fait concerne tous les cabriolets (et coupés) de la série 04. C'est pour cela qu'il faut être très vigilant avant de s'engager dans l'achat de l'un de ces modèles : attention, terrain miné !

#### Sommaire

- Fixations de portes (droite et gauche)
- Passages de roues avant.
- Points d'ancrage des planchers et des longerons.
- Passages de roues arrière , longerons et bas de caisse.
- Bas d'ailes arrières (au niveau des baguettes).
- Entourage pare brise et puits essuie glace
- Entourage de phares
- Malle arrière
- Sabots d'ailes arrière
- Jupe arrière
- Ailes
- Planchers (avant et arrière)
- Bas de caisse (gauche et droit)
- Intérieur malle (sous la serrure)

(\*) J'espère que Serge ne m'en voudra pas trop pour ces révélations fracassantes !

## 1/ Portières

Les charnières de portes sont souvent corrodées de même que les bas de portières côté intérieur et très souvent extérieur. Le haut de la portière est également corrodée sous le lèche-vitre intérieur (très souvent) et extérieur. En cas de changement de portière il est conseillé d'en acheter une en très bon état les prix actuels se situant entre 400 et 600 francs. Il est possible de retailler les lèches vitres de portes dans ceux des 104 coupés.

## 2/ Passages de roues

Les 204 et leurs dérivés sont souvent attaqués au niveau des passages de roues, la rouille se propageant sur les planchers gauche et droit ainsi que sur les longerons et les bas de caisse heureusement amovibles.

## 3/ Longerons

Les longerons des 204 et 304 sont aussi souvent attaqués par la rouille principalement à la jointure des planchers avant et bien souvent arrière de la voiture . il est heureusement facile de s'en rendre compte en soulevant les garnitures qui, dans ce cas, viennent souvent avec la rouille. Il est préférable de choisir un modèle en bon état à ce niveau ou du moins très peu corrodé.

## 4/ Passage de roues arrières

Le problème est le même pour l'arrière et au même niveau bien que dans une moindre importance en général que pour la partie avant du véhicule mais néanmoins souvent assez facilement réparable. Se méfier toutefois des bas de caisse pourris qui , s'ils sont eux facilement changeables n'augurent généralement rien de bon pour la partie située en dessous , c'est à dire : les longerons

## 5/ Ailes

Attention aux trous de fixation des baguettes chromées , ils cachent bien souvent des réparations au mastic de façon à cacher la misère des bas d'aile arrières.

## 6/ Pare-brise

Il faut toujours démonter le joint de pare brise car l'eau stagne en-dessous de celui-ci au niveau du bas du joint . Un trou se forme alors à cet endroit et l'eau s'écoule alors inexorablement au niveau des planchers et longerons avant. Attention également au puits d'essuie glace ; le canal d'évacuation de

l'eau se bouchant à la longue ( souvent à cause des feuilles ) celle-ci stagne et finit par corroder les zones environnantes.

## 7/ Phares

il est recommandé de regarder les cavités des logements des phares ou se logent également des points de corrosion.

## 8/ Malle arrière

Inévitable point de corrosion que celui du haut de la malle arrière de la 204 au niveau des ferrures de fixation; ceci allant du simple point de rouille à la corrosion perforante difficilement réparable. Heureusement il reste encore de nombreux capots en occasion et même quelques-uns en neufs.

## 9/ Sabots d'ailes arrières

Une partie très souvent rouillée et très délicate à réparer , les sabots d'aile arrière sont introuvables en neuf. Reste à les faire refaire par un tôlier formeur ( le prix est à la hauteur de la réparation ). Cette partie est pratiquement indémontable en occasion sans détruire les ailes arrières du véhicule cannibalisé , ce qui est dommage quand on a la chance d'en trouver un en bon état.

## 10/ Jupe arrière

La jupe arrière est elle aussi bien souvent le foyer d'une corrosion galopante bien souvent à cause des projections d'eau des roues arrières , mais aussi à cause du pot d'échappement de la voiture et c'est généralement au niveau de la sortie que la rouille sévit à savoir qu'il reste encore chez " Peugeot " des jupes en stock ...et ce à un prix très modique.

## 11/ Ailes

Le bourrelet d'aile arrière est un endroit aisément contrôlable et très souvent attaqué par la rouille endémique ; à contrôler l'intérieur de l'aile plus difficilement réparable. Il est encore relativement aisément de trouver des ailes en occasion et même en neuf ( même si les prix flambent quelquefois ) la rareté faisant le prix bien souvent.

## 12/ Planchers

Le contrôle des planchers vous en dira long sur l'état général du cabriolet 204 ; bien souvent il ne sera pas utile de contrôler le reste du véhicule. Dans de nombreux cas la plus grosse partie du plancher a disparu laissant la place à des rustines maison souvent blaxonnées grossièrement pour affronter le contrôle technique avec plus ou moins chance de réussite ; il est quand même bon de savoir ( pour les néophytes ) qu'un plancher pourri n'est pas un motif de refus ... pour le moment , donc attention à une peinture fraîche pour appâter le client.

## 13/ Bas de caisse

Les bas de caisse sont très souvent mangés par la rouille mais heureusement facilement démontable sur les coupés cabriolets et berlines Peugeot de la gamme 204/304; se méfier toutefois d'un replâtrage récent masquant une dentelle habituelle se situant en dessous , c'est à dire : les longerons ( un coût de réparation beaucoup plus élevé et peu accessible aux néophytes de la carrosserie ).

## 14/ Intérieur malle

Le dessous de la malle arrière est très souvent très rouillée tout au long de la nervure ceci étant dû au joint de coffre retenant l'eau ; de même qu'au niveau des attaches de malle. Il reste heureusement beaucoup de malles arrière en occasion et même en neuf.



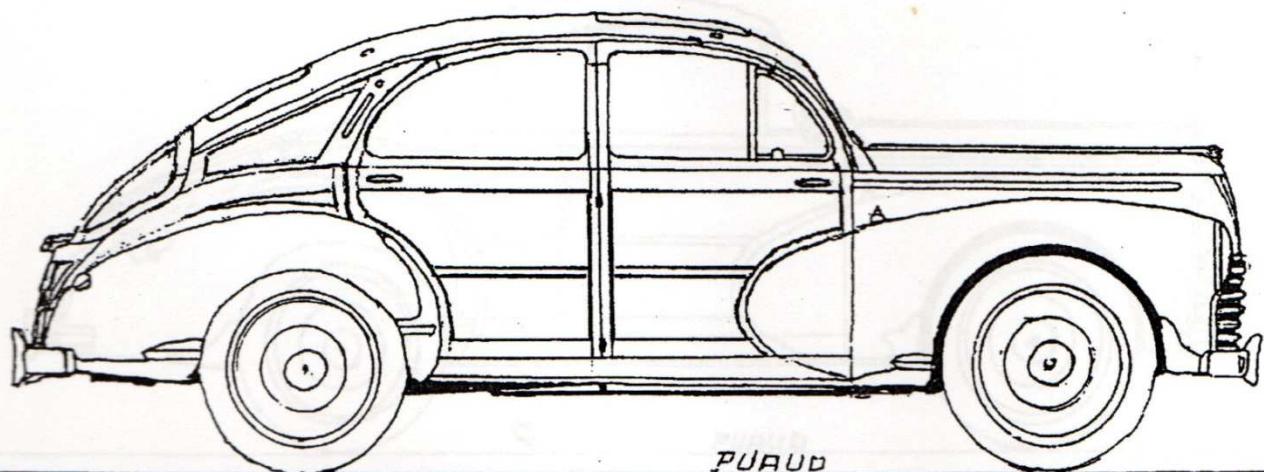
Peugeot 304 S Cabriolet 1972

## DIVAGATIONS CANADIENNES (PAR D. PUAUD)

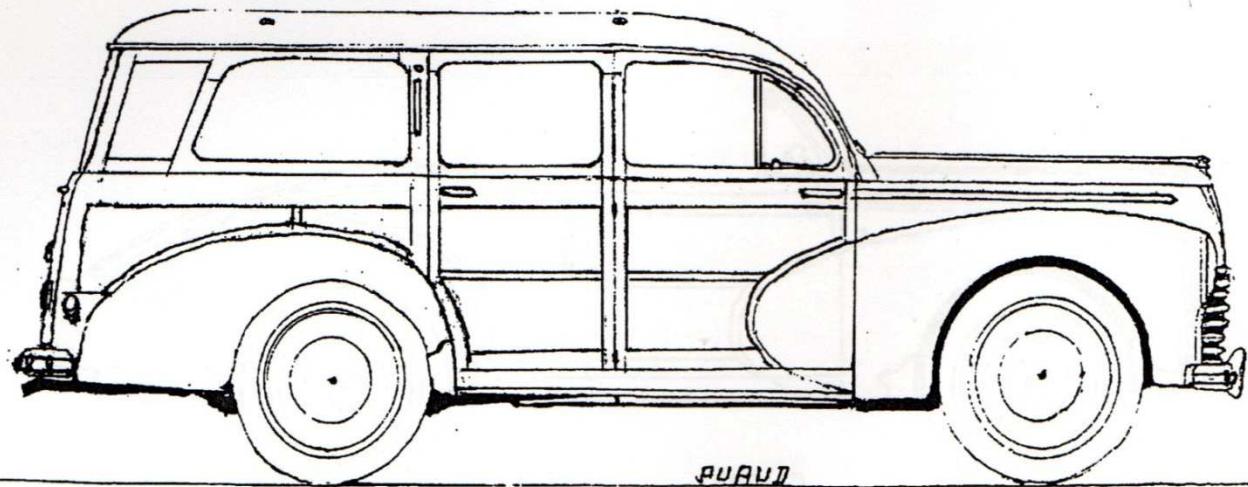
Dans un précédent numéro du Peugeotiste, un article traitait de la Peugeot 202. Ainsi, on pouvait lire que la carrosserie canadienne exécutée pour la deuxième génération (1946-1949) était fortement inspirée des woodies d'outre-atlantique. Le woodie mariait avec élégance des éléments en bois sur une carrosserie traditionnelle. Parmi les plus belles réalisations on peut citer la Chrysler Windsor. En France, divers essais ont été tentés (Ford Vedette, Simca 8, ...) avec plus ou moins de réussite. Le constructeur Sochalien n'a pas reconduit l'expérience après la 202 dont, rappelons le, la canadienne était le modèle le plus onéreux de la gamme.

