



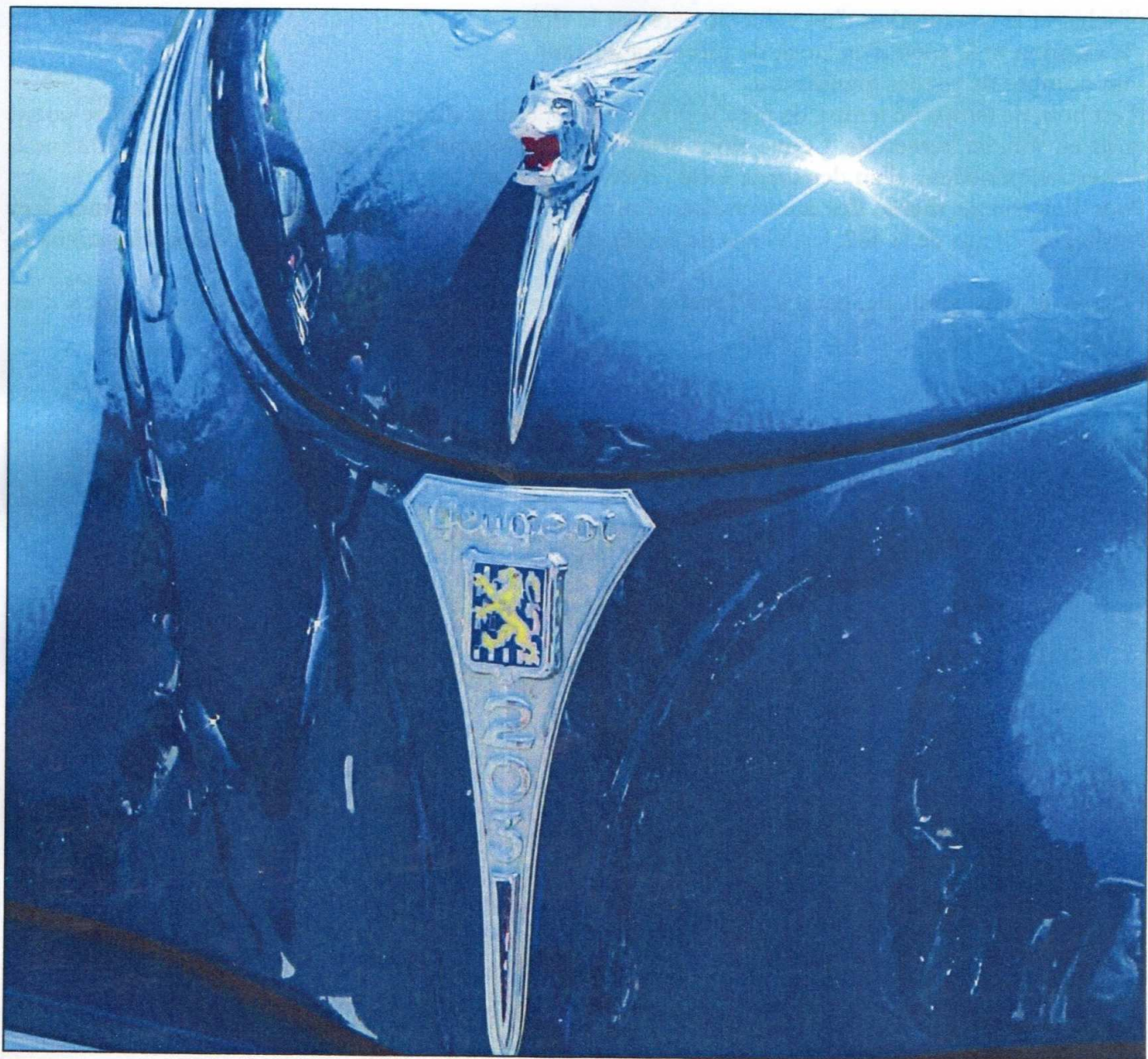
Le Peugeotiste

2004 - 2005

N°7

Amicale Rétro Peugeot Atlantique

128 rue de la Jaunaie - 44230 Saint Sébastien sur Loire



Toujours aussi rutilantes pour chaque escapade ! (rallye du 6 juin 2004)

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

Editorial

Anniversaires 2005

Voici 10 ans, déjà, que le Peugeotiste existe ! Inauguré sous l'ère de l'Amicale 203 Peugeot, ce bulletin de liaison est devenu, au fil des ans, un acteur indissociable de l'A.R.P.A.

Cette décennie a été très riche pour notre Association qui a vu :

- le nombre de ses adhérents doublé
- le nombre des modèles couverts multiplié par 15
- l'achat et la restauration d'un véhicule géré par le club
- la création et le suivi d'un stock de pièces significatif
- un nombre de sorties grandissant

Il est bon, de temps en temps, de faire le point sur le travail accompli par un bon nombre d'entre nous : qu'ils en soit, ici, remerciés. Certes, nous nous heurtons toujours à de nouveaux problèmes comme la recherche, périlleuse, d'un deuxième local : c'est aussi ce qui fait avancer l'A.R.P.A. !

Pour finir sur le thème des anniversaires, l'année 2005 sera intense aussi, pour le Lion avec, dans l'ordre, les 70 ans de la 402, les 50 ans de la 403 et les 40 ans de la 204 : de belles commémorations en perspective.

D'ici là, je vous souhaite, comme à l'accoutumée, une bonne lecture ainsi qu'une bonne année... en Peugeot, bien sûr !

Le Président.



Rallye Mélusine les 11 et 12 septembre 2004 (photo : Serge Panoff)

Sommaire

Manifestations organisées par l'ARPA :

<i>Sortie Dégommage</i>	le 28 mars 2004	Page : 4
<i>Rallye annuel</i>	le 6 juin 2004	Page : 8
<i>Randonnée annuelle "Mélusine"</i>	les 11 et 12 septembre 2004	Page : 18

Manifestations où l'ARPA était présente :

<i>Rétromobile 2004</i>	du 13 au 22 fév 2004	Page : 27
<i>Lancement de la 407</i>	du 21 au 30 avril 2004	Page : 28
<i>La sortie 02</i>	le 8 mai 2004	Page : 30
<i>Tour de Bretagne 2004</i>	les 7, 8 et 9 juin 2004	Page : 32
<i>Festival Simenon</i>	le 13 juin 2004	Page : 34
<i>Journée cheval</i>	le 4 juillet 2004	Page : 36
<i>Soirée Guinguette</i>	le 21 août 2004	Page : 37
<i>60ème anniversaire de la libération de Nantes</i>	le 12 août 2004	Page : 38
<i>Journée du Patrimoine</i>	le 19 septembre 2004	Page : 40
<i>Mondial de l'Automobile</i>	du 25 septembre au 10 octobre 2004	Page : 42
<i>Téléthon</i>	le 4 décembre 2004	Page : 44

Articles Peugeot

<i>En 2005 la 403 a 50 ans !</i>		
<i>Articles de journaux d'époques</i>		Page : 47
<i>Articles de journaux actuels</i>		Page : 68
<i>La Gamme Peugeot 1933</i>		Page : 70
<i>Un verre ça va...</i>		Page : 74

La vie de l'ARPA

<i>Compte rendu de l'assemblée générale</i>	Le 5 décembre 2004	Page : 76
<i>Les adhérents</i>		Page : 80
<i>Les voitures</i>		Page : 82
<i>Les bonnes adresses</i>		Page : 84

Sortie Dégommage ①

Le 28 mars 2004

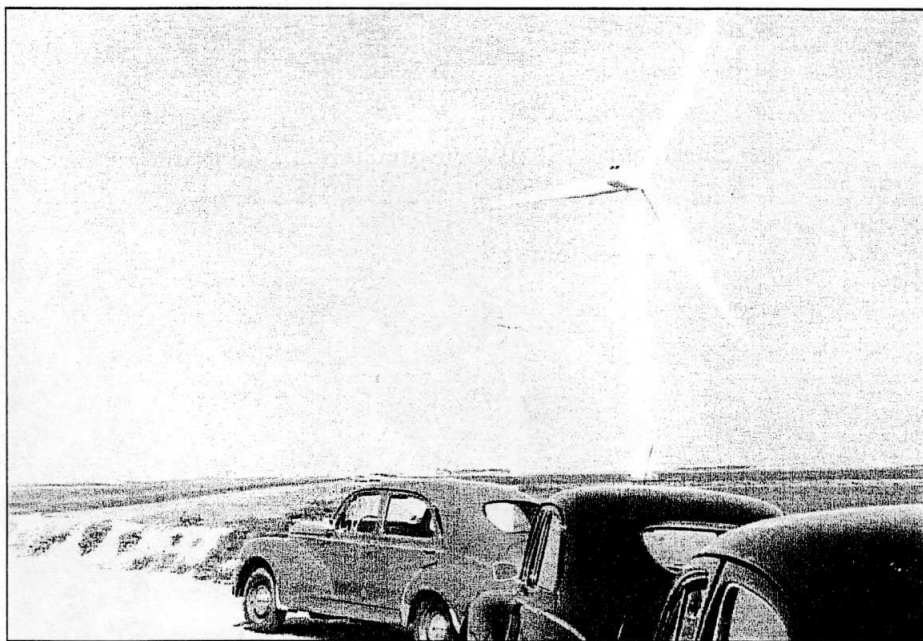
Manifestation organisée par l'ARPA
Organisateurs : G. Guiberteau, JP. Aguera.

Cet élément latent est enfin d'actualité. 22 équipages au départ de St Philbert pour un parcours bucolique à travers la campagne Vendéenne. Ainsi, une centaine de kilomètres se sont ainsi déroulé sous un soleil printanier. Après un arrêt festif au cœur des marais de Bouin, deux petites poussettes ont été nécessaires, au port du Collet afin de faire partir les mécaniques récalcitrantes. (A signaler une panne d'essence sur un cabriolet rouge) Après une dernière pose buffet à St Lumine de Coutais, retour sur St Philbert pour la dislocation de notre caravane.



Ferme auberge du Jaunay (Bouin)

Texte et Photos : Jean Jacques Rousseau



Arrêt aux éoliennes de Bouin

Départ de St Philbert



Sortie Dégommage (2)

Le 28 mars 2004

Manifestation organisée par l'ARPA
Organisateurs : G. Guiberteau, JP. Aguera.

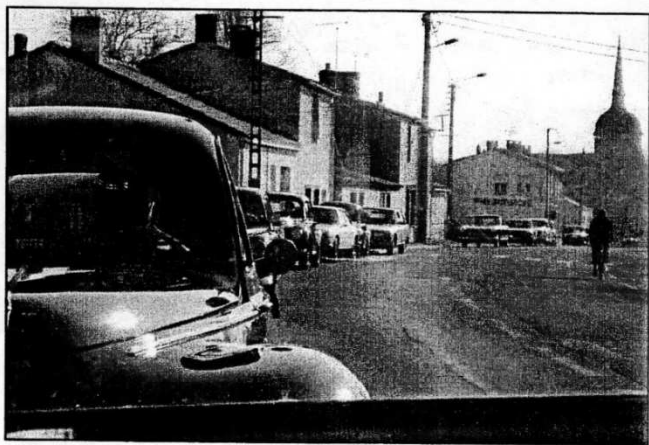
Rendez vous a été pris devant le camping de St Philbert de Grand Lieu. Chantal et Gérard Guiberteau, Henriette et Jean Pierre Aguera nous attendent, pour notre première sortie de l'année.

Le temps de discuter un peu, et nous prenons la route. La balade est belle, nous traversons St Colomban, La Limousinière, Touvois... A St Etienne de Mer Morte, nous nous arrêtons devant un petit moulin à eau pour une pause café brioche. Sa restauration est superbe... une petite pensée à tous ces sauveteurs de notre patrimoine architectural, et nous voilà reparti.

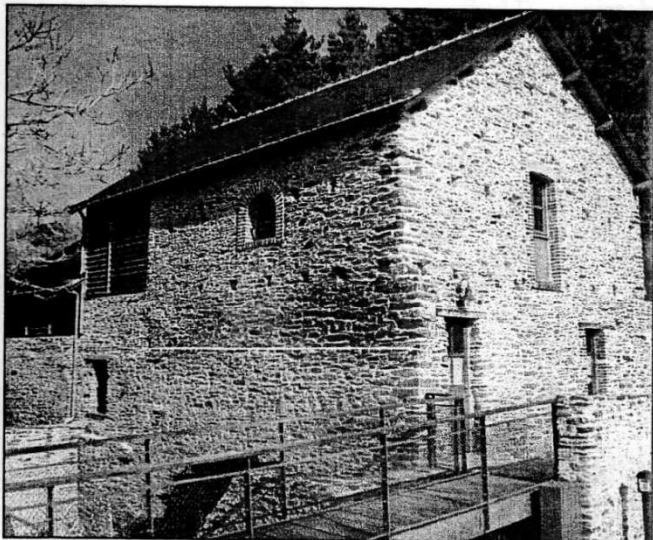
Direction la Garnache, Château Neuf, et déjà l'estomac gronde, une brève pensée sur le menu du restaurant, et déjà, nous salivons... patience... Nous passons à Bouin. La ferme-auberge du Jaunay se présente sous nos yeux. Tout autour, les marais... Deux vaches qui semblent croisées avec des ours bruns nous saluent. Les enfants font connaissance avec les oies, qui semblent bien moins accueillantes que nos ôtes. La ferme est superbe, et nous nous installons de bon cœur à table. Le repas est excellent, et nos papilles se pâment de plaisir. Nous profitons de 2 bonnes



Départ sur le parking en face du camping de Saint Philbert de Grand Lieu



Le cortège traverse les villages du sud de la Loire Atlantique.



Le moulin à eau de Saint Etienne de Mer Morte.



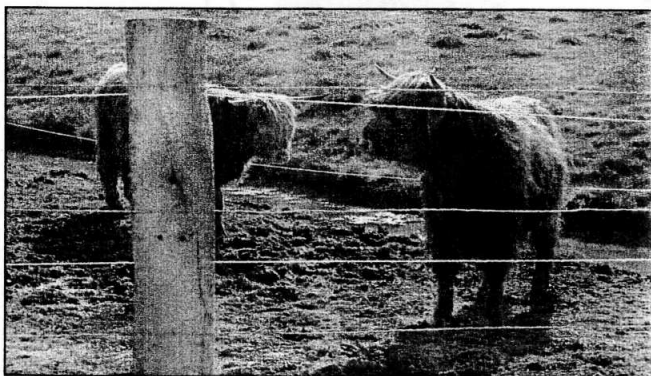
Premier arrêt "café-brioche" au moulin à eau de Saint Etienne de Mer Morte.



Le midi, nos belles sur le parking de la ferme auberge où nous allons nous restaurer.



La ferme auberge du Jaunay, à Bouin.



C'est quoi donc??? Des vaches ou des ours ??? Sûrement des ours à cornes !!!

heures de pause. Diantre ! C'est la sortie dégommage !! Nous démarrons l'année calmement, mais quel programme !!! Ils nous gâtent, nos joyeux JO !

Nous voici reparti par Boin, direction Bourneuf en Retz, par la route des éoliennes ; petit à petit, elles se présentent devant nous, d'abord petites comme des allumettes. Puis, à mesure que nous approchons, elles grandissent, s'imposent à nos yeux. Elles sont majestueuses, et certaines fonctionnent dans un silence quasi parfait.

Nous profitons d'une pause pour admirer ces merveilles technologiques, puis nous repartons pour un bref instant jusqu'à la mer. Yvon improvise une buvette devant la plage, mais l'heure tourne. Nous repartons donc, pour de nouvelles aventures.

Nous reprenons donc la route, malheureusement pour la fin du parcours. Fresnay en Retz, St Lumine de Coutais ; Nous bifurquons vers le lac de Grand Lieu pour une dernière pause. Décidément se parcourir est plein de surprises. Nous sommes gâtés. Le temps d'attendre les retardataires. (Une panne.... d'essence est à déplo-





Nos belles, devant les éoliennes de Bouin.



Ci dessus : Arrêt en bord de mer

Ci dessous : de retour à Saint Philbert de Grand Lieu.

rer....) est nous reprenons la route pour le terme de notre périple. Retour au parking du camping de St Philbert de Grand Lieu. Finalement cette journée bien remplie à parue bien courte.... Nous avons encore des chromes plein les yeux, mais un peu d'amertume que cette merveilleuse journée soit déjà terminée.

Nos J.O. ont fait un travail remarquable. Cette sortie était parfaite. Ils on mis la barre haute pour les prochaines sorties !! Le parcours était bien repéré, le restaurant impeccable, la région superbe, bref, une journée inoubliable. Vivement la prochaine sortie !

Texte : Pascal Ricard

Photos : Serge Panoff et Odile Ricard



Rallye annuel (1)

Le 6 juin 2004

Manifestation organisée par l'ARPA
Organisateurs : F. Triou, P. Griffon

17^e édition

Commémoration exemplaire ne
pouvant faire mieux.

Avec 44 Véhicules
44 Département
6 juin 1944

Ceci était à signaler. Peut-on
soupçonner les organisateurs
d'avoir bloqué le nombre de par-
ticipants? C'est peu probable.