Imaginons, comme l'a fait pour nous Dominique, une extrapolation de la 203 en canadienne qui aurait pu être présentée au salon de 1952 !

## LA BERLINE CANADIENNE 203 MODELE 1953

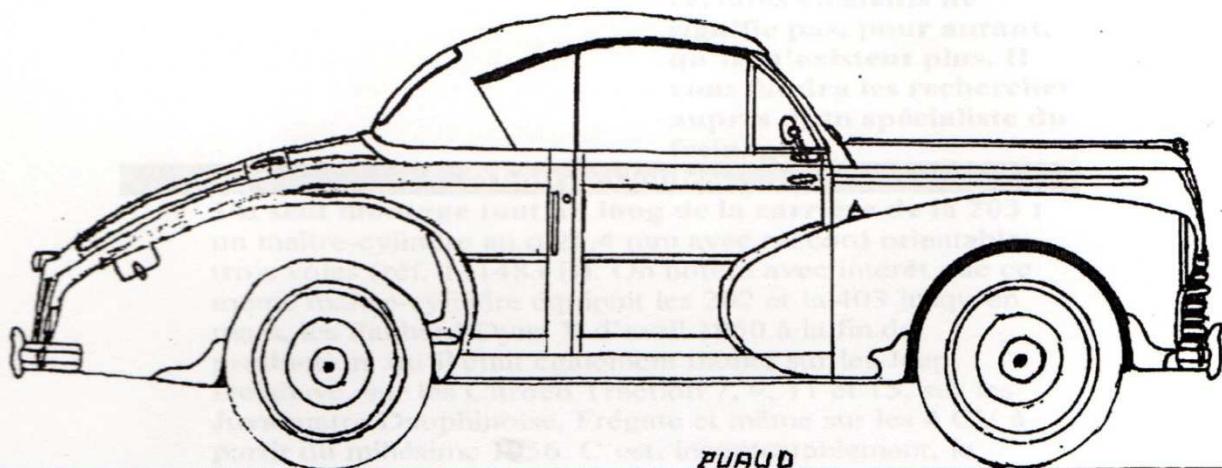


## LA LIMOUSINE CANADIENNE 203 MODELE 1953

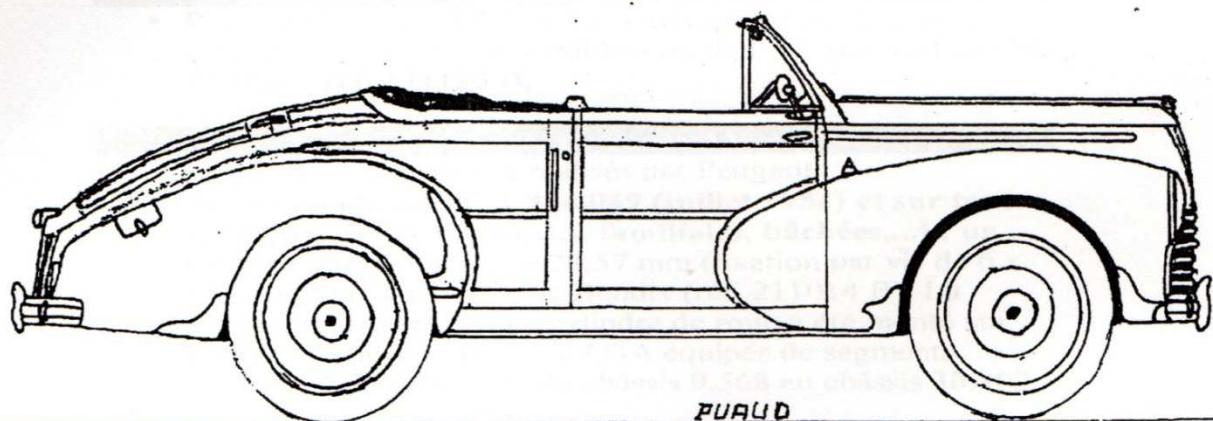


Devant la réussite du coupé (nous imaginons toujours !!!), Peugeot n'hésite pas à dériver ce haut de gamme en version canadienne. La dénomination adoptée est 'coupé woodie' afin de sacrifier à la mode d'américanisation du moment. Par la même occasion, le cabriolet se voit, lui aussi, adjoindre une version woodie.

#### LE COUPE WOODIE 203 MODELE 1954



#### LE CABRIOLET WOODIE 203 MODELE 1954



## Fiche de freinage



**Vous trouverez ci-après les références des pièces de freinage qui figurent encore au catalogue Bendix. La disponibilité est tout simplement remarquable. Ce qui s'explique par le fait que les éléments de freinage utilisés l'ont également été par d'autres constructeurs. Cela dit, le fait que nous signalons la non-disponibilité de certains éléments ne signifie pas, pour autant, qu'ils n'existent plus. Il vous faudra les rechercher auprès d'un spécialiste du freinage.**

### Maître-cylindres

- **Un seul montage tout au long de la carrière de la 203 :** un maître-cylindre au ø 25,4 mm avec raccord orientable trois voies (réf. 111483 B). On notera avec intérêt que ce même maître-cylindre équipait les 202 et la 403 jusqu'en mars, les Panhard Dyna X d'avril 1950 à la fin de production, qu'il était également monté sur les Jeep Delahaye, sur les Citroën Traction 7, 9, 11 et 15, sur les Juvaquatre Dauphinoise, Frégate et même sur les 4 CV à partir du millésime 1956. C'est, incontestablement, le modèle le plus courant qu'on puisse trouver sur une auto française des années cinquante. Ça facilite évidemment son maintien au catalogue, tout comme celui des nécessaires de réparation normaux (réf. 701194 B) ou simplifiés (réf. L551407). Le soufflet de maître-cylindre est, lui aussi, toujours référencé (L376003).

### Flexibles

- Plus simple, c'est difficile. Un seul type de flexible, qu'il s'agisse de l'AV (deux flexibles) ou de l'AR (un seul flexible central) : réf. 171125 B.

### Cylindres de roues AV

Deux montages ont été réalisés par Peugeot.

- **Jusqu'au châssis n° 1.384.049 (juillet 1954) et sur tous les modèles 203 U (breaks, familiales, bâchées,...) :** un cylindre par plateau au ø 28,57 mm (fixation par vis de 6 x 12), toujours au catalogue Bendix (réf. 211014 B). Là encore, on notera que ce cylindre de roue a été monté sur les Jeep Delahaye, Peugeot Q3A équipés de segments flottants, Simca Aronde du châssis 9.568 au châssis 30.802

(octobre 1951 à février 1952), Ford Vedette (jusqu'en novembre 1952). Et il se monte indifféremment à droite ou à gauche. Par contre, le nécessaire de réparation normal n'est plus référencé et on ne trouve plus que le nécessaire simplifié (réf. 711017 B).

- **A partir du châssis n° 1.384.050 :** toujours un cylindre par plateau mais au ø 31,75 mm (réf. 211180 B). Celui-là est déjà moins commun et il a été monté jusqu'à la fin de production (identique à droite et à gauche) sur la berline mais aussi sur le coupé, le cabriolet et... le D3A et le D4A. Le nécessaire de réparation normal n'est plus disponible alors que le nécessaire simplifié figure toujours au catalogue Bendix (réf. L553013).

### Cylindres de roues AR

- On ne peut pas faire plus simple puisque, tout au long de sa carrière, la 203 n'a eu droit qu'à un seul montage : un cylindre de roue par plateau au ø 25,4 mm (réf. 211010 B). Celui-là aussi est un grand classique que l'on retrouve sur les Ford Vedette (jusqu'en 1953), les Aronde première génération (jusqu'en octobre 1951), les Frégate, Juvaquatre depuis juin 1953 jusqu'à la fin de production, Peugeot Q3A et D3A, la Dyna X (mais, là, il était monté à l'AV), Jeep Delahaye... Le nécessaire normal n'est plus au catalogue, alors qu'on trouve encore le nécessaire simplifié (réf. 711018 B).

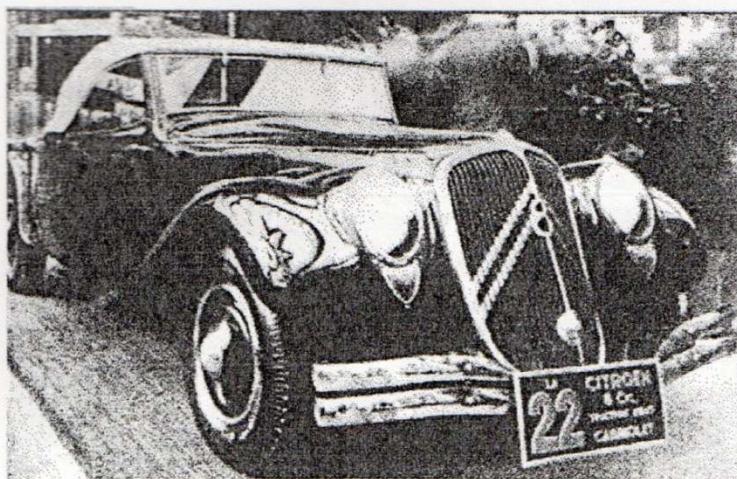


## LA MYSTERIEUSE 802 (PAR F. TRIOU)

Quel collectionneur n'a pas rêvé de découvrir au hasard d'une grange, une automobile des années 30, d'une marque française très connue pour ses productions populaires, mais qui a la particularité de cacher sous ses entrailles un V8 culbuté ? Une voiture capable d'avaler les 400 m en 29 secondes, mieux que beaucoup d'américaines de la même époque... bon sang, mais c'est bien sûr ! Vous voulez parler de la fameuse 22cv Citroën traction-avant, l'arlésienne du quai de Javel' ?

J'en vois déjà certains, au fond de la salle, Peugeotistes avertis, qui froncent les sourcils. La vénérable maison Peugeot aurait-elle aussi tenté, dans ces mêmes années, la sortie d'un modèle V8 ? Voilà qui mérite, certainement, quelques petits éclaircissements !!!

L'année 1934 évoque, pour beaucoup d'entre-nous, la naissance d'une voiture révolutionnaire qui allait imposer ses techniques d'avant-garde, à l'ensemble de la production mondiale. André Citroën l'avait rêvée, Messieurs Lefèuvre, Sainturat & Bertoni l'ont faite : le projet PV allait devenir la célèbre traction-avant. Présentée au salon de la même année, elle était déclinée sous plusieurs versions: 7, 11 & 22 cv.



Citroën '22' à traction-avant (1934)

La motorisation retenue était un V8 de 3 822 cm<sup>3</sup> constitué de 2 blocs-cylindres de 11 disposés en V. Une mise au point laborieuse et la prise de contrôle de Michelin auront raison de cette automobile hors du commun. Juste retour de l'histoire, elle est maintenant devenue un mythe !

Si la 11 cv demeure le modèle emblématique de la célèbre Citroën, la 22cv demeure, sans conteste, le mythe, dans la gamme. Equipée du V8 culbuté de 3L8 développant 100 chevaux elle devait permettre à la grosse Citroën de taquiner les 145 km/h !!! Ces performances replacées dans le contexte de l'époque sont exceptionnelles: une Bugatti 57 Galibier, contemporaine, était donnée pour 150 km/h. Au-delà de ces performances inhabituelles, l'architecture même du moteur reprenait les canons de l'époque, outre-Atlantique. Ford, bien-sûr, mais aussi Cadillac proposaient à leur clientèle cette disposition très prisée par les Américains, qui alliait cylindrée respectable et encombrement raisonnable. En France, deux autres constructeurs annonçaient, aussi, un V8: Chenard & Walker (V8 latéral 20cv) et Matford (V8 latéral 21 cv d'origine Ford).

Une évidence transparaît ici: proposer un V8 culbuté en 1934 constituait une petite révolution doublée d'un symbole de modernisme. Et Peugeot, dans tout cela ???

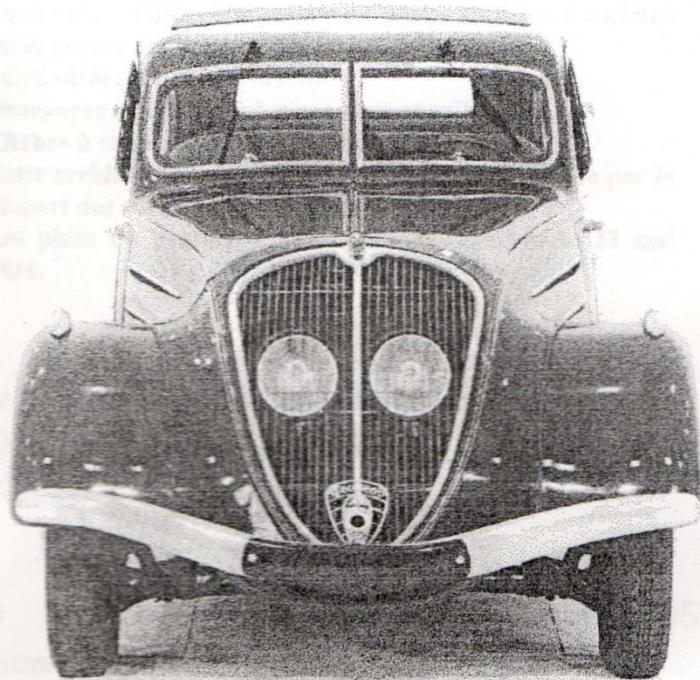
La firme sochalienne avait passé, avec succès, les turbulences engendrées par la crise économique de 1929 durant laquelle de nombreuses marques nationales sombrèrent. Cette réussite était due au lancement d'un modèle économique qui inaugurerait une nouvelle génération: la 201. Ce sacré numéro allait constituer le point de départ de la série '01' qui se complétait au fil des ans. Ainsi, lors de ce 28ème salon de l'automobile (1934), le constructeur sochalien dispose d'une gamme équilibrée composée de quatre modèles échelonnés de 7 à 12cv, qui arborent le nouveau style dénommé 'queue de castor'. En attaque on trouve, bien-sûr, la célèbre 201D, uniquement en 2 portes (7cv), puis la 301D un peu plus cossue (8cv) et, enfin, la nouvelle 401D (10cv) qui aura un certain succès, notamment auprès des chauffeurs de taxi. Ces trois modèles 'quatre cylindres' sont coiffés par le fleuron de la gamme, la 6 cylindres 601D (12cv). Cette automobile a marqué le retour de Peugeot dans la catégorie des 6 cylindres économiques. (voir le Peugeotiste n°2).



Peugeot 601 D 12cv (1934)

Haut de gamme Peugeot doté d'un six cylindres en ligne (ici en version éclipse). La 601 ne sera produite que deux ans à 3999 exemplaires.

Dès cette époque, Peugeot songe à épauler, voire remplacer, ce haut de gamme qui ne fait pas l'unanimité au vu des chiffres de ventes très faibles. L'expérience 12/6 (\*) est en train de se renouveler au grand dam des dirigeants sochaliens: le six cylindres latéral ne réussit pas à la marque. Pourquoi ne pas proposer, à la clientèle, un 8 cylindres et explorer, par la même occasion, un nouveau marché ? Le projet TV qui consiste à lancer l'étude d'un 8 cylindres en V, démarre en 1934. Ce moteur à disposition latérale de 18 cv fiscaux est destiné à motoriser une 801, variante V8 super luxueuse de la 601.

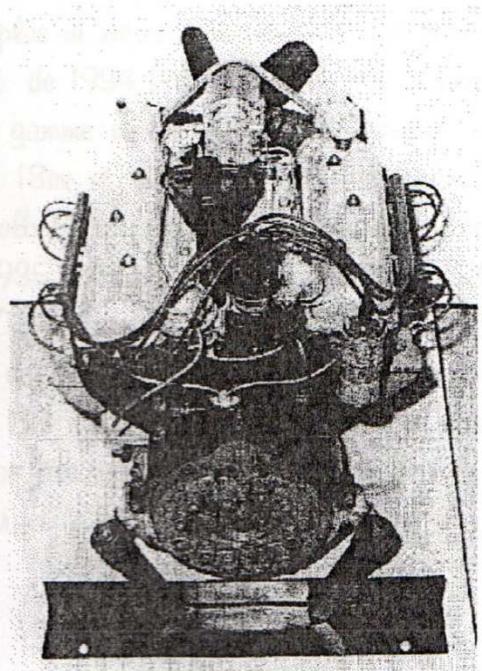


Peugeot 402 11cv (1935)

La révolution sochalienne: le fuseau sochaux, introduit par la 402. Sa ligne futuriste inspirée par la Chrysler Airflow est très osée pour l'époque. Contrairement à l'Américaine, la 402 sera un succès et donnera une descendance (302 & 202). Sa carrière sera brisée par le 2ème conflit mondial.

Parallèlement à ce projet, un autre occupe davantage les esprits: le lancement de la future 402. Celle-ci dévoilée en juillet 1935 dispose d'un moteur culbuté (11cv) dans une carrosserie très moderne dénommée 'fuseau sochaux'. Cette ligne franchement en avance (voir les Chrysler Airflow) allait démoder sérieusement la série '01' et sonner le glas de cette génération: la série '02' était née.