*Texte et photos : Jean Jacques
Rousseau*



Pique-nique à Saint Georges de Montaigne



Rallye annuel (2)

Le 6 juin 2004

Manifestation organisée par l'ARPA
Organisateurs : F. Triou, P. Griffon

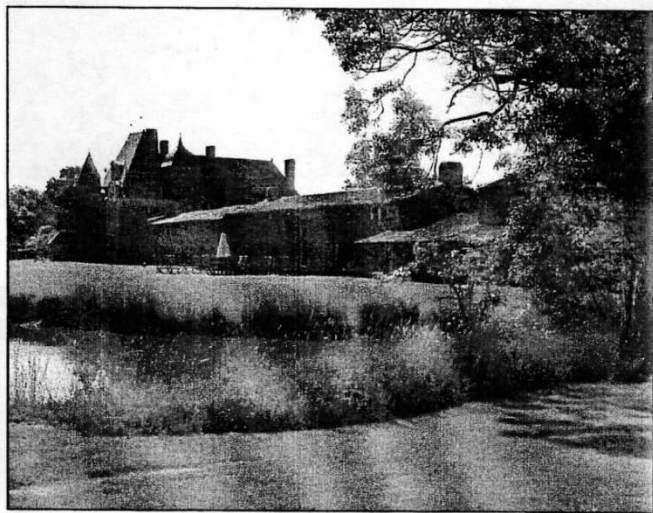
C'est par un beau matin ensoleillé que nous nous sommes retrouvés, ce dimanche 28 mars pour le 17^{ème} rallye annuel de l'ARPA. Rendez vous était pris au garage Peugeot de St Philbert de Grand Lieu. Le café nous était offert par Mr Egonneau, propriétaire du garage. Une exposition de cabriolets ainsi que d'une 403 et une 404 nous attendait, autour de la nouvelle 407.

Tout le monde est là, 45 équipages sont prêts au départ. Nous partons vers la Limousinière. Le convoi prend forme, encadré par Patrice et Caroline Griffon dans la 203 pick-up en tête, Odile Ricard dans sa 404 break, Frédéric Triou en Type H jaune, (Sa 402 n'a pas voulu venir cette année, faute de frein.....) au sein du peloton et Pascal Ricard ferme de convoi avec son plateau, espérant n'avoir rien à ramasser aujourd'hui. Quatre motards nous assistent pour assurer la sécurité sur le parcours.

La route défile sous nos roues, pour le plus grand contentement de nos anciennes. Le temps est frais, les passants retrouvent le sourire en même temps que leurs souvenirs. Nous passons Corcoué sur Logne, et voici à Rocheservière. Le carrefour dangereux est vite passé, grâce à la dextérité de nos motards. Nous traversons ensuite le



Nos voitures se prélassent au soleil, sur le parking de la Chabotterie.



Le chateau de la Chabotterie.



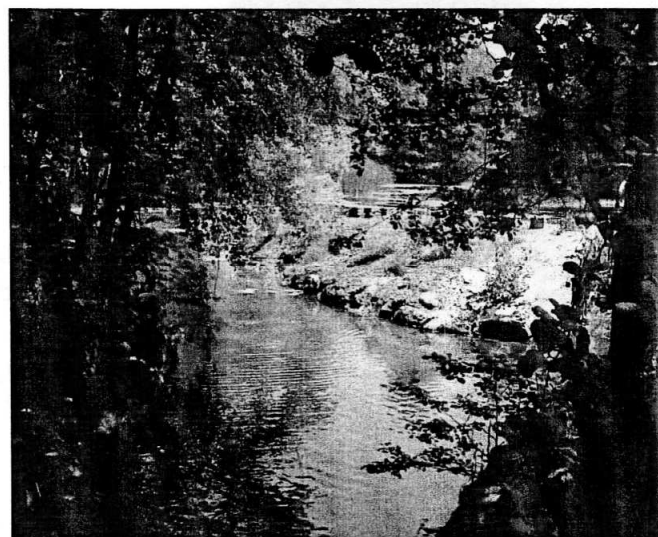
Le musée des ustensils de cuisine.



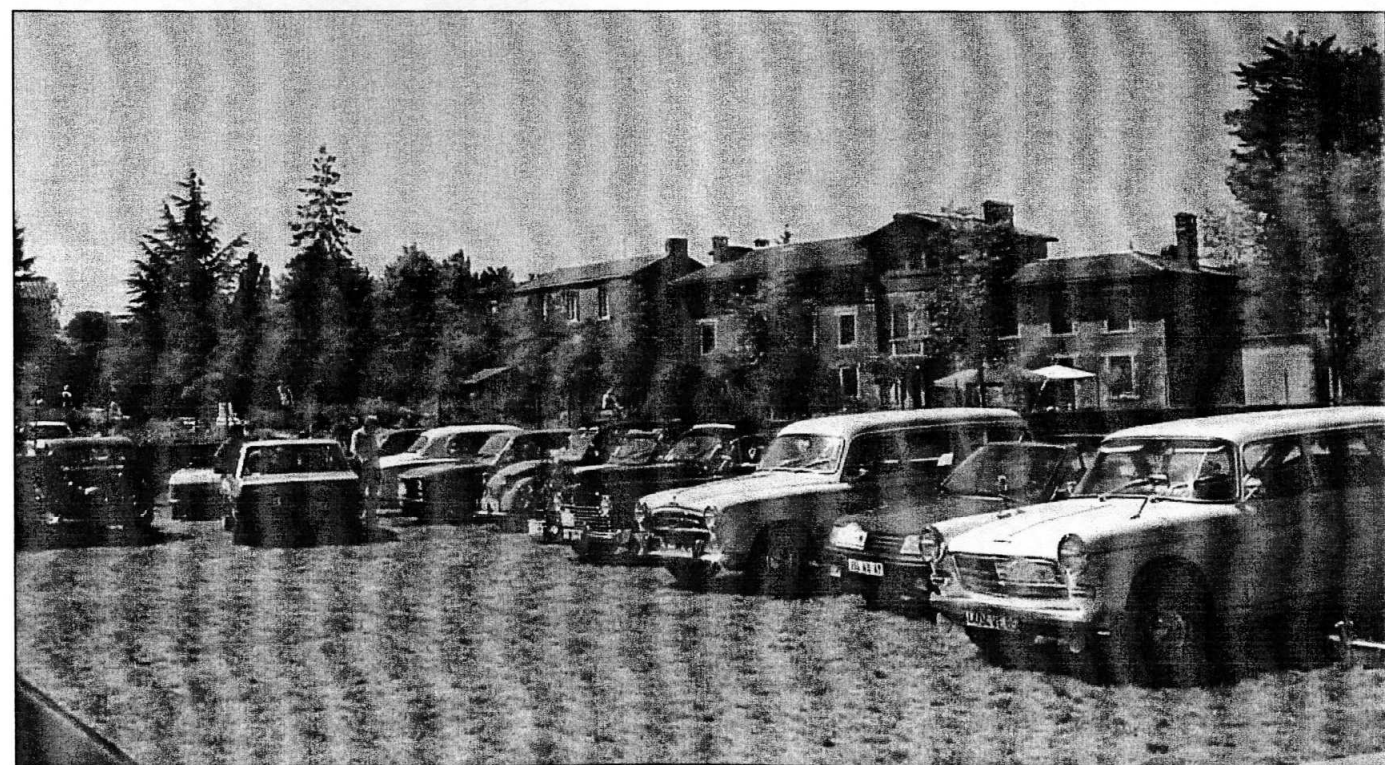
Nos amis de Vallet ont tout préparé pour le barbecue du midi. La 2cv de Laurent est chargée de sarment de vigne pour le feu.



Nos voitures, sur le parking de Saint Georges de Montaigu.



La Maine, autour de la Maison de la Rivière de Saint Georges de Montaigu.



Nos voitures sur le parking du moulin à foulon de Cugand.

centre ville par un joli pont médiéval. Tout le monde se regroupe à la sortie du bourg, et nous partons vers St Sulpice le Verdon, au château de la Chabotterie.

Pardieu ! Il commençait à faire soif. Voici donc le moment de la collation du matin, brioche, liquides divers pour tous les goûts. Nos belles profitent de ce beau paysage pour se reposer un peu.

Nous revoici parti sur les routes verdoyantes de Vendée. Clin d'œil complice des anciens de La Copechanière, et nous voici à St Denis La Chevasse. Une nouvelle pause nous attend au musée des Ustensiles de Cuisine. Une dégustation de gâteaux succulents nous attend, et la visite, très instructive, nous replonge dans l'univers de nos grand-mères.

Etrangement, l'heure tourne trop vite dans cet univers où le temps semble s'être arrêté. Il faut déjà repartir. Nous croisons un mariage devant l'église... Jamais il n'y aura eu autant de bouchons à St Denis un dimanche !!!!!

Nous revoici parti par les routes, Chauché, Chavagnes en Paillers, puis direction St Georges de Montaigu... l'organisation est impeccable, et tout le monde suit sans problèmes, sur une petite route bucolique. La Vendée nous cachait encore des merveilles !! De petits trésors défilent sous nos yeux. Enfin voici St Georges, et la pause attendue

du midi. Nous sommes très bien reçu par Mr le Maire, qui nous offre cordialement le verre de l'amitié, dans les plus pures tradition vendéennes. Un pré ombragé nous attend, pour le pique nique, près de la maison de la rivière.

Moment de pause, ou tout est permis. Tout le monde s'installe, un barbecue s'enflamme, nos amis de Vallet font les choses en grand ! Repas à la bonne franquette, café et sieste en option. Mais déjà, nos anciennes réclament à corps et à klaxon, les moteurs piaffent d'impatience, dans l'attente de reprendre la route.

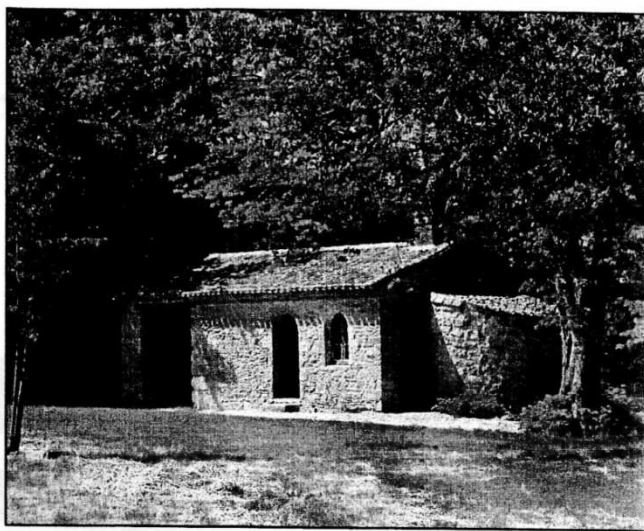
Et c'est parti. Direction la Guyonnière, Treize Septiers, Cugand ; nous voici au moulin à foulon de Gétigné en bordure de Sèvre. Il y a déjà beaucoup de monde, et chacun attend son tour pour la visite, fort instructive d'ailleurs, en prenant le frais au bord de l'eau. Le moulin, qui servait à fouler les draps de laine pour les feutrer grâce à d'énormes marteaux en bois mus par la force de l'eau, est encore en fonctionnement pour notre plus grand bonheur.

De retour dans nos véhicules respectif, nous filons vers Clisson, Gorges, et suivons la vallée sinueuse mais charmante de la Sèvre Nantaises, pour arriver dans le pays du muscadet.

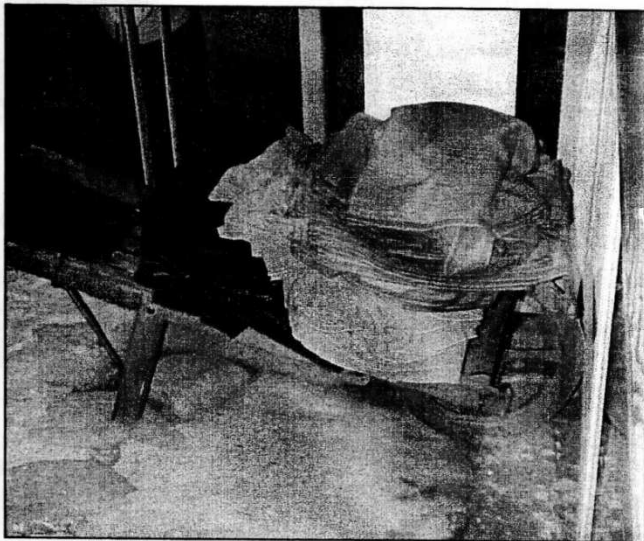
Aïe ! Une jolie 2CV a une baisse de forme. Bientôt, elle tombe en panne. Heureusement, Pascal est là, en queue de convoie avec son plateau. Elle finira le rallye en «stop» sur la remorque. Enfin nous arrivons tous à Château Thébaud, où nous sommes accueillis par Mr le Maire, pour la remise des prix et le verre de l'amitié.

Un grand bravo pour René, le gagnant de notre jeu, et pour notre équipe de motards du club de l'Herbergement, qui nous ont escortés avec efficacité toute au long de cette journée. Un grand merci aux organisateurs de cette belle journée : Patrice Griffon et Frédéric Triou et vivement le 18^{ème} rallye annuel de l'ARPA.

Texte : Pascal Ricard,
Photos : Dominique Beauchêne



La petite maison à côté du Moulin à Foulon qui servait à feutrer la laine.



Ci dessus : Une brouette chargée de drap de laine au moulin à foulon de Cugand.

Ci dessous : Nos voitures sur le parking du moulin à foulon.



Coupures de presse

Rallye du 6 juin 2004

Presse Océan (Départemental)

NOSTALGIE

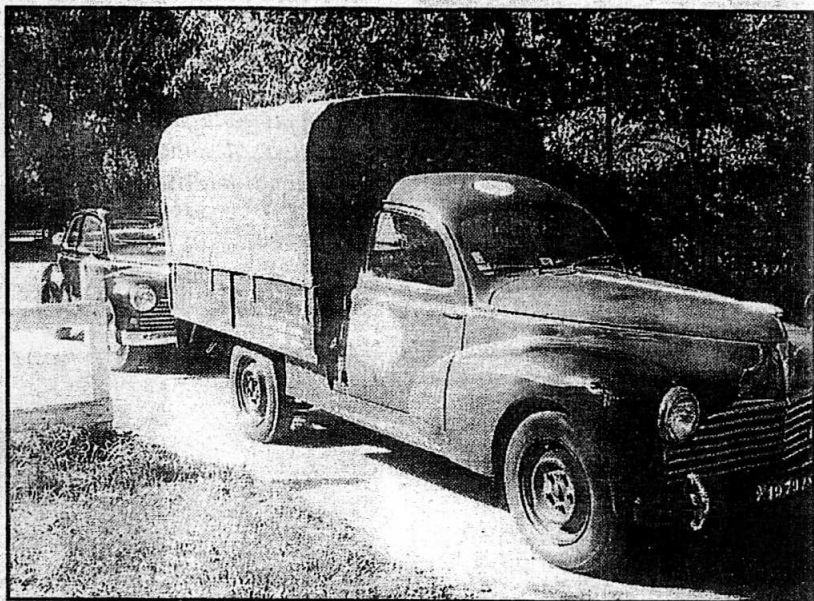
Les vieilles Peugeot sillonnent les routes du Vignoble dimanche

L'amicale Rétro Peugeot Atlantique (ARPA) organise son désormais traditionnel rallye Peugeot dimanche.

Le rallye pique-nique de l'ARPA, ouvert à toutes les Peugeot anciennes, a gagné ses lettres de noblesse au fil des éditions. Une cinquantaine de vénérables Peugeot, couvrant plus de 50 ans de production (de la 402 des années trente à la 504 V6 des années soixante-dix), soit plus de 120 personnes sont attendues ce dimanche. Pour ce 17^e rendez-vous, les voitures sillonneront le Vignoble nantais.

Le départ sera donné à 9 h du garage Egonneau à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu pour un périple entre Loire-Atlantique et Vendée. La municipalité de Saint-Georges-de-Montaigu accueillera la caravane le midi au sein de la bucolique maison de la rivière.

L'après-midi, les participants, issus principalement de la région Grand Ouest, traverseront



Une cinquantaine de vénérables Peugeot, couvrant plus de 50 ans de production sont attendues.

le Sèvre-et-Maine jusqu'à l'arrivée, salle du Bois de la Haie, à Château-Thébaud.

Les belles, seront, bien sûr, exposées à plusieurs reprises lors des grandes étapes : à Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, garage Egonneau, de 8 h 30 - 9 h ; à Saint-Denis-la-Chevassé de

10 h 30 à 11 h 30 ; à Saint-Georges-de-Montaigu de 12 h 30 à 15 h ; à Cugand de 15 h 30 à 16 h 30 ; à Château-Thébaud de 17 h 30 à 19 h. L'amicale est ouverte à tous les amateurs de Peugeot anciennes des séries 01, 02, 03 et 04.

09NS 17NN 09EN

Coupures de presse

Rallye du 6 juin 2004

Rallye Peugeot dans le sud-Loire dimanche



Une cinquantaine de vieilles Peugeot participeront à ce rallye.

L'Amicale rétro Peugeot atlantique, dont le siège est à Saint-Sébastien-sur-Loire (128, rue de la Jaunaie), organise son traditionnel rallye pique-nique, ce dimanche.

C'est la 17^e édition de cette manifestation ouverte à toutes les Peugeot anciennes. Cette année, une cinquantaine de vieilles dames (de la 402 des années 30 à la 504 V 6

des années 1970) chemineront à travers le vignoble nantais et quelques bourgades de Vendée. Le départ sera donné à 9 h du garage Egonneau, à Saint-Philbert-de-Grandlieu.

On pourra admirer ces belles voitures à Saint-Philbert-de-Grandlieu, de 8 h 30 à 9 h. Ou à Château-Thébaud, de 17 h 30 à 19 h.

Presse Océan

Ouest France du 4 juin 2004
Pages Nantes Métropole

Château-Thébaud

L'Amicale Rétro Peugeot au pied du Moulin Chupin



Des voitures de collection à Château-Thébaud dimanche ;

Le 17^e rallye l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique (ARPA) s'achèvera dimanche au pied du Moulin Chupin. Les curieux pourront admirer une cinquantaine de véhicules de collection.

L'Amicale Rétro Peugeot Atlantique réunit chaque année des collectionneurs de voitures anciennes de toute la région pour un rallye-découverte. Le président de l'ARPA, Frédéric Triou et son bureau proposent pour cette 17^e édition un parcours d'environ 110 km : « Nous offrons une promenade à travers le pays de Retz, le Haut Bocage

et le vignoble nantais. Cette journée sera basée sur la détente, la découverte et le tourisme ».

Le rallye partira du garage Peugeot de Saint-Philbert pour un premier arrêt au manoir de la Chabotterie, visite du musée des ustensiles de cuisine à Saint-Denis-la-Chevasse, Maison de la rivière à Gorges, Moulin à foulon à Cugand. Les voitures achèveront leur périple vers 17 h 30 à Château-Thébaud. Elles se laisseront admirer sur le parking du Moulin Chupin. Tous les participants se retrouveront salle du Bois de la Haie pour la remise des prix et le verre de l'amitié offert par le maire.

Rallye du 6 juin 2004

Hebdo Sèvre et Maine du 3 juin 2004

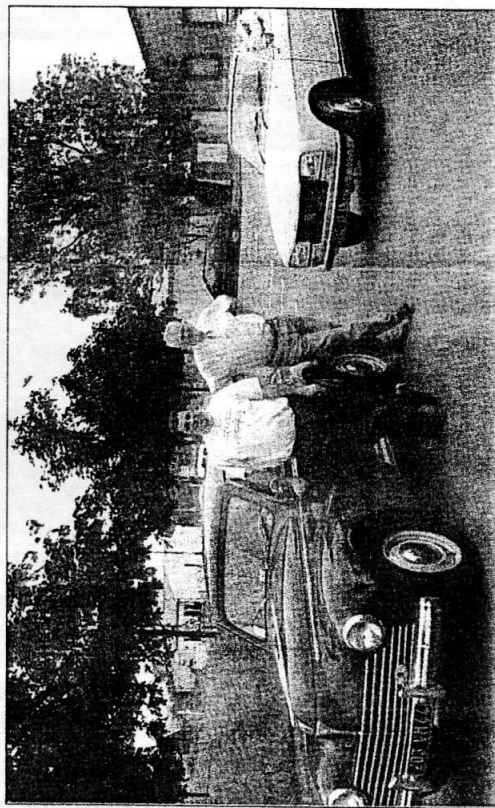
Château-Thébaud

Dernière escale des "Peugeotistes" au Moulin Chupin

Dimanche, à l'invitation de l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique, une cinquantaine de véhicules anciens se promènera sur les routes de la région.

Le 17^e rallye de l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique a choisi pour itinéraire les routes de la région. Cette sortie annuelle est ouverte à tous les véhicules de plus de 25 ans mais rassemble en général plus de 80 % de marque Peugeot. Elle réunira dimanche une cinquantaine d'amoureux des voitures anciennes des Pays-de-Loire, de Bretagne, de Poitou-Charente et de Paris. Le président de l'association Frédéric Triou et son staff leur ont concocté un très joli parcours : "nous proposons une promenade à travers le pays de Retz, le Haut Bocage et le Vignoble nantais. Cette journée sera basée sur la détente, la découverte et le tourisme."

Le rallye partira du garage Peugeot de St-Philbert pour un premier arrêt au manoir de la Chabotterie, une visite du musée des ustensiles de cuisine



Les organisateurs en reconnaissance sur le lieu d'arrivée

à St Denis-la-Chevassse, la Maison de la Rivière à St-Gorges, la Moulin à foulon à Cugand...

La sécurité reste l'une des préoccupations constantes

des organisateurs. "Cinq mots nous escorteront durant toute cette journée. Ils nous faciliteront, entre autres, la traversée des points chauds. En outre, un plateau nous suivra durant tout le circuit". La journée s'achèvera à Château-Thébaud, salle du Bois de la Haie où aura lieu la remise des prix et où le verre de l'amitié sera offert.

L'A.R.P.A. rassemble les passionnés du "Lion"

L'Amicale Rétro Peugeot Atlantique rassemble les propriétaires d'anciennes automobiles et motocyclettes Peugeot ainsi que les amateurs au sens large. L'amicale est l'interlocuteur du constructeur et aide les collectionneurs à maintenir l'un des buts que s'est fixé le club dont la mission est la mise en valeur du patrimoine rattaché à la marque.

A l'origine trois amis lancent en 1985 l'Amicale 203. Ils sont bien vite rejoints par de nombreux camarades propriétaires d'autres modèles de la marque. Aussi, pour être plus représentatifs, les responsables créent, dé-

but 2001, l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique, extension de l'Amicale 203. Il y a un bureau de 13 personnes présidé par Frédéric Triou. Le club compte six commissions spécifiques : véhicules d'avant-guerre ; 203, 403, 204-304-404, 504, 604, Audi, aujourd'hui, les amicalistes multiplient les restaurations et manquent de place. Le local qui héberge le matériel à Maisdon/Sèvre est maintenant trop petit et l'ARPA cherche un hôte pour entreposer ses pièces détachées.

Contacts : Amicale Rétro Peugeot Atlantique (ARPA) 128 rue de la Jaunaie, 44230 St-Sébastien-sur-Loire. Tel : 02 40 06 54 91

Rallye du 6 juin 2004

Vendée Matin, juin 2004

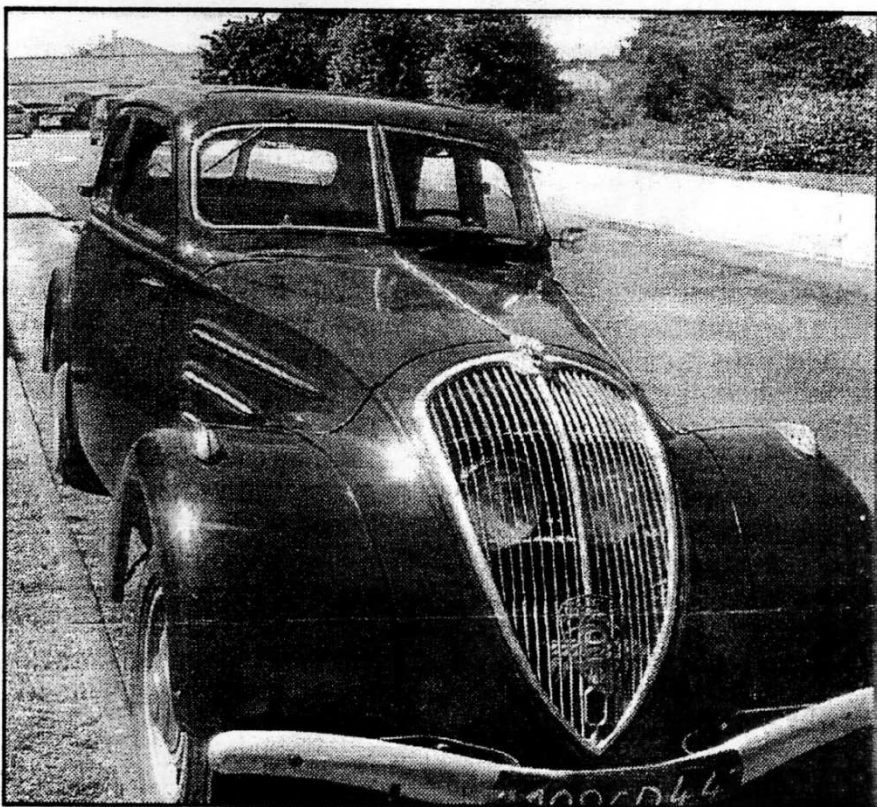
Saint-Georges-de-Montaigu

Une quarantaine de Peugeot de collection paradent en centre bourg

De la 402 d'avant guerre à la 205 GT décapotable et une 604 Turbo, une gamme très complète des modèles de la marque au lion a attiré les curieux.

Dimanche 6 juin, une quarantaine de voitures anciennes s'étaient donné rendez-vous au centre bourg de Saint-Georges-de-Montaigu. C'est l'ARPA (Amicale Rétro Peugeot Atlantique) qui a organisé ce rallye le jour de la fête des mères. Outre le plaisir de se retrouver entre copains partageant la même passion, Saint-Georges était un but de balade pas trop longue pour ces vieilles grand'mères et aussi un cadre de pique-nique idéal sur les bords ombragés de la Petite Maine.

Les premières sont arrivées vers 11 h. Si les modèles de 203 étaient majoritaires, leur parfait état externe et interne fait la fierté de leurs propriétaires. Certaines datent des années 1949. Les coupés ou berlines décapotables ont fait des envieux. La plus belle et la plus rare est la propriété du président de l'amicale Frédéric Triou. C'est un coupé de 1952 bleu clair. Fabriquée uniquement pendant un an et demi



L'Antique 403 légère d'avant guerre, increvable.

elle n'a été fabriquée qu'en 955 exemplaires. Son prix très élevé pour l'époque et sa silhouette racée en faisait la voiture des épouses des patrons d'industries. Une étincelante décapotable 404 dans une livrée rouge sans aucun défaut avec des sièges en cuir véritable jouait les vedettes au milieu des 203 et 403 berlines de tous âges ainsi que des 304. La plus ancienne, une vénérable 402 dite légère produite

vers 1938, a beaucoup amusé les curieux avec son pare-brise ouvrant en deux parties et ses phares bien cachés derrière la calandre. D'autres associations de vieilles voitures de la région avaient été invitées et une très belle Austin Healey Sprite d'un bleu pastel très anglais, décapotable surbaissée, attirait la jeunesse georgoise. Une 4 CV, une Ami 6 et deux dodoches complétaient cette exposition.

Coupures de presse

Rallye du 6 juin 2004

Château-Thébaud

Les Peugeotistes en promenade dans le Pays de Retz et Vignoble



Un rallye qui s'est achevé à Château-Thébaud avec la remise des coupes

Amicale Rétro Peugeot-Atlantique organisait dimanche son 17^e rallye. La randonnée s'est achevée au pied du Moulin Chupin avec la remise des prix et le verre de l'amitié.

Le rassemblement de voitures anciennes, dimanche en fin d'après-midi sur le parking du Moulin Chupin, a attiré les curieux. C'était la dernière étape du rallye annuel de l'ARPA (Association Rétro Peugeot Atlantique).

Au fil des questions, les équipages de ces voitures de collection se sont promenés à travers le pays de Retz, le Haut Bocage et le Vignoble nantais. Les voitures ont bouclé leur parcours vers 17 h 30 à Châ-

teau-Thébaud.

Cette belle journée s'est achevée par le verre de l'amitié offert par un viticulteur castelthébaltais. Le président de l'A.R.P.A., Frédéric Triou et son équipe ont remis les récompenses aux participants : une centaine de personnes qui formaient les équipages des 44 voitures présentes venues du grand Ouest et de la région parisienne.

Palmarès : Questionnaire rallye, Hillaret René (203 cabriolet), Concours étape, M. Moriceau (Austin Healey Sprite), Prix spécial du jury, Bernard Hardy (403 Cabriolet), prix de la malchance, Philippe Charrier (2CV Citroën), Pris de la mise en scène et costumes, M. et Mme Baroquin (203 cabriolet).

Amicale Rétro Peugeot Atlantique
128 rue de la Jaunaie - 44230 Saint-Sébastien/Loire - tel : 02 40 06 54 91.

Ouest France

Saint-Philbert-de-Grandlieu

Quarante-cinq voitures pour le 17^e rallye Peugeot



Départ très remarqué des Peugeot, route de la Limouzinière, ce dimanche matin.

Dimanche, l'amicale Rétro Peugeot Atlantique organisait une sortie de santé pour les « vieilles dames Peugeot » brillantes de tous leurs atours. Le départ avait lieu route de la Limouzinière, après un petit-déjeuner (croissants-café) offert par le club des Collectionneurs philibertins, quarante-cinq véhicules, encadrés par le club de motos de Montaigu, chargé de la sécurité, ont pris la route pour Saint-Denis La Chevassse, Saint-Georges de Montaigu, Cugand, des visites étaient organisées dans les différents lieux.

Château-Thébaud, dernière étape, après la remise de prix, (un concours-rallye est organisé à

chaque sortie), et un prix spécial look également, attribué cette année à Bernard Baroquin. Un vin d'honneur était offert par la municipalité, pour clôturer cette belle journée d'été.

Presse Océan

Coupures de presse

Rallye du 6 juin 2004

Ouest France, juin 2004

Château-Thébaud

La halte remarquée des voitures de collection

Parmi les très nombreuses manifestations qui se déroulaient à Château-Thébaud le dernier week-end, l'arrivée du 17^e rallye de l'Amicale rétro Peugeot, présentant une quarantaine de voitures, n'est pas passée inaperçue.

Frédéric Triou, pour la 17^e édition de son rallye, avait choisi cette année de regrouper les concurrents au Moulin-Chupin. Objectif : remettre coupes et médailles à l'issue de quelque 110 km à la découverte des petites routes du Pays de Retz, du Haut-Bocage et du vignoble nantais.

Parmi les belles d'autrefois, les Peugeot étaient les plus nombreuses avec quelques belles brochettes de 203, découvrables, berlines et coupés. Très remarquables, les cabriolets 403, mondialement connus grâce à un certain Columbo.

Tout au long du parcours, les voitures se sont bien comportées et n'ont guère connu de défaillance. Frédéric Triou, l'âme de cette promenade, explique : « **Spectateurs et participants ont passé une magnifique journée. Chaque halte est une occasion de partager sur une passion qui n'est pas prête de s'éteindre.** »



Le célèbre détective de la télévision, Columbo, a trouvé des émules au sein de l'Amicale rétro Peugeot.

● Basket Sèvre-et-Maine

La permanence pour l'inscription au club de basket Sèvre-et-Maine se tiendra le samedi 12 juin, de 10 h à 12 h, dans le hall de la salle des sports. Renseignements auprès de Marie-Annick Marnier au 02 40 06 57 09.

● Aquagym

La section piscine de l'amicale laïque ouvre un nouveau créneau d'aquagym à la piscine des Hauts-Thébaudières, le mardi de 13 h 15 à 14 h et ce dès la rentrée 2004. Les pré-inscriptions sont à prendre en juin auprès de Nicolas Evin au 02 40 03 81 93.

Randonnée Mélusine (1)

Les 11 et 12 septembre 2004

St Philbert et la fée Mélusine.

Samedi 11 Septembre 2004

Départ 9h00.
Temps Idéal pour
rouler, 300 kms
s'étalent devant
nous.

10h10 : Arrivée
en forêt de
Grasla, où les
équipages apprécient ce site pour quelques
minutes de détente. Arrivée à St Florence avec
20 minutes de retard sur l'horaire, où nos amis
Vendéens nous attendent.

10h30 : Départ pour Mouilleron en Pared, en
direct, sans arrêt collation au barrage de
Rocheteau. Carrefour du Loup Pendu, je croise
un petit groupe faisant demi-tour pensant qu'il
avait raté l'arrêt du barrage. Il n'en était rien, afin
de respecter l'horaire de visite du musée des
Deux Victoires ; le barrage a été volontairement

**85 - RALLYE DE L'AMICALE RÉTRO
PEUGEOT ATLANTIQUE EN VENDÉE**

RV à St-Philbert de Grand Lieu (44).

Circuit sur 300 km.

Amicale rétro Peugeot Atlantique - ARPA,

128, rue de la Jaunaie,

44230 St-Sébastien-sur-Loire,

tél. (Jean-Jacques Rousseau) 02 40 78 78 27

ou (Bernard Barroquin) 02 40 78 78 26.

Manifestation organisée par l'ARPA
Organisateurs : J.J. Rousseau et B. Barroquin



Départ de St Philbert. Distribution de plans pour le trajet à venir.



Arrêt en forêt de Grasla : Quelle attention !



Arrêt sur le site des moulins de Mouilleron en Pared. Altitude : 184 mètres.

laissé par le gros de la troupe. Tel un chien de berger, je remis dans le droit chemin ces brebis égarées, tâche dévolue dès le départ à la famille Rousseau.