Naturellement, le projet TV allait en subir les conséquences: il n'était plus question d'un moteur tristement latéral en totale contradiction avec la brillante 402. Le futur vaisseau amiral devait être doté d'un moteur à la hauteur de ses ambitions, c'est-à-dire un V8 culbuté. Exit le projet TV et bienvenu au projet TV2 ! Cette fois-ci les plans d'études et de fabrication sont extrêmement poussés et plusieurs moteurs sont construits.



### Moteur TV2 V8 culbuté 18cv (1936)

Ce moteur, conservé et visible au musée Peugeot à sochaux est la preuve concrète du projet 802.

- Cylindrée: 3,2 litres (78x95)
- Soupapes en tête activées par tiges et culbuteurs
- Arbre à cames placé au centre du V.

Cette architecture moderne avant-guerre sera reprise par la plupart des constructeurs américains après 1945 !

Les plans du prototype T.V.2. ont été achevés le 22 mai 1936.

Ce V8 culbuté d'une cylindrée de 3,2L2 (78x95mm) de 18cv fiscaux allait équiper durant l'été 1936, quelques prototypes destinés à des essais d'endurance. J'ai retrouvé, dans les archives de l'Usine, deux essais datant de 1936.

① Le premier a été réalisé avec la 802 n° 629527 sur un circuit, accidenté, de 44 kms aux environs de Sochaux. Voici les chiffres relevés:

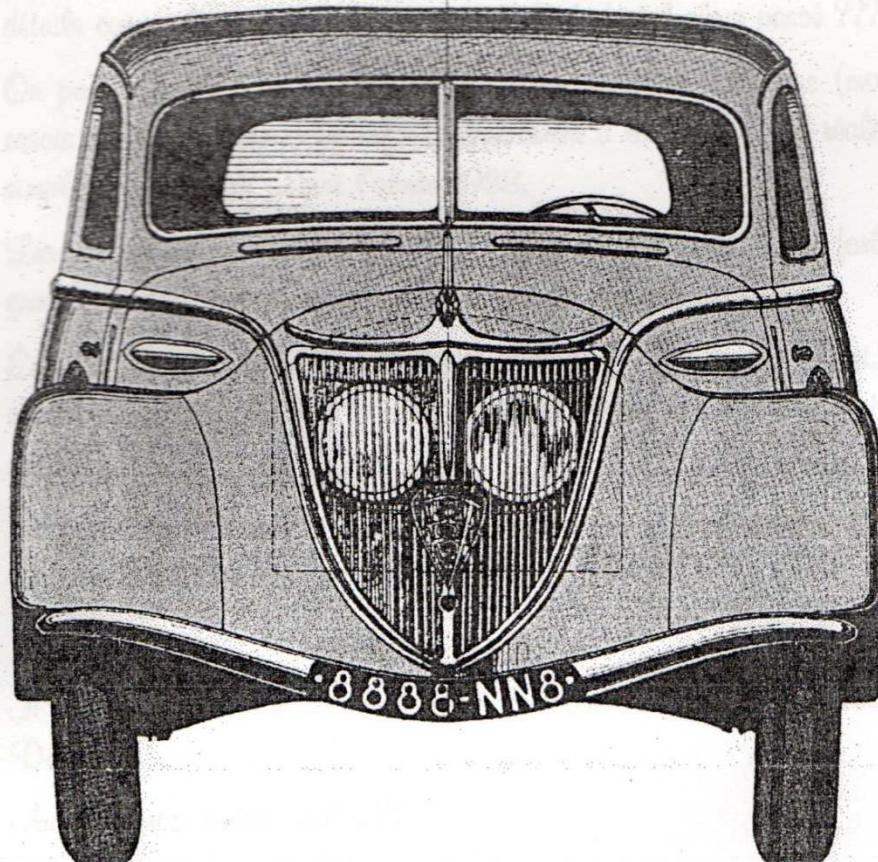
- ⇒ consommation: 15l/550 au 100 kms
- ⇒ accélérations: 400m en 36" et 800m en 61"

② Le second est un comparatif intéressant avec une concurrente potentielle: la 19cv Plymouth.

	Vitesse	accélération 400m	accélération 800m
Plymouth	52"4/5	33"2/5	57"3/5
802	46"	29"3/5	48"2/5

A la lumière de ces chiffres, la 802 pouvait s'avérer une concurrente sérieuse pour l'américaine !

En fait, les prototypes utilisés pour ces essais n'étaient, ni plus ni moins, que des 402 équipées du fameux moteur TV2. D'ailleurs les premières études, datant de 1934 (21/12/1934), font référence à un roadster 12-18. Ceci est la preuve que la nouvelle gamme devait inclure, initialement, une motorisation V8 en complément du 4 cylindres, soit une 18cv et une 12cv. Le changement de stratégie qui a conduit, entre-temps, à l'étude d'un V8 culbuté est certainement une des raisons majeures de l'absence de ce modèle prestigieux au salon 1935. Même, le fameux prototype 402 Andreau, qui devait préfigurer la tendance des modèles 40, était prévu pour être équipé du V8 TV2. Cette étude aérodynamique baptisée 'N&A' datant de 1936 comprenait un pare-brise en 4 parties et des vitres latérales séparées par un montant central. Ces différentes caractéristiques ne seront pas reprises sur le prototype N8X exposé durant le salon parisien de 1936 motorisé par le 4 cylindres de la 402. Rappelons que le slogan prévu pour cette automobile était '*La voiture de l'année 1940*' ce qui n'était, certainement, pas neutre !



**802 type N8 V8 18 cv**

La 802 reprenait la carrosserie de la 402. Seule, la face avant était différente : calandre en coupe-vent soulignée de curieuses cornes.

La super 402 se démarquait principalement par son V8 culbuté bénéficiant d'une architecture moderne de 3L2 de cylindrée.

Gréée de la sorte et équipée de freins hydrauliques, la 802 aurait fait un malheur!

Si seulement on pouvait réécrire l'histoire ...

Il faut attendre 1936 (08/07/1936) pour retrouver des traces d'un modèle destiné à recevoir le V8 maison. Cependant, il ne s'agit plus désormais d'une simple 402, mais plutôt d'une super 402 dont la partie avant a été remaniée. Elle se caractérise par une calandre en coupe-vent, d'influence américaine surmontée de 'cornes'. De plus, ce prototype arbore fièrement un nouveau sigle personnalisé sur lequel on peut lire le nombre magique 802 !

Ce sigle, dessiné à la même époque, a une particularité: c'est le seul élément physique, en plus du moteur, qui prouve l'existence de ce projet car, réellement fabriqué. Il a été retrouvé sur une voiture à pédale de marque *Eureka* en lieu et place de la calandre d'origine: comment est-il arrivé là ? Mystère !

Cette anecdote rappelle étrangement l'histoire de la grille d'avertisseur combinée avec le phare de la Citroën 22CV qui demeure, aussi, le seul élément retrouvé de nos jours. Quoi qu'il en soit, la préparation de ce haut de gamme était très avancée à la fin des années 30: nombreux essais menés et consignés dans les rapports 'Etudes / Améliorations', plans définitifs de la carrosserie et, même, détails comme le sigle de la future 802. Que s'est-il alors passé ???

On peut affirmer que ce n'est pas dû à un problème technique (motorisation, tenue de route...): les essais ont été largement positifs, contrairement à la Citroën. En réalité les études ont été purement et simplement stoppées durant l'année 1938.

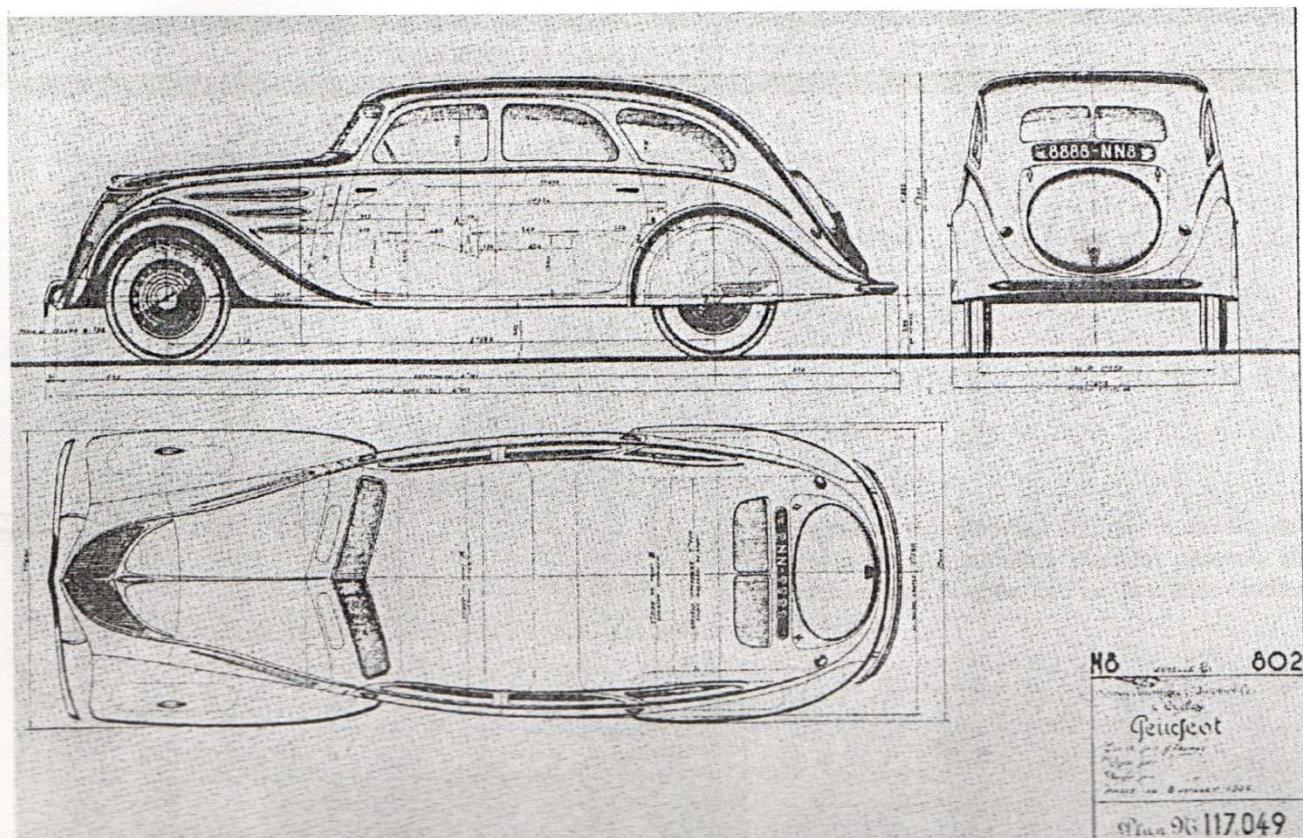
Les lancements successifs des 302 (1937) et 202 (1938) ont fortement ralenti l'avancement de la grosse Peugeot qui demeurait, visiblement, un objectif secondaire.