Au musée, l'apéritif nous fut offert par le club de la Châtaigneraie (Volants et Vieux Guidons) 15h15 : Départ pour le site minier, malgré ne petite panne sans gravité (cosse desserrée), l'horaire de visite fut respecté.

Visite qualifiée par les équipages de très intéressante et instructive. Beaucoup d'entre nous ignoraient l'existence de cette cité minière dans le sud Vendée. Qui arrêtera sont activité en 1958.

Visite écourtée malheureusement par une forte averse.

Arrivée à Mervent, où là, sous la pénombre d'arbres majestueux, nous avons dégusté la fameuse spécialité Vendéenne qu'est le Préfou. Dégustation très appréciée accompagnée d'un Pinot artisanal généreusement offert par Mr et Mme Godet Brice.

Arrivée à nos gîtes pour 20h00, distribution des clés dans une certaine confusion.

Le repas fut apprécié de tous dans une ambiance chaleureuse, sous la direction d'Yvon pour les chants. Vers 22h30, nous regagnons nos chambres pour un repos bien mérité.

A demain...



Dégustation de Préfou en forêt de Mervent



Photo de groupe avant le départ des Cledelles. (Résidence de vacances)

Dimanche 12 septembre

Après un copieux petit déjeuner, visite de Vouvant au rythme du promeneur.

11h00 : Le ronronnement ventru de nos Peugeot se fit entendre.

Départ pour une petite fête locale. Accueil chaleureux, et présentation de nos véhicules un à un. Un regret toute fois, l'absence d'un terrain d'exposition pour nos véhicules (indépendant de notre volonté).

Quartier libre sur site jusqu'à 15h00, ou chacun aura pu fouiner et marchander à sa guise, (N'est ce pas Bernard H) à l'étale de chaque exposants. Suite au retard pris à la restauration, nous en sommes repartis à 16h00. Nous décidons malgré tout, de visiter un petit musée privé ; collection de tracteur et commentaire d'une personne érudite dans ce domaine de 1945 à nos jours. Présentation également de quelques véhicules, tous dans un état remarquable.

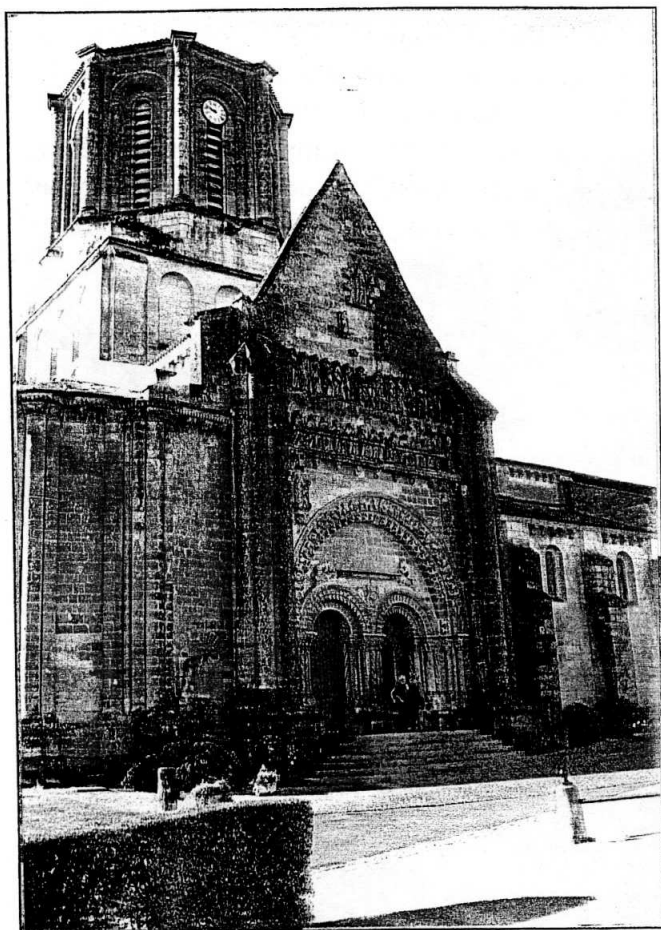
Ayant engendré du retard, nous supprimons le passage à Bazoges en Pared. Séparation de quelques équipages à la station service la plus proche, pour une dislocation totale aux Essarts. Dernier petit gorgeon, embrassades et félicitations qui nous vont droit au cœur, nous les organisateurs.

En espérant vous avoir concocté une sortie

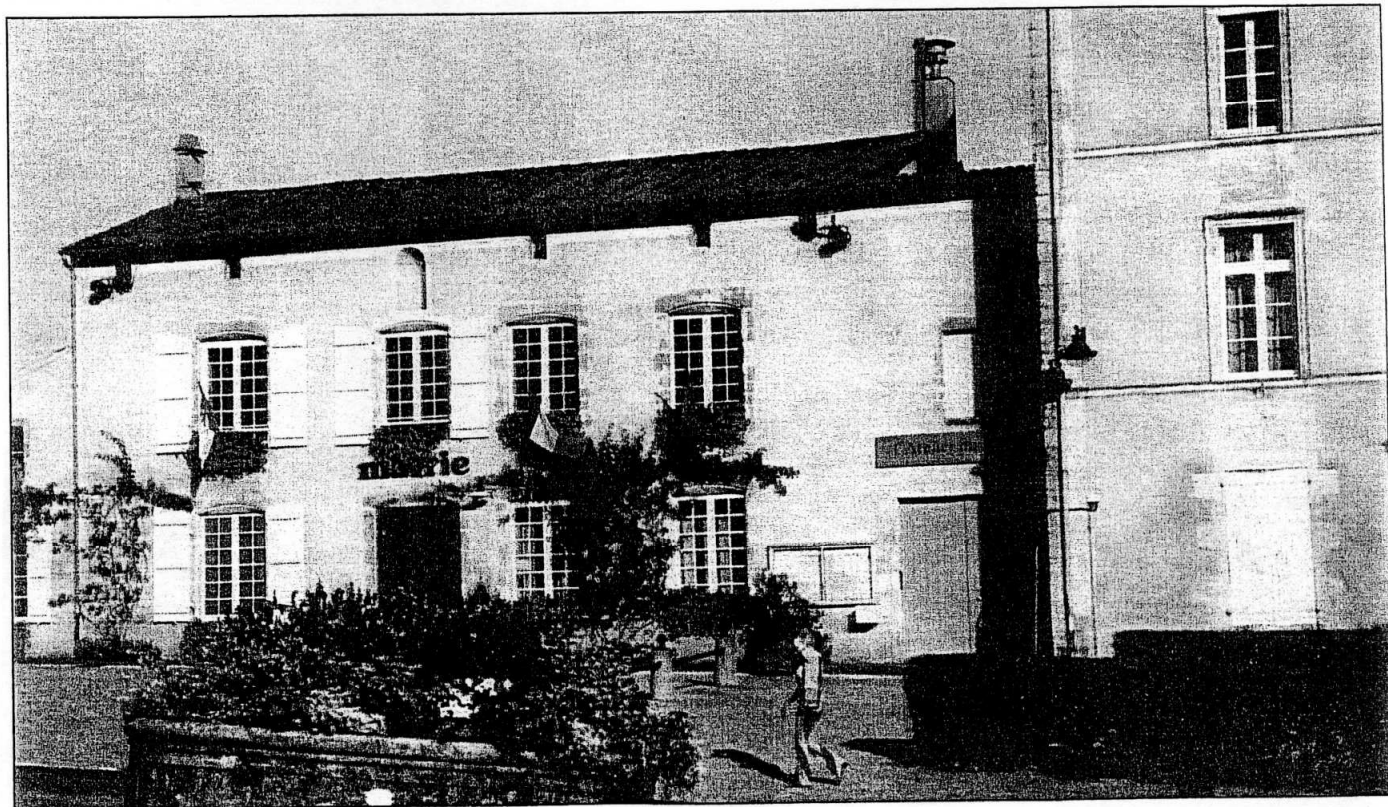
agréable.

La formule "les absents ont toujours torts" résume l'impression générale qui s'en dégage.

Texte et photos : Jean Jacques Rousseau.



Vouvant, son église.



Vouvant, sa mairie.

Randonnée Mélusine (2)

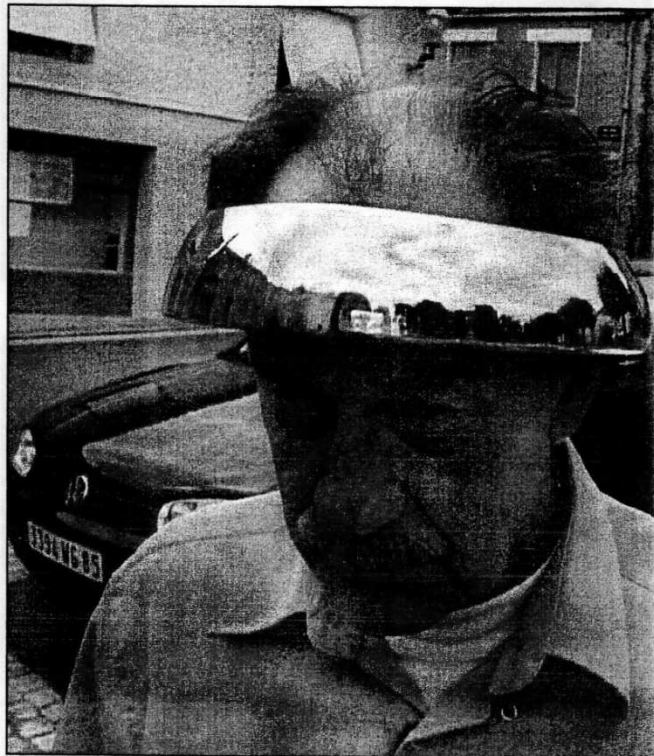
Les 11 et 12 septembre 2004

Histoire en images

Photos : Serge Panoff, Odile et Pascal Ricard

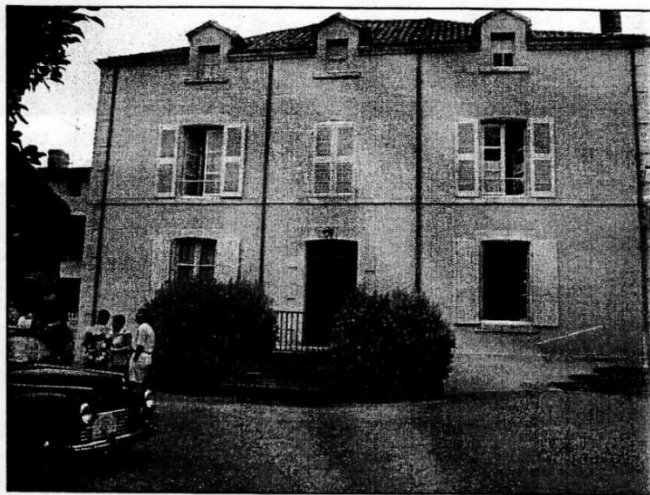


Place de l'Eglise de Ste Florence, premier arrêt pour les Nantais, rejoint par les Vendéens



Yvon serait-il devenu un ange? St Peugeot, priez pour nous !

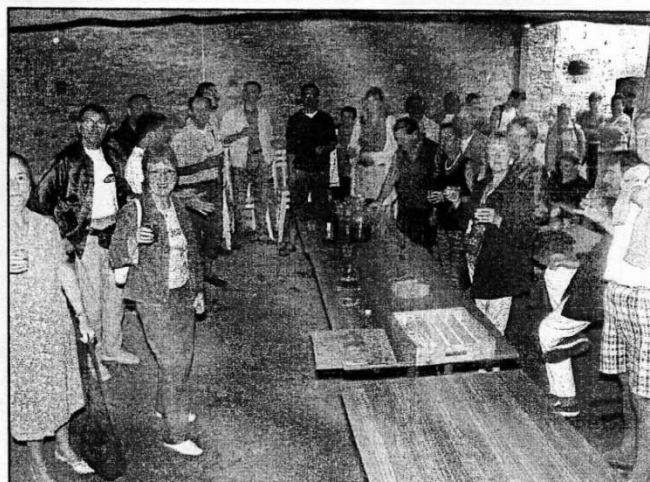
Manifestation organisée par l'ARPA
Organisateurs : J.J. Rousseau et B. Barroquin



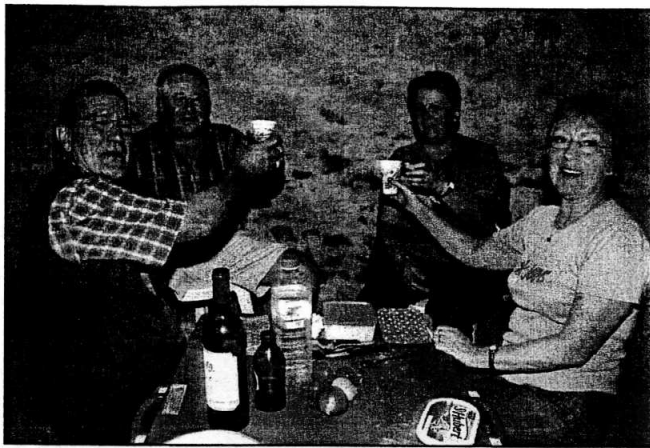
Musée des deux victoires (maison de la famille de Lattre de Tassigny)



Une superbe Cadillac nous attend à la pause déjeuner



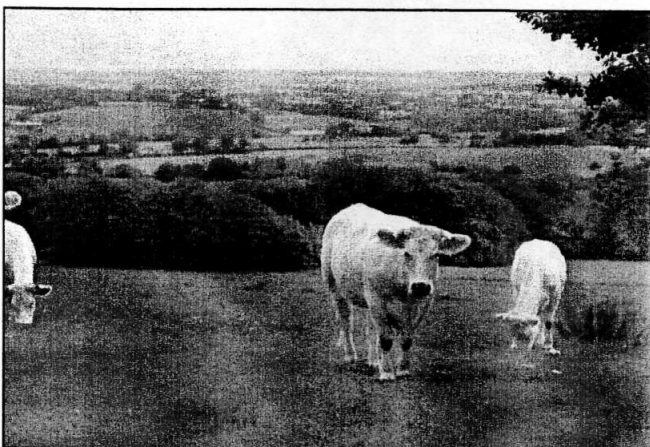
A votre santé !!!



Et un autre petit coup pour la route...



Repos et discussion en attendant le départ.



Vue sur la plaine depuis le site des moulins de Mouilleron en Pared.



Le parking de la mine à Feymoreau.L



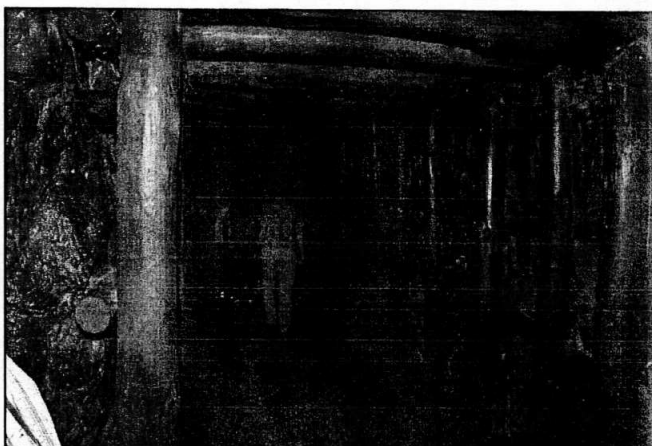
Le café de la mine fait face à nos voitures.



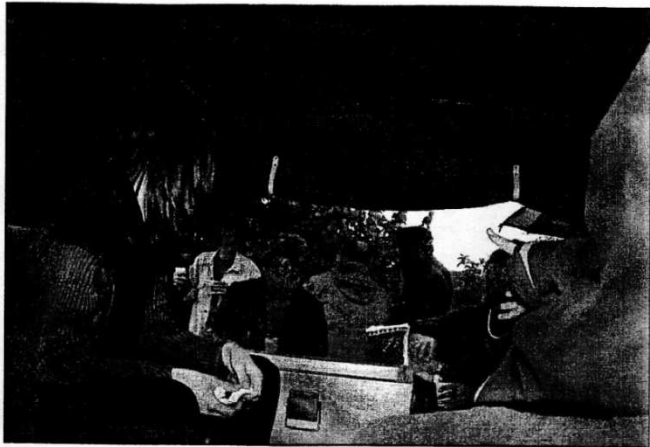
Comme toute bonne mine, elle possède son corron.



La salle des pendus de la mine. Les Arpaïens attendraient-ils leurs vêtements pour descendre au fond ?



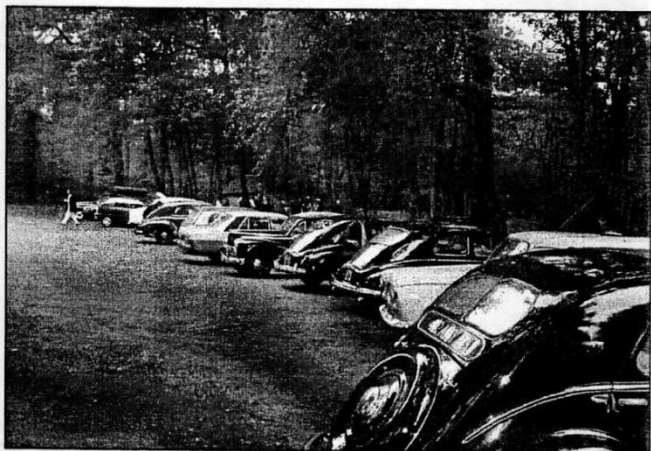
Nous voilà au fond de la mine, attention au grison !



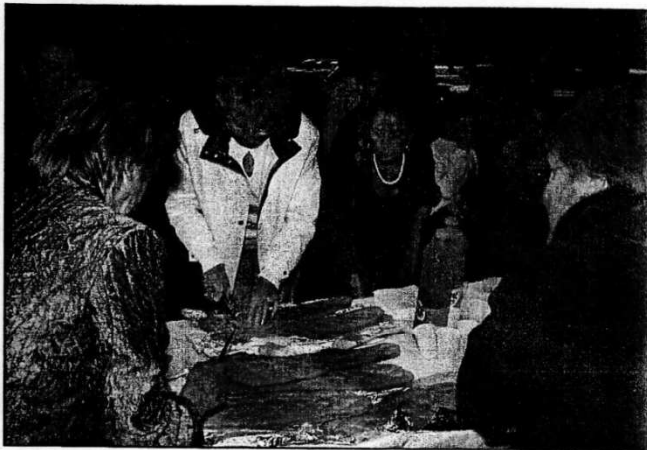
De retour sur le parking, une averse nous surprend.



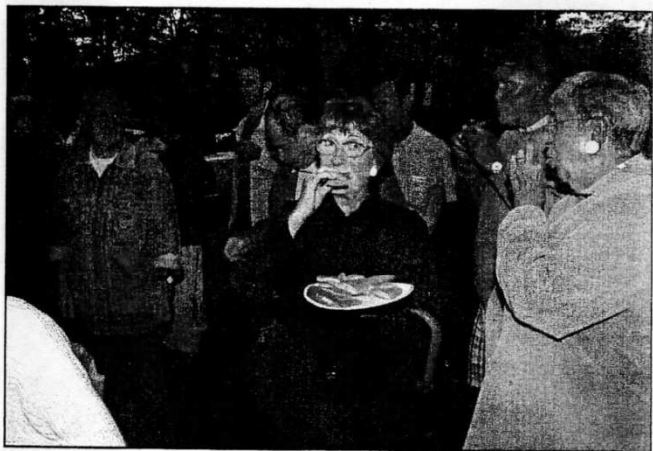
Tous aux abris ! Serge et Mireille ont trouvés la bonne place.



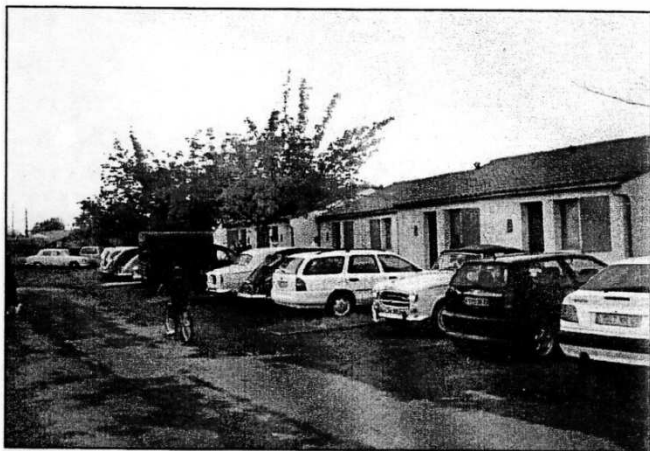
En forêt de Mervent, une pause verdoyante.



Mmmm ! Du préfou, on va se régaler !



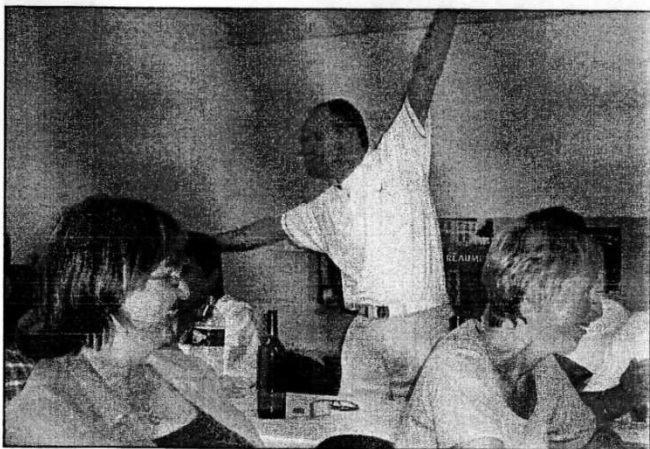
Prise en flagrant délit de gourmandise.



Les petites maison du village de vacances des "Cledelles".



Bon appétit !



Yvon fait l'avion ! Va-t-il s'envoler ?



En tout cas, on s'amuse bien !

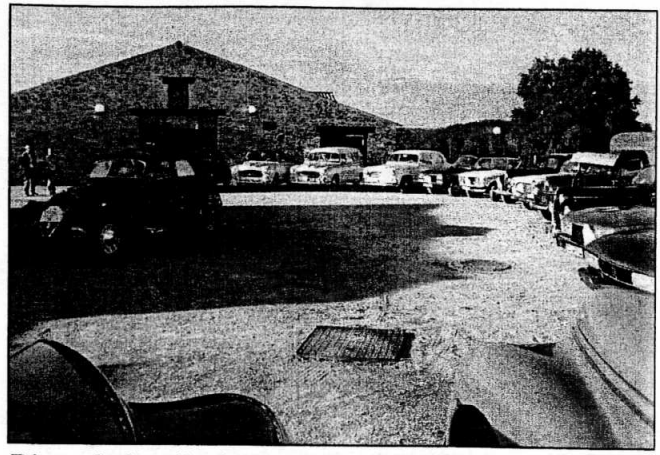
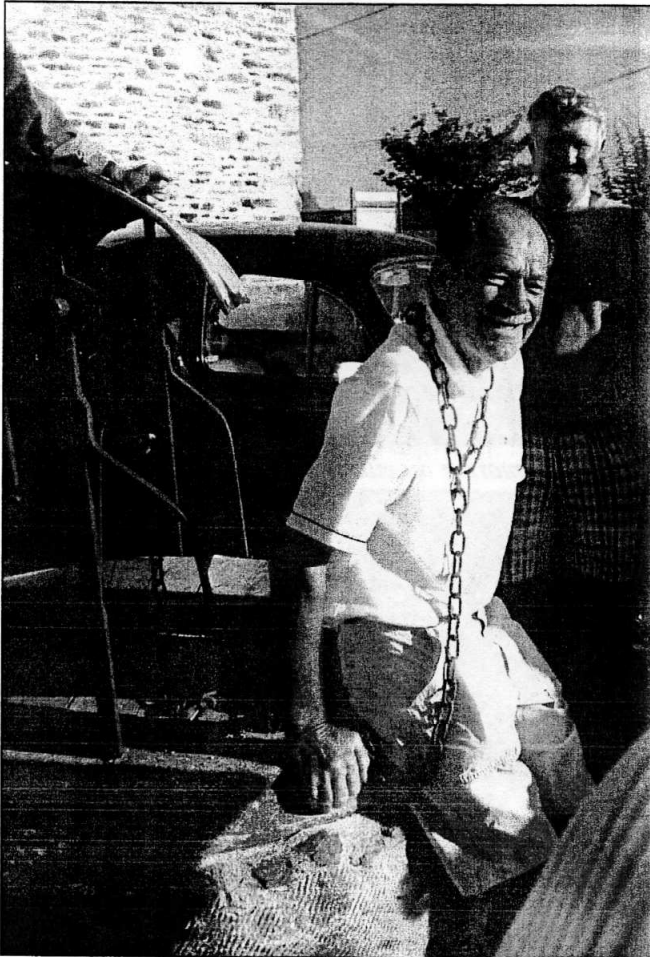


Photo de famille, le dimanche matin à Vouvant.



Elles sont belles nos Peugeot !



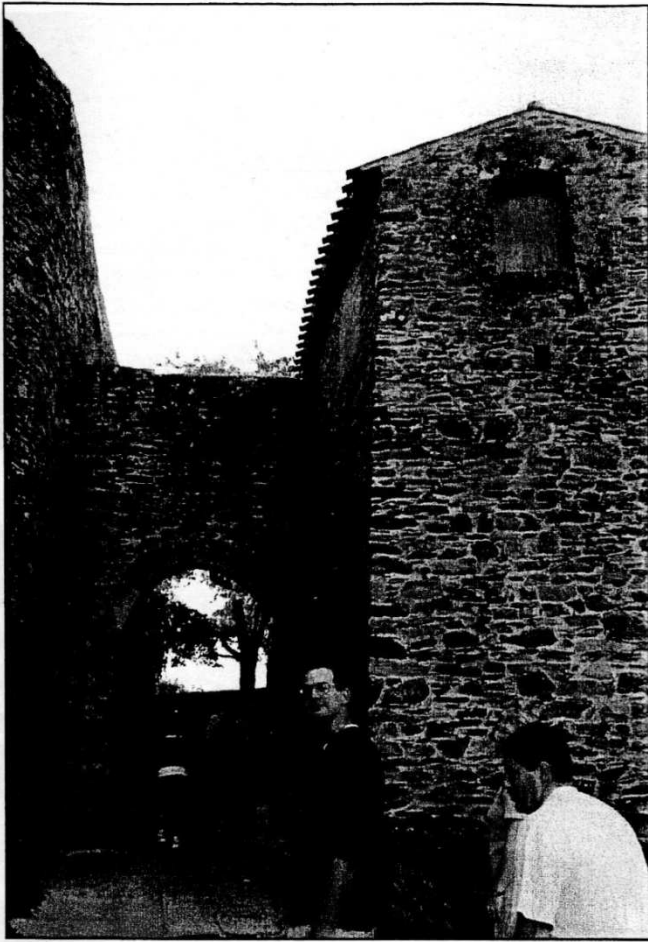
Yvon est tellement insupportable, qu'on l'a enchainé au puits!



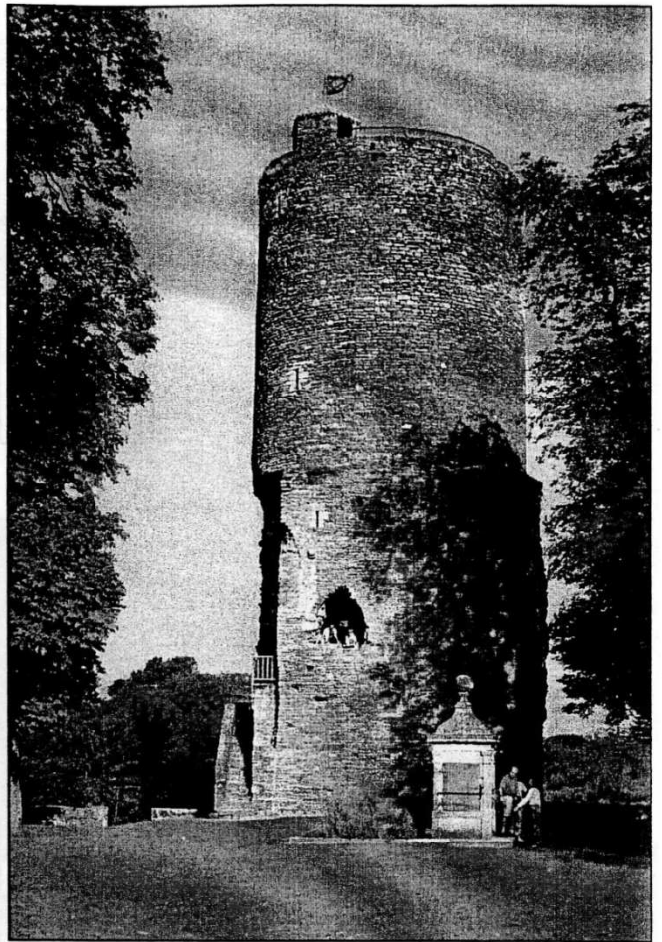
Toujours aussi belles !



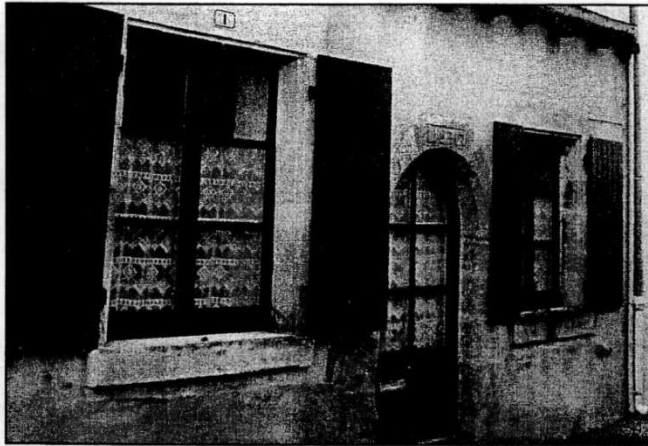
L'histoire de la fée Mélusine nous est compté par la propriétaire du village vacances.



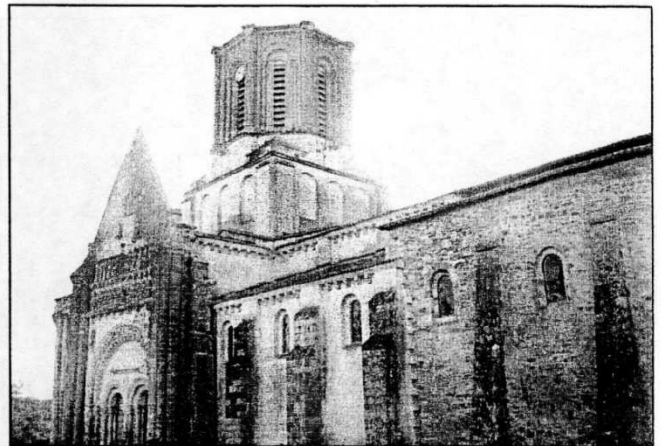
Vouvant, son entrée.



La fameuse tour Mélusine.



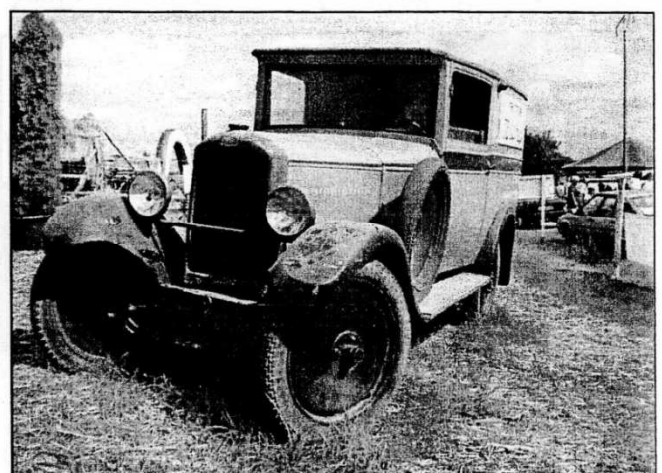
Les maisons sont très anciennes.



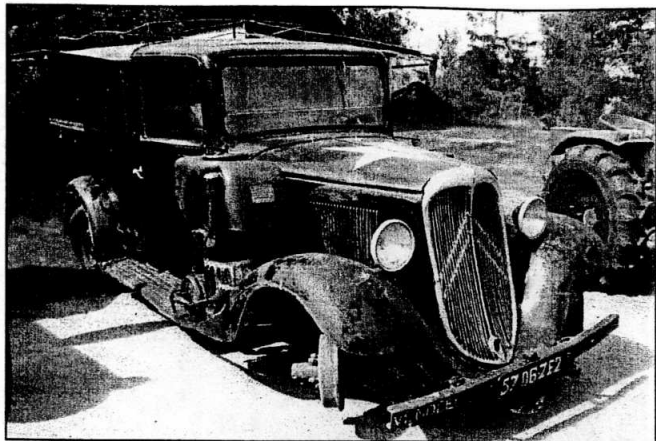
L'église de Vouvant.



Nous nous arrêtons dans une fête de village, le verre de l'amitié nous y est offert.



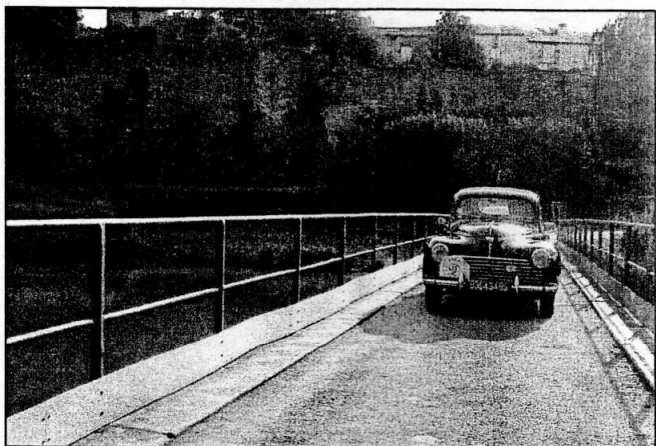
Une petite Peugeot des année 20 nous attendait.