Ensuite, la situation politico-économique de la fin des années 30 et, finalement, le déclenchement du conflit qui allait embraser le monde pendant 6 ans, ont scellé le destin de la 802.

Peugeot ne présentera jamais plus un modèle équipé d'un V8. En 1946, la firme sochalienne allait enterrer définitivement la 402 pour ne conserver que la petite 202 (voir le Peugeotiste n° 3) parfaitement en harmonie avec les réalités du moment !

A l'aube de ce nouveau millénaire, Peugeot envisage, sérieusement, la fabrication d'un V8 ... Diesel.

Autres temps, autres modes !!!



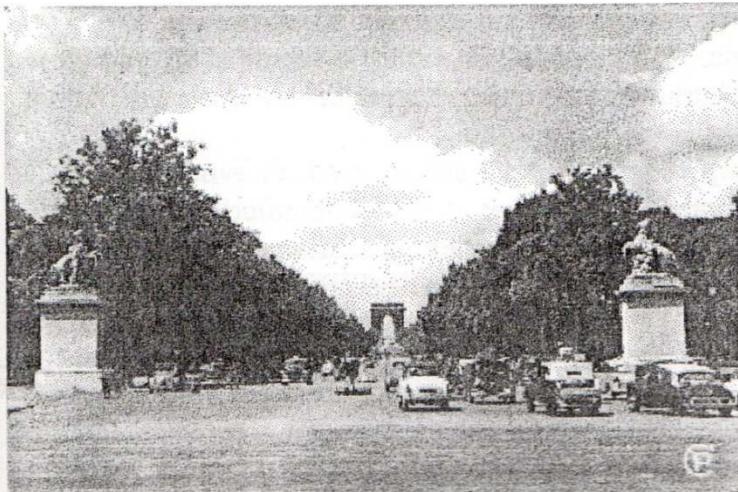
Sources: Toutes les Peugeot & Toutes les voitures Françaises 1935 (S. Bellu)

La Peugeot 402 de mon père (P. Lesueur)

Archives Peugeot

(\*) La Peugeot 12/6 (type 183), lancée au Salon de Paris de 1927, était équipée d'un 6 cylindres de 12 cv fiscaux. Malgré certaines bonnes idées elle demeure un relatif fiasco dû, en grande partie, à la fragilité de son moteur.

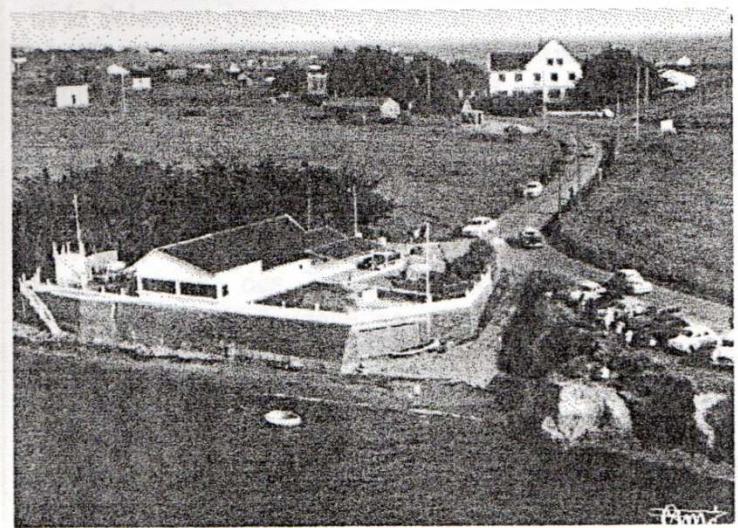
## L'AUTOMOBILE EN CARTES POSTALES (PAR Y. TRIOU)



L'Avenue des Champs Elysées à la fin des années 50. Au premier plan les chevaux de Marly et une Peugeot 202 découvrable modèle 1939.



Notre-Dame de Monts (Vendée) par une belle journée d'août, de la fin des années 60. Deux Peugeot 404 empruntent l'avenue de la mer en longeant, tour à tour, une Citroën 2cv, une Simca 1300, une Citroën Ami 6 et une Simca 1000. Quelques étrangères pointent le bout de leur nez comme une Daf, rappelant ainsi que cette marque hollandaise a fabriqué, aussi, des automobiles. A sa droite, on peut entrevoir une Peugeot 403/7.



Préfailles - la pointe St Gildas chère à Jacky ! Le bâtiment, au fond, rappelle des souvenirs au président : c'était une colonie de vacances qu'il fréquentait quelques années, dans les années 60. Les automobiles d'alors étaient, en majorité, française (sauf l'Opel à gauche). Les lionnes sont bien représentées: 203 et 403 aux côtés d'une DS, quelques Arondes, 2 CV et 4 CV.

## HISTOIRE DE SALON (PAR L. MARTEAU)

Le berceau de l'automobile est français, son premier salon également. Ce rêve est largement centenaire; de la première voiture de Delamare Deboutteville et Maladin (1884) à la voiture électrique du XXI<sup>e</sup> siècle, un fabuleux chemin a été parcouru, jalonné par les Salons automobiles de Paris.

C'est à l'initiative de l'Automobile Club de France que se déroule en 1898 la première exposition internationale d'automobiles sur la terrasse du Jardin des Tuileries. 140 000 visiteurs y admirent les modèles des 232 exposants qui ont subi avec succès le test d'un trajet aller et retour Paris-Versailles. L'automobile soulève déjà l'enthousiasme général, qui ne cessera de croître, particulièrement à partir de 1901, lorsque le Salon obtiendra de se tenir au Grand Palais, en bordure de l'avenue des Champs-Elysées et dans un cadre digne du prestige de cette industrie. L'automobile devait, en quelques années, profondément modifier les activités humaines et accélérer le progrès.

En 1900, la tenue de l'Exposition Universelle entraîne l'annulation du Salon, mais la course à la puissance est lancée : le moteur de Dion passe de 1,75 CV à 3 CV. Le Salon de 1902 est aussi celui de l'éclairage électrique : 230 000 visiteurs suivent le spectacle d'images et de lumière avec notamment la présence du cinématographe de Gaumont. Les voitures étrangères y sont très remarquées, surtout les Fiat italiennes, les Mercedes allemandes, les Locomobiles des Etats-Unis et les Napier d'Angleterre. Désormais les progrès techniques seront permanents, et les perfectionnements multiples. Le Salon devient une institution dont l'évolution est soumise aux découvertes, notamment avec la généralisation du "4 cylindres", et l'apparition des premiers amortisseurs.

A partir de 1904, le Grand Palais est trop petit. Les camions émigrent Cours la Reine dans les serres de la Ville de Paris. Au fil de ces expositions prestigieuses, la silhouette des automobiles se distingue de plus en plus de celle des voitures à chevaux dont elle s'était inspirée à ses débuts. Les capots s'abaissent et s'allongent, les lignes s'incurvent, les châssis sont surbaissés. Par ailleurs, la présentation en 1913 de la voiture américaine Ford T (premier véhicule à être construit sur chaîne et en grande série), inaugure l'ère de la consommation de masse.

Si le Salon est interrompu pendant le premier conflit mondial, l'automobile a largement participé à la victoire : on se rappelle les fameux "taxis de la Marne", et les chars Renault et Saint-Chamond qui contribuent à percer le front allemand en 1918, sans oublier la noria de camions alimentant Verdun.