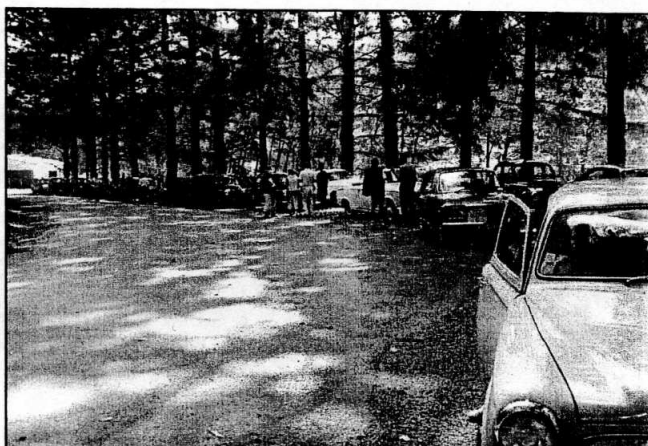
Citroën U 23 gazogène, sortie de grange.

Cette Camionnette "CITROËN" U23 de 1935
fonctionnant avec un GAZOGÈNE au Charbon
appartenait à Madame et Monsieur
- Alphonse ARTARI - de ST-VALÉRIEN
Epoux et Marchand de Charbon - elle servait à
transporter AVANT-PENDANT et APRÈS la guerre de 1914-18
les marchandises aux habitants du Canton de l'Écluse.
elle servait aussi souvent d'AMBULANCE.
L'Étoile AMÉRICAINE peinte sur le Capot
avait pour but que le véhicule soit reconnu
par les "pilotes" des avions de chasse "ALLIÉS".
elle a effectué son dernier voyage en 1948 après
avoir monté le MONT de l'Écluse en MACHES-ROCHES
"Rue" à ses propriétaires de l'époque Conscience 1903

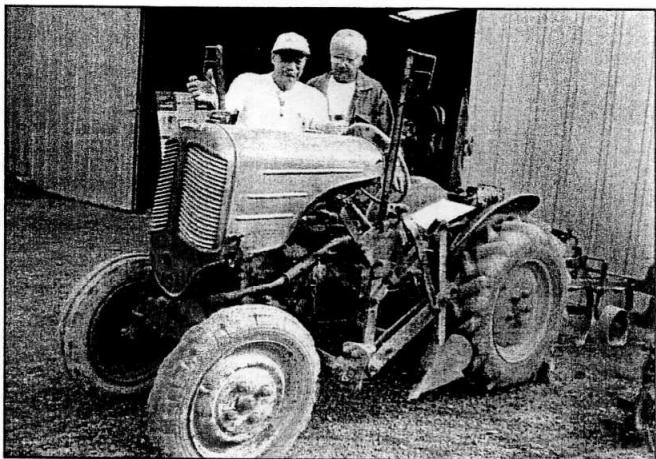
Son histoire.



Passage du barrage de Mervent.



Pause à côté du barrage.



Visite d'une belle collection privée d'engins agricoles...



... Avec démonstration à l'appuis.



Parking des Essarts, fin du rallye.



Au revoir, a bientôt...

Rétromobile 2004

Du 13 au 22 février 2004

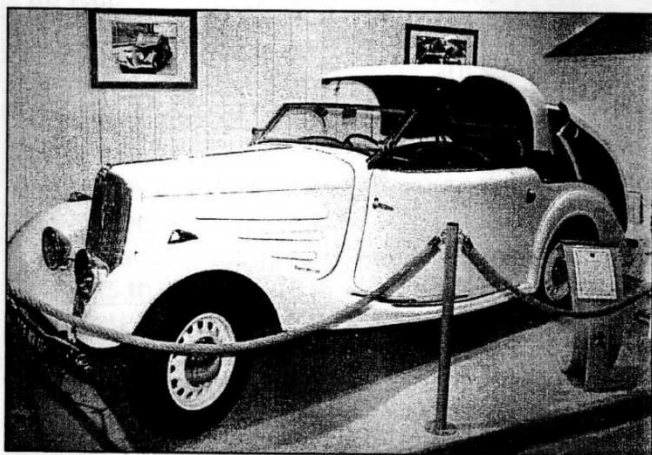
Manifestation où l'ARPA était présente

Comme chaque année, plusieurs adhérents se rendent à Paris, porte de Versailles à l'occasion du salon Rétromobile. C'est le moment pour chacun de rencontrer des membres d'autres clubs de voitures anciennes venus de toute la France.

Pour sa 29^e édition, Rétromobile présentait, sur le thème de l'aventure et du voyage, d'exceptionnels véhicules ayant participé aux expéditions lointaines les plus folles.

Les aventures automobiles

Les chenillettes des croisières Citroën, l'extraordinaire épopée de la voiture qui a traversé les océans, la croisière Mousquetaire et autres véhicules qui ont participé à d'extraordinaires expéditions illus-



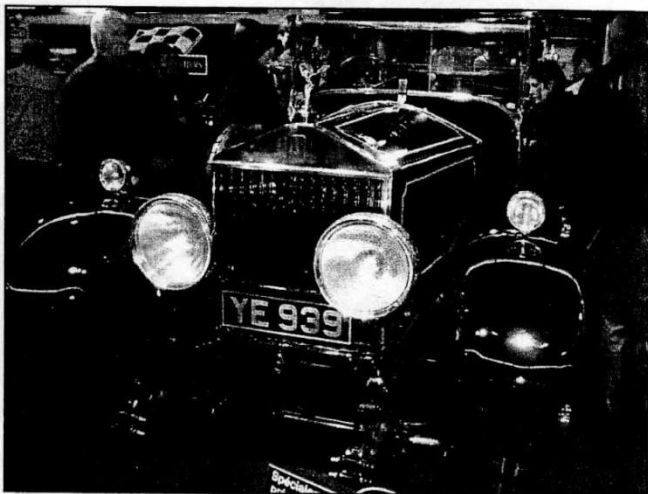
Peugeot 401 Eclipse de 1935.



402 gazogène.



Serge et Frédéric devant ce superbe taxi parisien 401 DL de 1935.



Exceptionnelle Rolls-Royce Phantom 1 coach réalisée par Charles Clark & Sons en 1927.

teront le thème des aventures automobiles.

L'art du voyage en automobile

Comme en témoignent la Rolls Royce exposée pour le centenaire de la marque et la grande retrospective organisée par Renault, constructeurs et riches propriétaires ont de tout temps déployés un luxe d'imagination pour améliorer le confort du voyage en automobile, voir en faire un art raffiné.

Peugeot

L'aventure Peugeot se souvient grâce à une retrospective de 70 ans des modèles illustrant la saga des 400.

Textes : Odile Ricard et site internet Rétromobile

Lancement de la 407

Du 21 au 30 avril 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

La SIAO Peugeot, filiale du constructeur à Nantes, a fait appel à l'Amicale Rétro Peugeot Atlantique dans le cadre du lancement de la 407 (21/04/04 au 30/04/04).

Pour ce faire, l'ARPA a mis à disposition de la SIAO plusieurs modèles représentatifs de la famille 4 - de manière à faire un clin d'œil à la nouvelle venue.

Les 402, 403 & 404 étaient donc exposées, une semaine durant, sur les 3 sites gérés par la filiale, à savoir Orvault, Rezé et Centre de Gros.

Le point d'orgue de cette manifestation fut, sans conteste, la présentation officielle au château de la Poterie. Ce cadre prestigieux servi d'écrin, l'espace des 2 soirées de gala, à la nouvelle venue, entourée de ses ancêtres. Les membres de l'ARPA eurent tout le loisir d'essayer la 407 dont



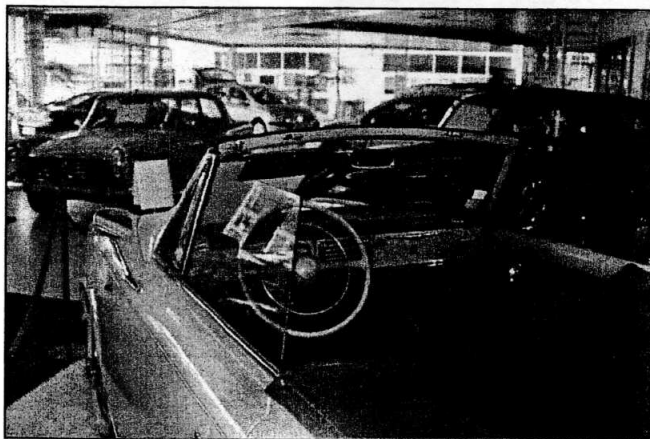
un exemplaire fut gentiment mis à disposition par les responsables de la SIAO.

Chaque exposant se vit offrir une montre 407 en souvenir de cet événement marqué par une forte collaboration entre la SIAO Peugeot et l'ARPA.

Merci à Messieurs Lendormi et de Chevron Villette, initiateurs de cette exposition, ainsi qu'à Mme Le Vergeois pour sa disponibilité dans cette opération.

Ce type de collaboration, fructueuse, avec la filiale nantaise ne peut être que bénéfique pour les projets à venir.

Texte et photos : Frédéric Triou



Véhicules exposés

SIAO Orvault (+ château de la Poterie) :
402 Légère 1938
403 Cabriolet 1956
403 Berline 1958
404 Berline SL 1964

SIAO Rezé :
403 Cabriolet 1960
404 break 1969

SIAO Centre de gros :
404 Cabriolet 1963
404 Berline 1970

NOSTALGIE

Les vieilles de la série 4 Peugeot s'exposent à l'occasion de la sortie de la 407

Photo SD

A l'occasion du lancement de la 407, les trois pôles SIAO (Peugeot route de Vannes, Rezé centre de gros) ont fait appel à l'Amicale rétro Peugeot Atlantique pour animer les halls de leurs magasins.

L'Amicale rétro Peugeot Atlantique a pour principal objectif la sauvegarde des Peugeot anciennes.

L'association nantaise, à travers sa quarantaine de membres, dispose d'un échantillon de la production sochallienne allant de la 201 de 1929 à la brillante 504 coupée V6 des années 80.

L'association met à la disposition des trois pôles de la SIAO, jusqu'au 30 avril, huit modèles de la série 4, afin de faire un clin d'œil aux ancêtres de la nouvelle venue. 402, 403 ou encore 404 seront associées de



Actuellement et jusqu'au 30 avril, l'Amicale rétro Peugeot Atlantique met à la disposition des trois pôles de la SIAO huit modèles de la série 4.

près à cette naissance. A noter que l'ARPA accueille tous les passionnés de Peugeot anciennes et se réunit tous les

premiers dimanche du mois à Saint-Sébastien-sur-Loire.

Pour tous renseignements, contacter F. Triou au 02 40 06 54 91.

Extrait de Presse Océan du 27 avril 2004

La sortie 02

Le 8 mai 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Le fuseau en ballade

Comme c'est une tradition, depuis déjà 9 ans, les amateurs de Peugeot série 02 (202, 302 & 402) résidant en Pays de Loire, se retrouvent chaque année, le 8 mai. Le principe de cette sortie informelle vise à regrouper, une fois l'an, les '02' de la région pour une petite balade bucolique concoctée par l'un des propriétaires de ces vénérables Peugeot.

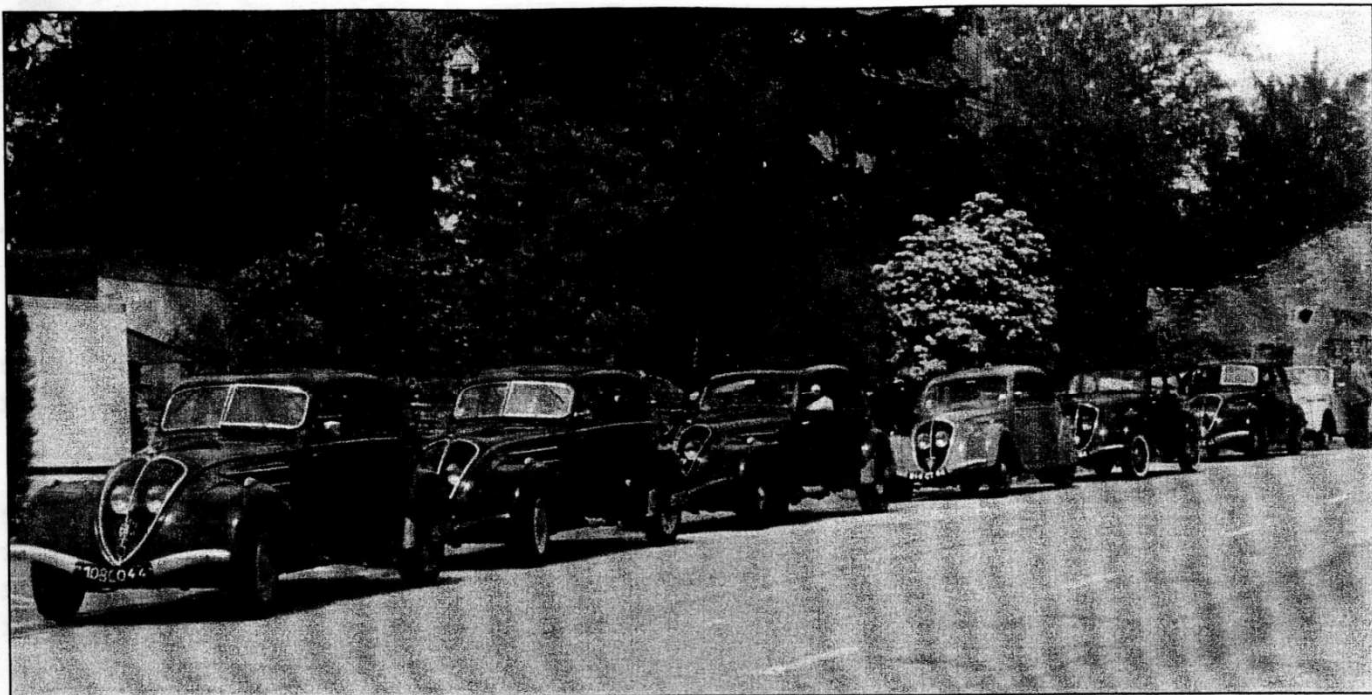
Cette année l'heureux élu, Hervé Coëffic, nous avait gratifié d'un parcours 'nord Loire'. C'est ainsi, que huit équipages se retrouvaient à Orvault-Bourg, ce samedi matin, au volant des modèles suivants :

302 berline	1937
402 légère berline	1938
402 légère berline	1938
402 B légère	1939
202 berline	1939
202 cabriolet	1947
202 berline	1947
202 découvrable	1948

Malgré un nombre réduit de représentantes, la variété était de mise. Peut-être manquait-il une 402 '3 glaces' ou, encore, une 'éclipse' mais, pour cette dernière, il faudra encore patienter un peu ! N'est-ce pas Hervé ?

Une fois le départ donné, le cortège s'élançait en direction du canal de Nantes à Brest. Une première pause était prévue sur les bords de ce





même canal, histoire de refroidir les moteurs et désaltérer les gosiers ! A l'approche de midi, la petite caravane arrivait à Sucé qui avait été retenue pour déjeuner. C'est dans un décor très sympathique, près de l'Erdre, que chacun se restaura comme il se doit. Les discussions allaient bon train autour des fameuses lignes 'fuseau' ! L'après-midi était consacrée à une promenade le

long de l'Erdre jusqu'à Nort Sur Erdre. Après un dernier verre, il était déjà temps de rentrer avec un petit pincement au cœur, en attendant la prochaine édition, le 8 mai 2005 : ce sera le 10ème anniversaire avec un parcours identique à celui de 1996, en presque île guérandaise !

Texte et photos : Frédéric Triou



24^{ème} Tour de Bretagne

Le 29, 30 et 31 mai 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Pour la 2ème fois, dans son histoire, la 24ème édition du Tour de Bretagne était couplée avec la 2ème grande parade de véhicules anciens à Rennes : késako ?

Cette manifestation qu'il n'est plus utile de présenter se positionne comme le plus grand rallye rétro de l'ouest de la France. Habituellement limitée à environ 500 véhicules (ce qui n'est déjà pas mal !), tous les 4 ans le Tour passe la surmultipliée et accepte 1000 véhicules. Il faut tout de même précisé que par véhicules on entend tout ce qui roule : vélos, cyclos, motos, automobiles, utilitaires et, même, tracteurs agricoles !!!

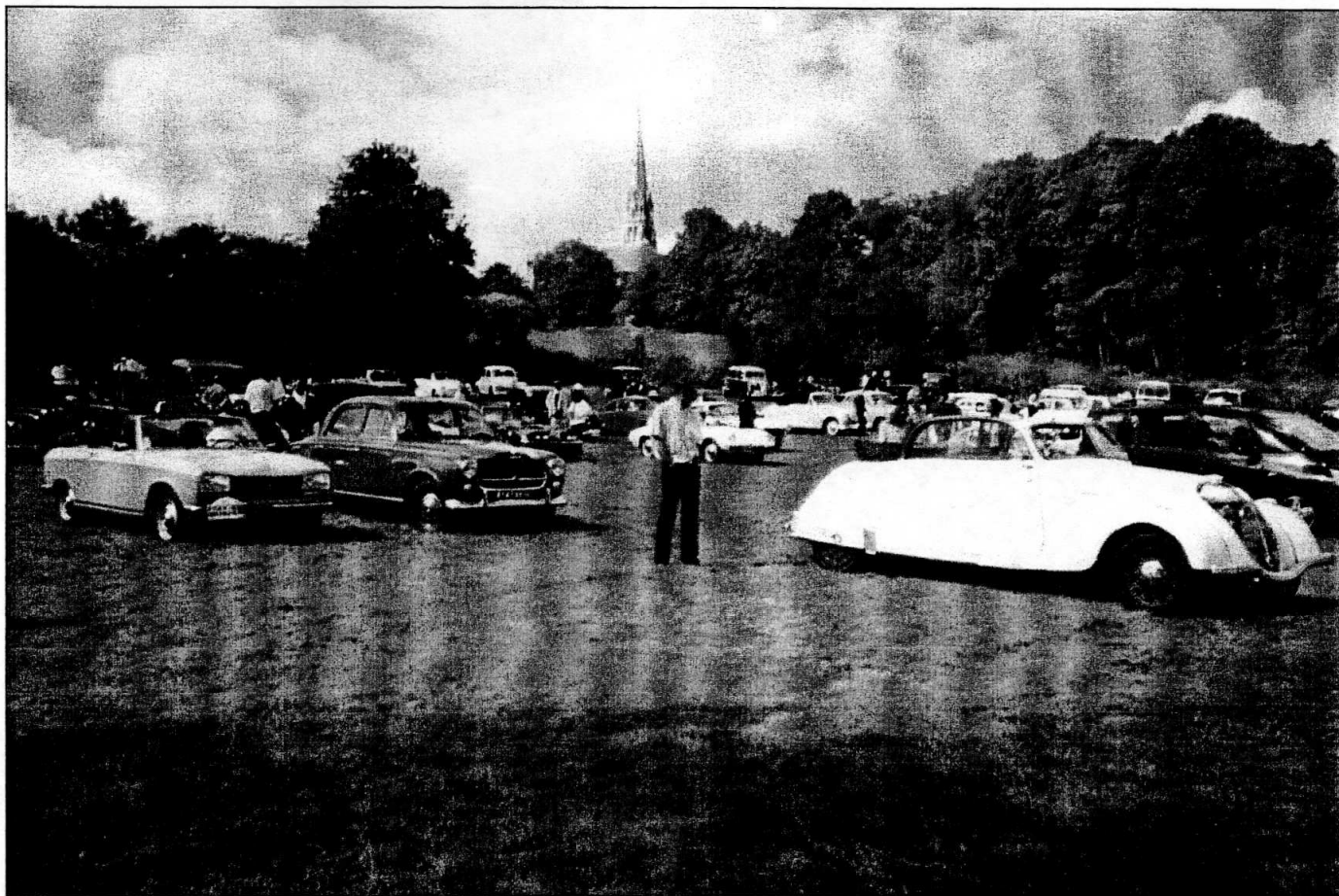
Donc, cette année, fort de ses 1000 équipages l'A.B.V.A. avait scindé la caravane en 3 itinéraires, baptisés Sud, Nord et Est, qui conver-

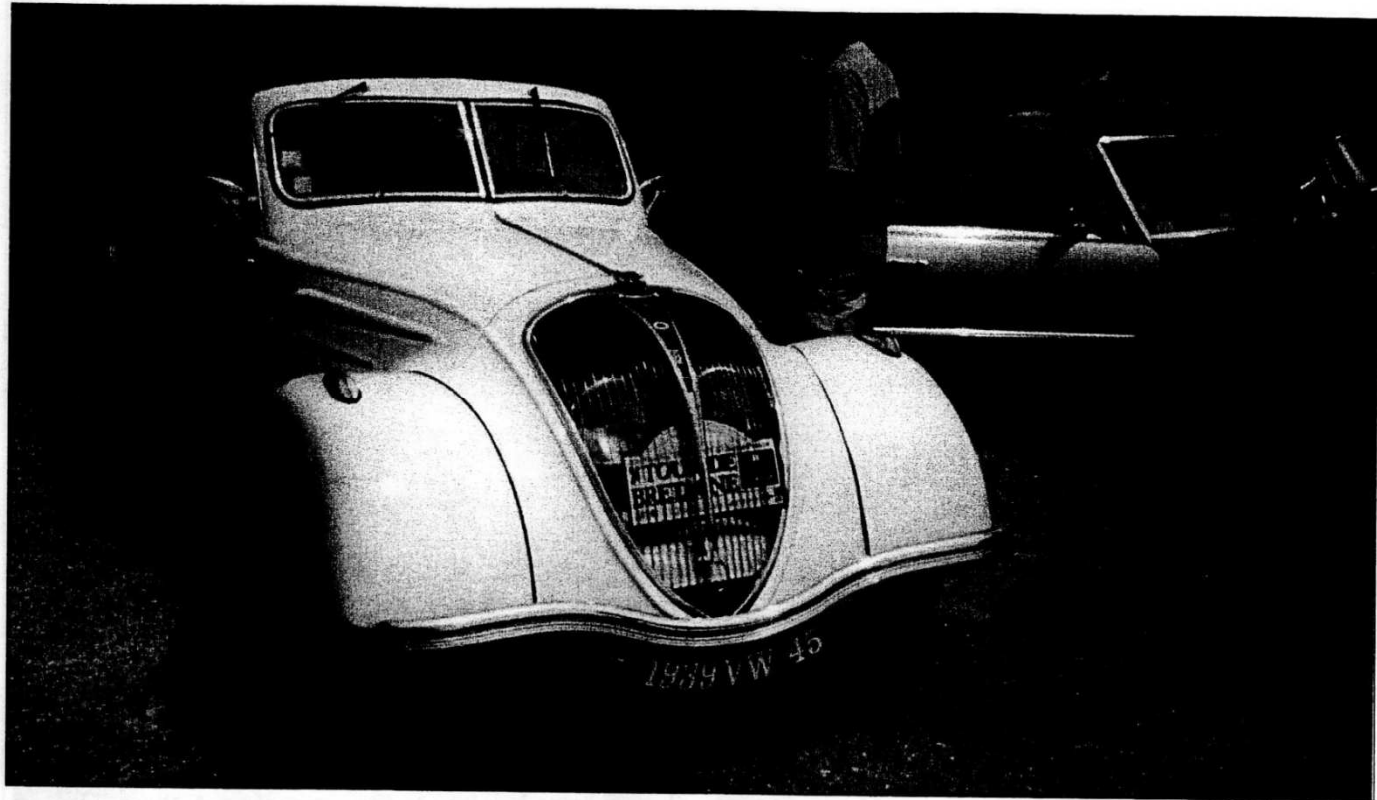
geaient sur Rennes. C'est dans cette ville fermée à toute circulation hormis les anciennes qu'avait lieu, le lundi, la fameuse grande parade.

Cette année, le nombre d'équipages de l'A.R.P.A. était seulement de 2 : Michel Avril et sa 404 cabriolet qui avait choisi l'itinéraire Est et, moi-même avec ma 304 cabriolet, qui avait opté pour le Sud.

Le circuit était d'ailleurs très plaisant avec un départ de Carnac puis les villes étapes suivantes: Noyal Muzillac, Arradon, Damgan, Guernouët, Guémené Penfao, Lohéac, Guichen, Cesson et Rennes.

On remarque, au passage, que le Tour passait encore, cette année, en Loire-Atlantique. D'ailleurs 'nos' villes étapes se sont très bien défendues : Guernouët nous fit l'honneur de





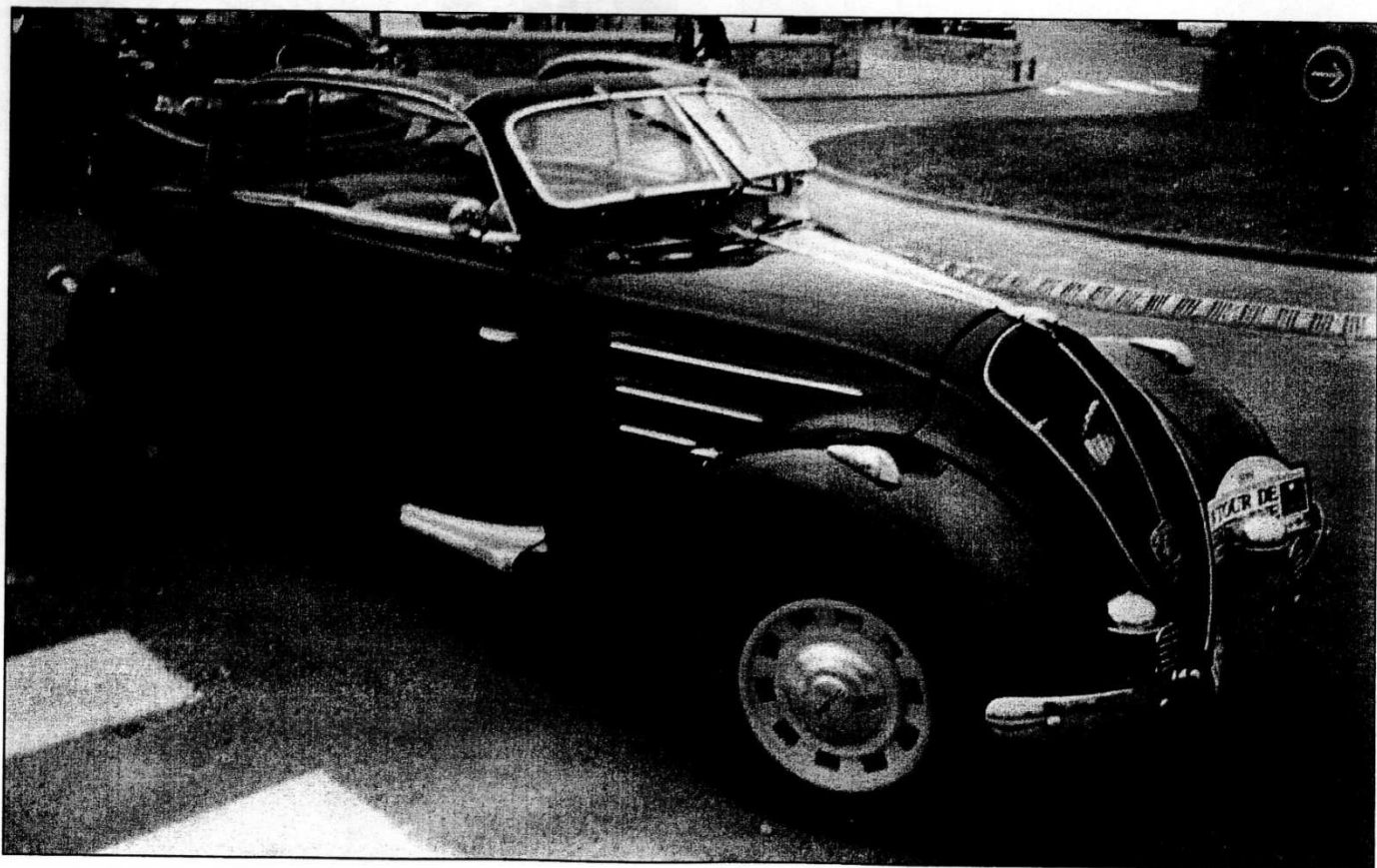
son cidre qui fait sa réputation et Guémené nous réserva un super accueil que les participants apprécèrent.

Le plateau d'anciennes comme chaque année, extraordinaire, serait difficile à énumérer ici. Pour les amateurs de Peugeot, soulignons tout de même la présence de 2 cabriolets 402 ce qui est relativement exceptionnel.

L'année prochaine, le circuit se déroulera en nord Bretagne avec un lundi de la Pentecôte qui n'est plus férié ! Espérons que cette actualité n'empêche pas le Tour de Bretagne d'exister et de continuer à nous faire rêver.

Texte et photos : Frédéric Triou

(1) A.B.V.A. Association Bretonne de Véhicules d'Epoque (Club organisateur du Tour de Bretagne)



Festival Simenon

Le 13 juin 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Officiellement pas d'organisation et de contact avec l'ARPA.

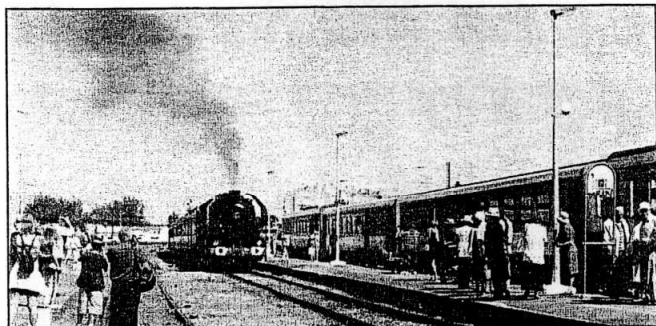
Présence de trois couples sur les Sables d'Olonne à titre privé; car l'association Simenon a fait connaître son désir d'une présence de véhicules anciens de collectionneurs locaux.

Point fort de ce festival, arrivée d'une locomotive à vapeur en gare des Sables, dans un panache de fumée noire, arrivée que je qualifierais de grandiose et d'inoubliable.

Locomotive restaurée dans les ateliers de Doulon sur Nantes. (voir fiche descriptive)

Nous nous sommes ainsi accordés un petit instant de bonheur en effectuant le trajet les Sables - La Roche sur Yon et retour.

Textes et photos : Jean Jacques Rousseau



Ci dessus : Evelyn et la locomotive...

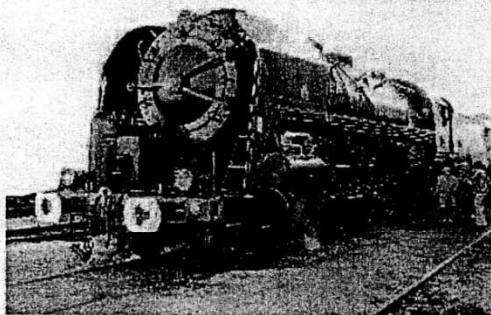
Ci contre : Arrivée en gare des Sables.

Ci dessous : Collectionneurs locaux.



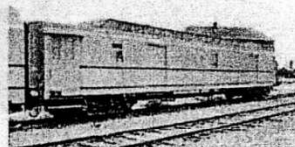
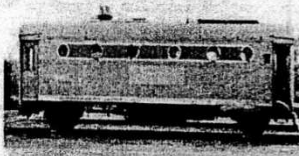
La locomotive 141 R 1199

Elle pèse 192 tonnes avec son tender, mesure 24m13, a une puissance de 2900 CV, peut atteindre 100km/h et est chauffée au fioul lourd. Elle consomme environ 20 000 litres d'eau et 2 000 litres de fioul aux 100 km.



Le fourgon chaudière C890

Ce véhicule produit la vapeur indispensable au réchauffage du fuel lourd avant son injection dans le brûleur de la locomotive. Dès que la locomotive devient autonome et produit sa vapeur, le fourgon chaudière est éteint.



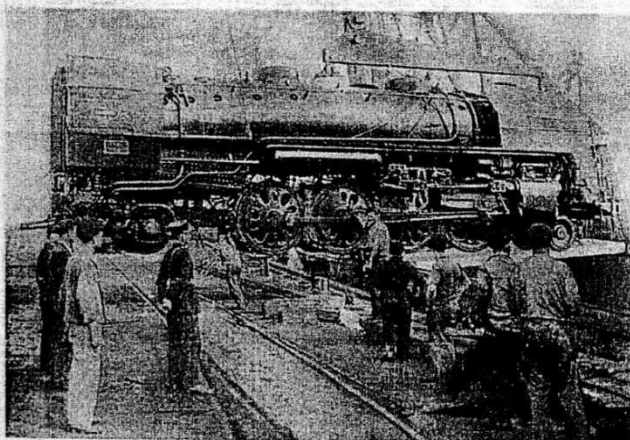
(Entrée gratuite)

L'allège postale OCEM (Office Central d'Etude du Matériel)

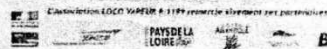
Cette ancienne voiture postale date des années 30. Le lanterneau de sa toiture diffuse un éclairage naturel propice à l'exposition de photographies. Une boutique accueille les passagers et visiteurs.



L'aventure de la 141 R 1199 début en 1947



Le 5 septembre 1947 à Cherbourg, débarquement de la 141 R 1340, dernière de la série (coll. La Vie Du Rail)



LOCO VAPEUR R 1199 ☎ 08 71 72 33 17 ☎ 06 83 53 79 19
www.r2nantes.org ✉ info@r2nantes.org

Fiche descriptive de la locomotive

L'arrivée à Nantes de la 141 R 1199 est à l'origine de l'association
"LOCO VAPEUR R 1199"

Créée en 1993, l'association rassemble d'anciens cheminots et des passionnés du chemin de fer ou de la mécanique, ayant un objectif commun !

Redonner vie à cette locomotive, propriété de la SNCF, classée monument historique depuis 1984.