En 1919 pour la première fois, l'exposition prend le nom de "SALON DE L'AUTO", et inaugure l'ère du stade industriel dans la construction automobile. André Citroën s'y impose avec la "type A", première voiture "démocratique européenne" (construite en série à 100 unités par jour). L'effervescence des "années folles" n'épargne pas le milieu de l'automobile, et les salons, où le grandiose côtoie l'audace, se succèdent jusqu'en 1939 avec deux interruptions en 1920 et 1925, le Grand Palais étant occupé par l'exposition des arts décoratifs. Entre le début des années vingt et 1961, l'exposition adopte un style propre au Grand Palais : l'éclairage, la décoration mettent en valeur la présentation des véhicules. Au Salon de 1921, Citroën présente sa 5 CV. A partir de 1923, le Salon ouvre le premier jeudi d'octobre, et cette tradition perdure encore. Celui de 1926 voit le règne des 6 cylindres, où l'on note l'influence de la production américaine.

Avec les années trente, les lignes s'abaissent et la traction avant supprime les pièces de transmission les plus encombrantes. Mais la crise incite l'industrie automobile à rationaliser sa production et à amorcer des mutations vers la consommation de masse, alors que certains constructeurs de luxe, les plus fragiles, disparaissent (Ariès, Brasier, Charron, De Dion-Bouton...).

Cependant, le Salon de 1932 est un festival de 8 CV (la "Rosalie" de Citroën, la 301 de Peugeot, la "Mona 4" de Renault) et un véritable concours d'élegance pour les carrosseries (Bugatti 57). Celui de 1934 voit l'explosion de ce qui demeure la petite " bombe " de Citroën (Traction avant "7A"), première voiture française avec une carrosserie monocoque intégrale en acier sans châssis, qui sera construite pendant 23 ans.

Malgré les incertitudes intérieures et extérieures (le Front Populaire, la guerre d'Espagne), le salon de 1936 remporte un grand succès avec la présentation de la Peugeot 302, de la Fiat 500 "Topolino", et des Panhard "Dynamic". Cependant, la guerre interrompt à nouveau la série des Salons, reléguant les projets à un lointain temps de paix.

En 1946, le Salon est de retour au Grand Palais. Son commissaire général, M. Mautin déclare : "J'arrivais par le Cours la Reine le matin de l'inauguration et je vis une queue sur plusieurs rangs s'étendant du portail d'honneur jusqu'à la Seine. On avait été tellement sevré d'automobiles que ce salon était un besoin. Sans lui la vie ne revenait pas à Paris ." Il y eut 809 000 visiteurs (le double de l'avant-guerre) pour admirer la Dyna Panhard et la 4 CV Renault, qui devint le symbole du redressement français, signe du désir d'accès à l'automobile des générations d'après-guerre.

1948 est l'année de la Peugeot 203, 1949 celle de la Citroën 2 CV ("quatre roues sous un parapluie"). Dès 1949, la production dépasse le niveau de 1939. Les années suivantes, l'industrie automobile donne naissance à des nouveautés considérables, notamment en 1955 avec la DS 19, la Ford "continental" et la Peugeot 403 (première voiture française de grande série à moteur diesel), avec la "Dauphine" de Renault (1956), la Lloyd "Alexander TS", l'Austin A 40 "Sprite" (1958) et la "Vespa 400", devant laquelle le Général de Gaulle, à l'inauguration du 46ème Salon (1959), semble se demander comment il pourrait entrer dans la plus petite des voitures françaises.

Chaque année, le Salon est caractérisé par une idée directrice. Après le thème du nouveau code de la route, des puissances augmentées, des améliorations dans la sécurité et le freinage, 1957 est celui du Sahara qui inspire bon nombre de constructeurs de poids lourds.

Le Salon de 1962 change de cadre en s'installant Porte de Versailles. Parallèlement à cet élargissement considérable (100 000 m<sup>2</sup> de stands), il change également de conception globale, avec le poids de l'Europe qui s'impose, et la première exposition de voitures d'occasion, caravanes, cycles, motocycles et équipements.

Par ailleurs, la notion de "client-roi" s'est imposée. L'automobile se démocratise et les constructeurs privilégient la sécurité, l'environnement et l'économie. Le Salon de Paris apparaît comme la plus complète confrontation en matière automobile du monde entier et la concurrence reste source de progrès.

Les années soixante mettent en vedette la 404 Peugeot break, l'Opel "Rekord" (1960), la Renault 8, la BMW 1500 (1962), la Porsche 901 (1963), la Rover 2000, la Chrysler "Barracuda", la luxueuse DS-

Pallas, le break Ami 6 (1964), et la Dyane de Citroën (1967). Le Salon de l'Automobile est désormais le "Salon du client", et le slogan inventé par Fiat en 1969 -"les temps changent, l'automobile aussi"- est devenu un véritable leitmotiv.

L'austérité des expositions des années soixante-dix, dans un climat de crise économique et sociale, reflète ce principe. Néanmoins, l'apparition de la Citroën CX, de la Volkswagen Golf et de la Fiat 131 (1974), de la Ford Fiesta, de la Citroën LN et de l'Audi 100 (1976) forcent l'admiration de visiteurs de plus en plus nombreux.

En 1976, la décision est prise de rendre le Salon biennal. La majorité des constructeurs trouvait en effet que la multiplication des salons devenait excessive. En alternance avec celui de Francfort, le Salon de Paris, au rythme des années paires, regroupe voitures particulières et véhicules industriels, tandis que le Salon du Cycle et du Motocycle se tient les années impaires dans le même lieu.

En 1988, le Salon prend le nom de "MONDIAL DE L'AUTOMOBILE". Jamais le succès ne s'est démenti. Si le nombre de constructeurs a diminué par suite de concentrations en un petit nombre de sociétés industrielles importantes, le nombre des exposants a régulièrement augmenté : de 232 en 1898, ils atteignent actuellement le millier, tous secteurs d'activités confondus. La terrasse du Jardin des Tuilleries avait accueilli 140 000 visiteurs en 1898, plus d'un million se pressent au Grand Palais en 1954 et ce nombre demeure très important tous les deux ans Porte de Versailles (1 027 666 très précisément en 1994).

Enfin, les Salons des années quatre-vingt-dix s'organisent autour de thèmes spécifiques. Le Mondial de 1990 organise un "espace jeune" d'information sur les métiers du transport et de la logistique. Celui de 1992 ("des Autos et des hommes") consacre un espace aux véhicules tout-terrain ainsi qu'aux voitures de collection. Le Mondial de 1994 ("on n'arrête pas un rêve qui marche") présente les voitures de cinéma et l'histoire de la compétition automobile. Sur la route d'un rêve qui n'en finit pas, ces expositions ne cessent de s'enrichir et d'innover à chaque édition : elles sont toujours plus internationales, avec des conditions de visite également améliorées, avec notamment l'utilisation de techniques modernes (son, éclairage, audiovisuel...).

Dès l'origine, le Salon remplit un rôle primordial en matière de connaissance et de promotion de l'industrie automobile. Pendant longtemps on y venait choisir et acheter sa voiture, et le nombre de commandes reçues pendant la première quinzaine d'octobre représentait un pourcentage important des ventes annuelles des constructeurs. Après avoir été un luxe réservé à un petit nombre de privilégiés, l'automobile est devenue accessible à des couches de plus en plus étendues de la population.

Aujourd'hui, cette exposition a une double vocation. Elle est non seulement une immense vitrine où le public peut admirer les modèles automobiles construits dans le monde entier, mais aussi un haut lieu de rencontre des professionnels de toutes les branches de l'industrie et du commerce de l'automobile.

Depuis 1898 bien d'autres Salons ont vu le jour, mais le premier en date occupe toujours le premier rang aussi bien sur le plan français que sur le plan international. Les constructeurs choisissent encore souvent de présenter leurs nouveautés à Paris, qui fut longtemps la capitale de l'automobile. Avant 1914, la France occupait la première place par le volume et la qualité de ses productions, elle demeure aujourd'hui au premier rang sur le plan de l'intérêt de ses Salons.

S'il y a longtemps que le Salon n'est plus la fête mondaine qu'il était au début du siècle, le MONDIAL DE L'AUTOMOBILE reste toujours une fête : celle d'une invention sans cesse perfectionnée depuis 100 ans, et qui répond chaque jour de façon efficace aux besoins du plus grand nombre.

*La Qualité*  
ENGENDRE  
*le Succès*

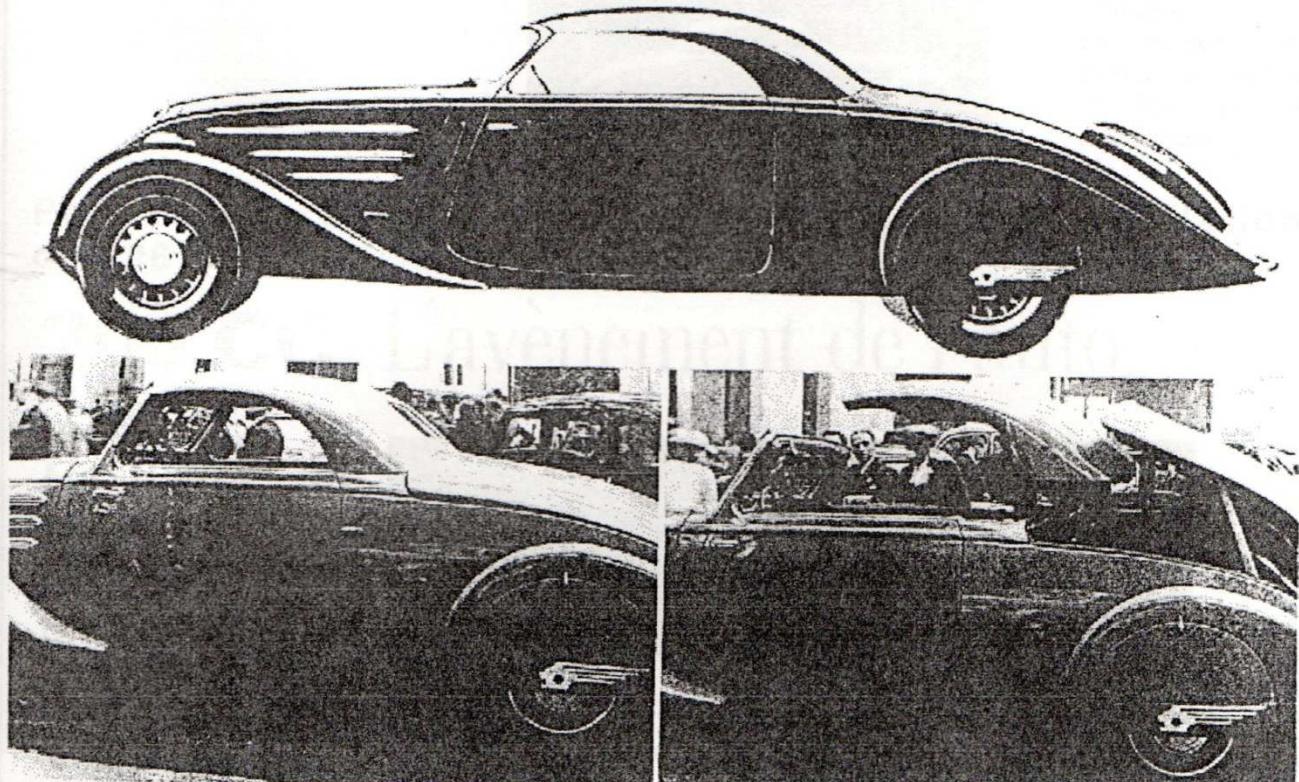
203

Peugeot

LA VOITURE DE LUXE ÉCONOMIQUE

**EVOLUTION DU TOIT ESCAMOTABLE DE 1935 A NOS JOURS  
(PAR JJ. ROUSSEAU)**

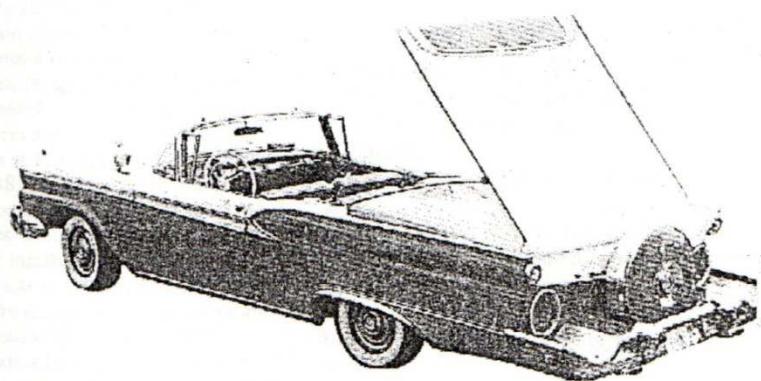
*PEUGEOT LE PRECURSEUR AVEC LA 401 ECLIPSE EN 1935, PUIS LA 402 ECLIPSE EN 1936*



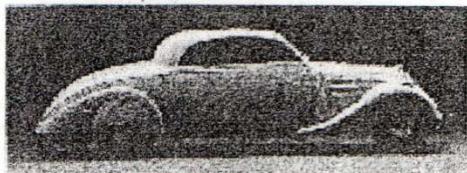
*Coupé transformable 402 à commande électrique; détail des opérations du décapotage automatique.*

**SUIVI 20 ANNEES PLUS TARD PAR FORD**

Bien avant la Mercedes SLK, Ford utilisa, pour la première fois en série, et ce dès 1957, la technique du hard-top rétractable électrique sur la skyliner. Ce modèle mi-59, doté également d'un kit continental, reçoit l'appellation Galaxie.



« NE ME FAITES PLUS JAMAIS ÇA, MONSIEUR DE GUIBERT », AURAIT DECLARE LE PATRON DE PEUGEOT, JEAN-MARTIN FOLZ, AU CONCEPTEUR DE LA CC.



**L'ancêtre.**

La Peugeot 402 Eclipse: une voiture de luxe au toit escamotable.

**Pour revivre aujourd'hui chez peugeot sous l'appellation de 206 CC.**

## 206 CC L'avènement de l'auto plaisir

IMAGINEZ UNE VOITURE SPORTIVE MAIS ABORDABLE, DÉCAPOTABLE MAIS AVEC UN VRAI TOIT. NE RÊVEZ PLUS, PEUGEOT L'A FAITE. EN ROUTE POUR LES ANNÉES FRIME.

### La Peugeot 206 CC en chiffres

- > **Motorisation** : deux au choix à essence Moteur de 1,6 litres, 110 chevaux Moteur de 2 litres 138 chevaux.
- > **Vitesse maximale** : respectivement 193 et 204 kilomètres à l'heure.
- > **Consommation** : respectivement 6,9 et 8 litres aux 100 (régime mixte)
- > **Signes particuliers** : toit métallique déployable et rétractable automatiquement en seize secondes grâce à l'action de cinq vérins hydrauliques commandés A partir du tableau de bord. Deux grandes places avant et deux places arrière. Symboliques.
- > **Prix** : à partir de 108 000 francs.



**Le créateur.**

Bruno de Guibert, patron produit chez Peugeot. Pour lui, la 206 CC "ouvre la voie à un nouveau type de véhicule"

Avec la 206 CC qui sort le mois prochain, il peut s'offrir le coupé et le cabriolet en même temps pour un prix peu éloigné de celui d'une 206 "normale" : 108 000 francs le premier prix avec un nouveau moteur 2 litres et 15 soupapes, 4 airbags L'ABS, des sièges sport, des feux antibrouillard et de nombreuses commandes électriques. Le secret ? Le toit métallique et pliable de la CC se rétracte et se range tout seul dans le coffre en seize secondes sur ordre d'un bouton du tableau de bord. Et pendant les trajets sur autoroute, où pour se protéger du vent, la version coupé s'impose, la 206 CC dispose

en plus à un sérieux coffre de 410 litres, même s'il fond de moitié une fois la capote métallique repliée et rangée.

"Une vraie révolution, juge son père, Bruno de Guibert, patron du produit chez Peugeot et dernier "homme de l'année" en date du journal de l'automobile. Nous savons que plusieurs concurrents vont suivre nos traces et que notre 206 CC ouvre la voie à un nouveau type de voiture."

Jean-Martin Folz, qui dément aujourd'hui avoir eu la moindre réticence, pouvait fort bien avoir alors d'autres priorités. Citroën, en particulier, manquait cruellement de nouveaux modèles, alors que la 206 disposait déjà d'énormément d'atouts pour s'imposer. Avant même la sortie commerciale du coupé-cabriolet, la 206 a été vendue à plus de 1 million d'exemplaires, et sa production quotidienne dépasse les 3 000 unités. Mais Peugeot estimait que la 206

avait besoin d'un symbole, d'une « signature » pour asseoir sa notoriété, tout comme la version GTI avait parachevé le triomphe de la 205 : ce rôle fut assigné à la future 206 CC - CC comme Coup de Coeur et surtout comme Coupé-Cabriolet.

Même si la 206 CC s'affirme sportive et nerveuse, il est symptomatique que la 206 cherche sa consécration moins dans le « sportif pur et dur » que dans le plaisir de

conduire cheveux au vent sans crainte du retour des frimas. Peugeot a d'ailleurs choisi de la dévoiler à la presse internationale dans une teinte vert tendre.

« Dessinez-nous une voiture pour votre femme ou pour votre petite amie. » Ainsi Peugeot avait-il résumé à ses designers leur cahier des charges pour la 206. « Ce fut encore plus vrai pour la 206 CC, ajoute Bruno de Guibert. Nous rêvions de refaire l'Eclipse, née en 1936, la première voiture de Peugeot à toit métallique rétractable conçue sur la base de la 401, raconte-t-il. La technologie nous permet de la réaliser aujourd'hui en la rendant accessible au plus grand nombre. »

#### Déjà 1 million de 206 vendues avant la sortie de la version CC

Une révolution difficile à imposer. « Ne me faites plus jamais ça, monsieur de Guibert » : cette phrase, dit-on, aurait été prononcée par un Jean-Martin Folz fraîchement nommé à la tête du Groupe Peugeot-Citroën et jugeant que les hommes de Peugeot lui avaient quelque peu forcé la main. Le 206, un concept-car de coupé-cabriolet, venait d'être présenté au Salon de Genève 1998 avec un luxe de publicité tout particulier,

#### Une plate-forme de production commune à deux modèles

La formule de la plate-forme, grâce à laquelle le coupé-cabriolet partage son site de production (à 400 exemplaires par jour) et une bonne partie de ses composants avec la 206, est une

... première raison de la chute des coûts. Et c'est la baisse des prix de l'électronique de commande, des vérins hydrauliques et des articulations mécaniques qui a permis à Peugeot de présenter le premier véhicule à toit métallique mobile bon marché. Non sans mal.

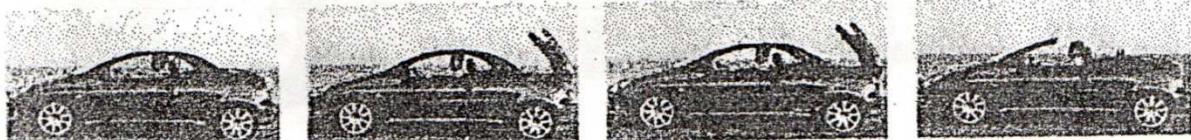
S'il s'est passé presque deux ans entre la révélation du 206 à Genève et la sortie de la 206 CC à Paris, c'est que la mise au point de l'œuvre commune du carrossier-ensemblier Heu-

liez et de Peugeot a été très difficile. Et encore leur travail a-t-il été facilité par un choix décisif effectué lors de la conception de la 206, quand il a été soudain décidé, quitte à devoir déplacer bon nombre d'organes sous le capot avant, d'avancer considérablement la base du pare-brise afin de lui donner une très forte inclinaison.

Essentielle pour l'esthétique, la forme de ce pare-brise est aussi capitale pour la version CC : long et

incliné, celui-ci constitue en fait la partie fixe du toit du coupé, et il réduit d'autant la partie si délicate à replier et à ranger automatiquement dans un coffre surélevé. En outre, ses montants imposants renferment la partie supérieure d'un tube qui sert d'arceau de sécurité avant. Car la volonté de plus en plus manifeste de se faire plaisir n'empêche pas l'automobiliste d'être très soucieux de sa sécurité. C'est la révolution du plaisir tranquille. ■

#### EN UN CLIN D'ŒIL, LE TOIT MÉTALLIQUE DISPARAÎT DANS LE COFFRE



Le toit de la 206 CC se déploie ou se replie en seize secondes, d'une simple pression sur un bouton.



Le dépôt de l'assurance auto

Visite : 270 Frs (TTC)

Contrôle visite gratuite • Accès privé



## 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...

#### **Autodis**

15 Bd de Stalingrad 44000 Nantes

Téléphone: 02-40 - 29 - 15 - 23

Remise: 10 % (sur TTC)

Mécanique, freinage, echappement, etc...

#### **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.

#### **SIAO Peugeot**

Rte de Vannes - BP 59

44702 Orvault. Tél: 02-40-67-76-68

Remise: 10 %

Bonne adresse pour vos Peugeot récentes!

#### **Stock de l'Amicale 203 Peugeot**

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

#### **Radiateurs de l'Ouest**

6 rue des rémouleurs - 44800 St Herblain

Téléphone: 02-40-92-12-37

Prix compétitifs

#### **E.C.A.**

329 rte de Clisson - 44230 St Sébastien/Loire

Téléphone: 02-40-80-06-00

Visite : 270 Frs (TTC)

Contre-visite gratuite - Accueil privilégié

#### **Locarem**

178 rte des Sorinières 44400 Rezé

Téléphone:

Location & vente de plateaux pour automobile ou motocyclette.

Remise de 10 % sur location.

#### Ailleurs

#### **Station 50**

Le Maine des 7 frères - 16300 St Bonnet

Téléphone:

Remise: 10 % (HT).

Important stock 203 - Bon accueil

Le patron est un amateur de 203 !

## L'année 2001 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 4 Février	10h30 - 12h30
Dimanche 1 Avril	10h30 - 12h30
Dimanche 6 Mai	10h30 - 12h30
Juin, Juillet et Août	Pas de réunion
Dimanche 9 Septembre	10h30 - 12h30
Dimanche 7 Octobre	10h30 - 12h30
Dimanche 4 Novembre	10h30 - 12h30
Dimanche 2 Décembre	15h00 - 18h30 (Assemblée Générale)

### Les manifestations de l'Amicale:

Repas annuel:	04/03/2000
Rallye Peugeot:	10/06/2000

### extérieures:

Bourse d'échanges d'Ancenis:	18/03/2000
Tour de Bretagne:	02/06/2000, 03/06/2000 & 04/06/2000
Belle automobile:	03/06/2001

### 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. Auger François	18 rue Costes & Lebrix	44000 Nantes	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 <i>boulou3@wanadoo.fr</i>	44200 Nantes	06
M. Buisset Florian	Les Croix	44690 Maisdon / Sèvres	07
M. Charvet YM	La petite Bionnière	72160 La Chapelle	08
M. Châtelier Michel	5 Rte des 3 Croix	44190 Clisson	09
M. Choimet Philippe	14 rue de Pas Baril	44120 Vertou	10
M. Chouin Daniel	25 rue St Martin	78410 Bouafle	11
M. Debreyer JY	20 bis rue du petit Bel-Air	44300 Nantes	12
M. Delafosse Antoine	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
M. Griffon Patrice	4 Chemin de la Compointerie	44310 St Philbert	16
M. Guénéheux Vincent	38 rue de la Patouillerie	44300 Nantes	17
M. Hillairet René	31 rue Charles Rivière	44400 Rezé	18
M. Lardeux Joseph	La ferme	44370 La Rouxière	19
M. Le Mouel Jacky	7 rue des Primevères	44470 Carquefou	20
M. Lucas Franck	3 rue des chênes verts	44980 Ste Luce	21
M. Marteau Laurent	4 rue L. Aragon	44400 Rezé	22
M. Ménard Paul	1 Bd Auguste Pageot	44000 Nantes	23
M. Oger Jean-Jacques	1 rue du Commerce	49110 St Pierre Montlimard	24
M. Orcil Martial	6 rue Lapeyrade	44100 Nantes	25
M. Panoff Serge	23 Avenue des genêts	85180 Château d'Olonnes	26
M. Périssonot Robert	15 rue de la Souillarderie	44000 Nantes	27
M. Peugnet Alain	5 rue des sabotiers	49300 Cholet	28
M. Puaud Dominique	2 rue de la Galtière - appt 13	44230 St Sébastien/Loire	29
M. Rageaud Pascal	Les Haies	44120 Vertou	29
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 JJ	La Grande Métairie	44310 St Philbert de Gd-Lieu	33
M. Triou Frédéric	Le Ronzerais <i>f.triou@libertysurf.fr</i>	44690 Château-Thébaud	34
M. Triou Yvon	128 rue de la Jaunaie	44230 St Sébastien/Loire	35
M. Trochel Jean	10 rue des Albizzias - BP 10	44680 Ste Pazanne	36
M. Viaud JC	La chateigneraie	44450 St Julien de Concelles	37

## FICHIER DES VEHICULES PEUGEOT

La série 02:

402	Légère	1938	23
202	Commerciale	1948	31

Les 203:

203	Berline	1949	09
203	Berline	1951	05
203	Berline	1953	24 & 33
203	Berline	1955	20
203	Berline	1956	4
203	Berline	1957	33
203	Berline	1958	23, 25 & 37
203	Berline	1959	08
203	Cabriolet	1955	10
203	Coupé	1954	34
203	Camionnette	1951	Club
203	Découvrable	1952	06
203	Familiale	1956	27

Les 403:

403	Berline / 8	1959	3 & 18
403	Berline / 8	1960	32 & 16
403	Berline / 8	1964	07
403	Berline / 7	1963	35
403	Berline / 7	1964	36
403	Cabriolet	1956	30
403	Cabriolet	1960	25
403	Familiale	1959	31

Les 404:

404	Berline SL	1964	15
404	Berline	1971	12 & 17
404	Cabriolet Carbu	1962	02

Les 504:

504	Coupé	1974	28
504	Coupé	1978	26

Les 204/304:

204	Berline	1975	09
304	Cabriolet S	1972	34

## Les annonces sélectionnées de l'Amicale

- ① Vds 203 berline 1954. Bon état  
Prix: 60000 F - Véhicule visible à Ste Cécile (36)  
Tél: 02-54-40-60-88 (M. Marier).
- ② Vds 203 berline 1955. Frein refait à neuf + pièces - à restaurer  
Prix: 12000 F - Véhicule visible au Mans (72).  
Tél: 02-43-75-18-11 (M. Garnier).
- ③ Vds 203 berline 1957 noire. Bon origine - roulante (1ère main)  
Prix à débattre - Véhicule visible à Paris (75)  
M. Cabon - 34 rue des écoles - 75005 Paris
- ④ Vds 304 S coupé 1973 vert bouteille. Bon état mais moteur à revoir (116000 km)  
10000F à débattre - Véhicule visible à Ste Luce (44).  
Tél: 02-28-01-46-82.
- ⑤ Vds 104 berline 1974 - 5cv - roule tous les jours - bon état  
Petit prix à débattre - Véhicule visible à Sénonche (28).  
Melle denis - Les anémones n°3 - 28250 Sénonches
- ⑥ Vds 203 familiale 1953. Bon état (Peinture à revoir)  
Prix: 24000 F ferme  
Tél: 06-07-36-74-28 (M. Dewasmes).