Vie de l'Association
et restauration
de la machine

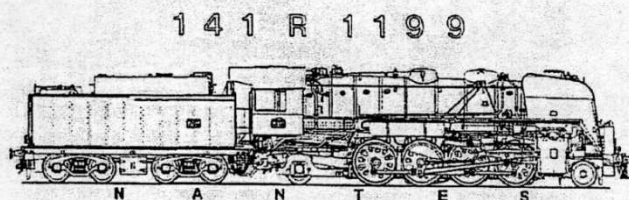
Les présentations de la locomotive au public et les reportages de la presse audiovisuelle et écrite, attirent de nouveaux adhérents.

Durant 12 ans, ces bénévoles s'approprient ce patrimoine ferroviaire et en assurent une fantastique restauration.

Heureuse de sa réussite, l'association vous propose des voyages dans le grand Ouest et permet ainsi une seconde carrière à la 141 R 1199

Un peu d'histoire...

La 141 R 1199 sort des usines BALDWIN Locomotive Works, Pennsylvanie, USA, en février 1947. Affectée au Mans, elle cesse son activité en 1971 après avoir parcouru 1 626 351 km. C'est l'une des 21 machines de la série à n'avoir connu qu'un seul dépôt tout au long de sa carrière.



Pourquoi le nom de 141 R 1199 ?

141, disposition des 4 essieux moteurs encadrés par 1 essieu porteur à l'avant et un autre à l'arrière (oOoOoO) donnant une machine mixte pour train de voyageurs ou de marchandises
R, série de machine (comme 141 B, C, E, F et P)
1199, rang de la machine dans la série R

Journée cheval

Le 4 juillet 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Participation de l'ARPA à la fête du cheval sur Port St Père (suite à un contact avec P. Griffon)

Journée maussade, quelques beaux rayons de soleil, mais quelques belles averses aussi. Présentation de nos véhicules par Frédéric, commentaires de professionnel appréciés du public.

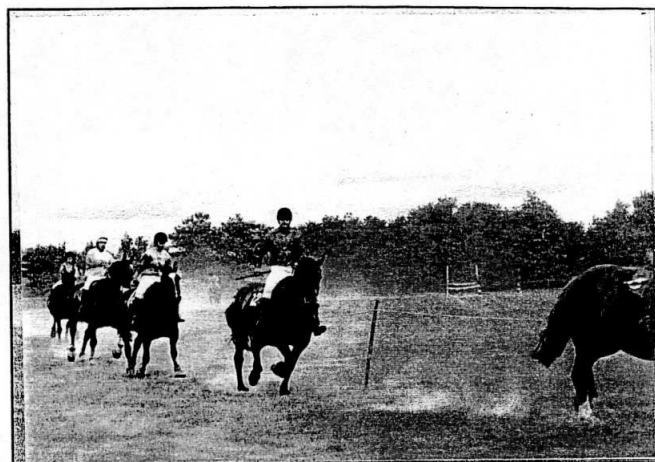
Les enfants furent ravis de ces quelques centaines de mètres effectués dans nos véhicules, créant ainsi une atmosphère chaleureuse et sympathique.

N'est ce pas là, la meilleur façon d'une certaine prise de conscience sur l'existence de nos ancêtres, pour la relève.

En un mot, l'association des chevaux vapeurs et des chevaux "crottins" fut appréciée du public; Ainsi que d'Yvon, qui a vue là, une certaine façon de rentabiliser son déplacement, pour le rendement de son jardin potager.

Textes et photos : Jean Jacques Rousseau

Ci dessous : L'expo comme il se doit.



En plein action.



Pique-nique.



Soirée Guinguette

Le 21 août 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Saint Philbert de Grand Lieu et sa soirée guinguette du 21 août 2004.

- Notre numéro fétiche en exposition.
- Quelques 2cv également
- et un intrus local avec une Ford Vedette était présent ce soir là.

Accompagné de l'accordéon sous une belle soirée d'été, nous avons dansé .

Textes et photos : Jean Jacques Rousseau



60^{ème} Anniversaire de la libération de Nantes

Le 12 août 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Le jeudi 12 août 2004, à 10 heures précises, une colonne constituée d'engins militaires américains de la seconde guerre mondiale démarrait d'Orvault dans un bruit de tonnerre !

Les Nantais présents ce jour là pouvaient voir passer sous leurs yeux ébahis, force half-track, jeeps ou encore Harley-Davidson conduites par des MP⁽¹⁾ et, même, un char d'assaut de type Sherman !

Etait-on revenu aux heures les plus sombres du 20^{ème} siècle se demandaient quelques anciens, perplexes, vis-à-vis de cet étalage de matériel, tout droit sorti du passé ? Ou tout simplement le tournage d'un nième film dans notre bonne cité des ducs, s'assuraient de jeunes badauds ? Et pourquoi cette voiture ancienne en tête du cortège avec ses occupants brandissant fusil de chasse et drapeau tricolore ? ! De toute évidence,

une petite explication s'impose mais, pour cela, revenons précisément 60 ans en arrière, le 12 août ... 1944 !

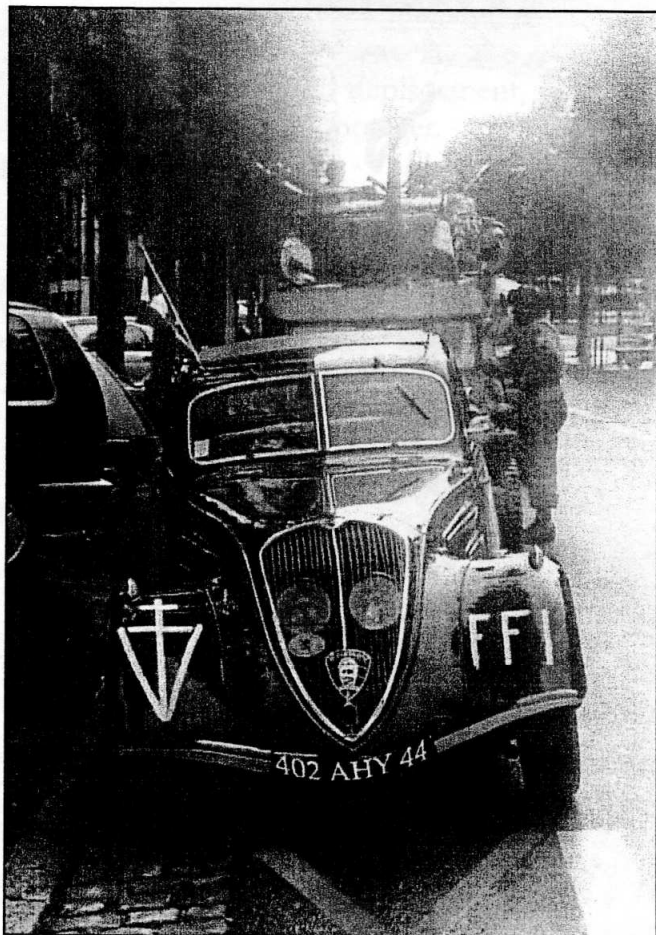
"À l'aube de ce samedi 12 août 1944, c'est sur une ville aux trois quarts vide que le jour se lève. Moins de 25000 personnes vivent encore à Nantes. Après les terribles bombardements de 1943, la grande majorité de la population s'est réfugiée à la campagne. La ville résonne encore du fracas des explosions qui, toute la nuit, l'ont secouée. Ordre reçu d'évacuer, les Allemands ont fait sauter les ponts de Pirmil, Haudaudine et de la Madeleine (partiellement), les installations portuaires, les quais et les navires présents dans le port. Les ruines des habitations soufflées à cette occasion viendront s'ajouter aux ruines des bombardements. Telle est bien la situation le 12 août au matin, alors que les Américains sont au nord de la ville. Une délégation des FFI se rend dès 9 h 30 à la mairie. À 10h00, le drapeau français peut enfin être hissé à la façade de l'Hôtel de Ville.

Le pouvoir est en train de changer de mains, mais il demeure. Après avoir assisté au lever des couleurs nationales, la foule amassée devant l'Hôtel de Ville brûle le drapeau à croix gammée. Un peu après midi, deux Jeeps amènent à la mairie les premiers Américains. Ce n'est qu'une avant-garde : le gros des troupes américaines, commandées par le colonel Clarke, est bloqué au nord de Nantes, au niveau du pont du Cens.

L'entrée de Nantes est truffée de mines. Et c'est aux FFI, des jeunes gens d'une vingtaine d'années, qui pour la plupart n'avaient jamais vu une mine anti-char, que les Américains demanderont de déminer. Par miracle, il n'y aura ni tué ni même blessé, si ce n'est deux Jeeps américaines qui passeront sur les bas-côtés... et sauteront, faisant quatre des neuf victimes recensées dans la journée.

À 16 h, la voie est libre et les troupes motorisées américaines, avec à leur bord les courageux démineurs, font leur entrée par la route de Rennes, sous les acclamations. Dire que toute la ville est libérée est pourtant inexact. Les Allemands se sont regroupés sud Loire, entre Saint-Sébastien et Trentemoult. Les quartiers Saint-Jacques et Sèvres sont donc toujours occupés.

De part et d'autre du pont de Pirmil, badauds et Allemands se regardent, et des coups de feux claquent. Aux badauds succèdent bientôt les soldats américains qui libéreront le sud Loire en suivant le repli des forces





allemandes vers la poche de Saint-Nazaire. Saint-Sébastien, Saint-Jacques et Rezé ne seront libérés que le 29 août."

Comme il est mentionné dans ce récit, tiré des archives municipales, ce sont bien les FFI qui ont été 'chercher' les Américains pour les inciter à investir Nantes. C'est donc, guidés par ces jeunes résistants, que les forces alliées ont fait leur entrée par la route de Rennes jusqu'à l'hôtel de ville. Afin de reconstituer cet événement la mairie de Nantes a fait appel au CVMA⁽²⁾ qui a, lui-même, fait appel à votre serviteur pour disposer d'une voiture FFI destinée à prendre part au cortège.

Et c'est ainsi que ma brave 402 Légère 1938 ouvrait le bal, ce jeudi d'été, suivie de très près par une bonne quarantaine de véhicules du CVMA. Le trajet du convoi du souvenir (même itinéraire qu'en 1944) était rythmé par des étapes significatives comme sur le boulevard des Américains (qui porte bien son nom) ou le Sherman en profitait pour tirer un coup de canon ! Puis vint la rue Paul Bellamy, dernière artère avant la préfecture, qu'avait choisi Paul Ménard pour observer cet événement, d'ailleurs surpris, par la présence de la Peugeot. Un accueil exceptionnel nous était réservé à l'approche de la préfecture avec toute une cohorte de civils, habillés d'époque, saluant comme il se doit les 'libérateurs'. Tout le quai Ceineray était réquisitionné pour garer les véhicules historiques dont, bien-sûr, la 402 Légère maquillée en FFI.

Après les cérémonies officielles, les américains accompagnés des maquisards étaient reçus en grandes pompes à l'hôtel de ville pour un rafraîchissement bien mérité !

Le déjeuner organisé par les

membres du CVMA, sous forme d'un buffet, se déroula, malheureusement, sous une pluie battante ce qui n'empêcha pas les nombreux visiteurs de venir admirer les véhicules exposés cours St-André. Les questions étaient nombreuses prouvant, s'il n'était nécessaire, l'intérêt des Nantais pour l'histoire de leur cité. Certains engins, telle une gigantesque dépanneuse se distingua en exécutant, in situ, un dépannage : treuillage d'un half-track suivi d'un remorquage, sur le cours ! La journée était bien avancée quand le convoi pris la direction du sud-Loire traversant ainsi la ville... à l'heure de pointe. Heureusement les MP étaient là pour nous frayer le chemin, à travers le flot de véhicules modernes, dont les occupants semblaient stupéfaits par ce défilé !

Je garde un excellent souvenir de cette impressionnante manifestation et je vous assure que, pendant un laps de temps, je me suis réellement cru en 1944 !!! La voiture ancienne demeure certainement la meilleure machine à remonter le temps !

Voici le programme de ce jeudi 12 août :

10h00 : Départ du convoi du souvenir d'Orvault.

11h30 : Arrivée du convoi à la Préfecture.

11h35 : Cérémonie au monument des 50-Otages puis aux tables mémoriales.

12h00 : Allocutions salle Paul-Bellamy (hôtel de ville) puis vin d'honneur.

De 14 à 17h : cours Saint-Pierre et Saint-André, présentation des véhicules militaires anciens.

Texte et photos : Frédéric Triou

(1) *Military Police (Police militaire)*

(2) *Club de Véhicules Militaires Anciens*

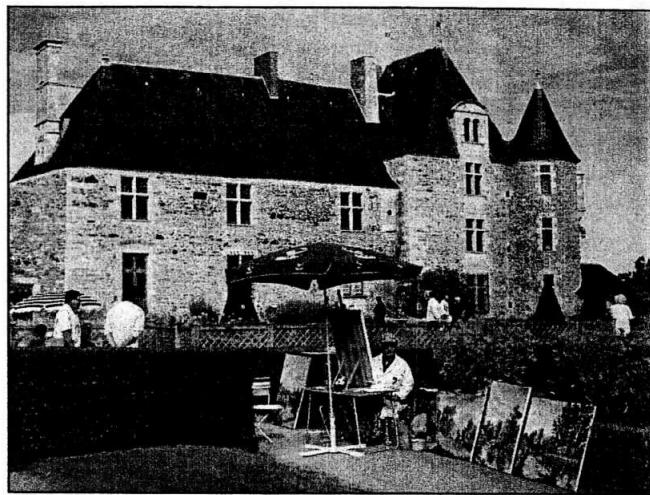


Journée du Patrimoine

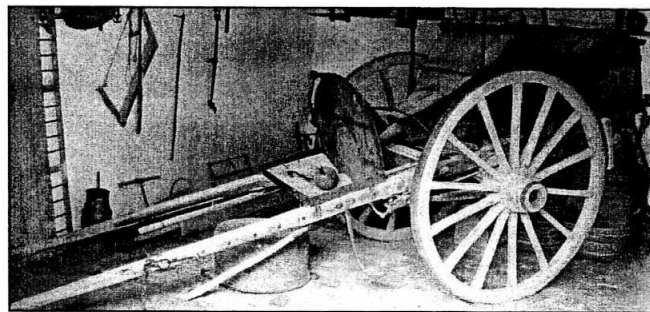
Le 19 septembre 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Tout a commencé par la visite du château de la Chabotterie. Une centaine de peintres y montraient leurs talents. Visite gratuite du château et de ses jardins, puis nous partons pour la Ferme du Badreau, au musée des vieux tracteurs. C'était super, on c'y est bien amusé. Il y avait vraiment beaucoup de tracteurs, (environ 80) presque tous en état de marche. Nous avons eu droit à des démonstrations de labours, d'une vieille machine à vapeur accouplée à une batteuse en bois; des artisans faisaient des démonstrations de vieux métiers. Nous avons été très bien accueillis, Nous avons présenté nos véhicules... le succès était au rendez vous! Avec le beau temps, c'était du cent pour cent bonheur. Enfin de journée, les plus courageux on rendu visite au RMA d'Aigrefeuille, pour admirer leur exposition de véhicule anciens.



Exposition de peintres à la Chabotterie.

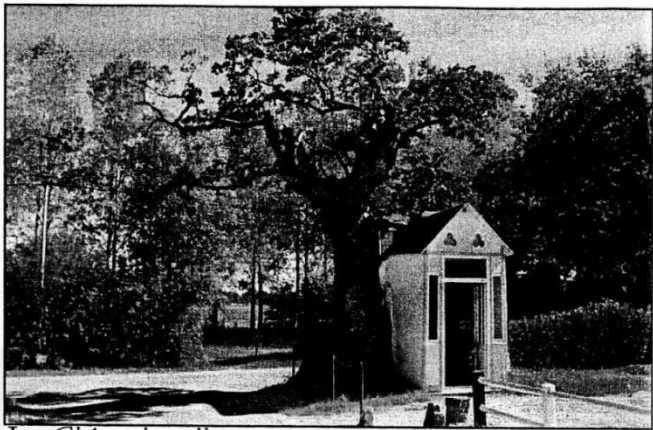


Forge mobile de maréchal ferrand à la Chabotterie.

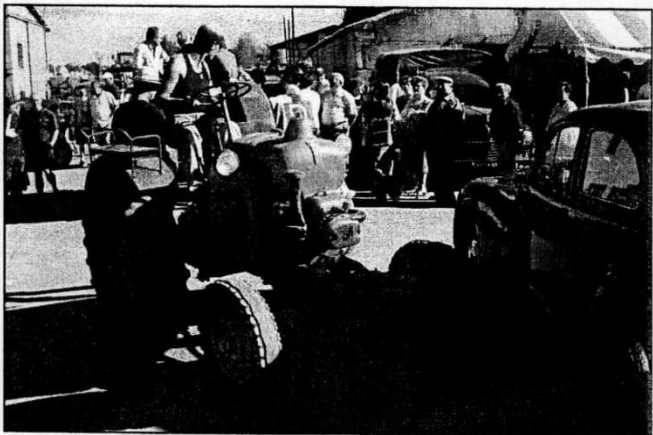
Textes et photos : Pascal et Odile Ricard



Pendant ce temps, nos belles se reposent sur les pelouses du château.



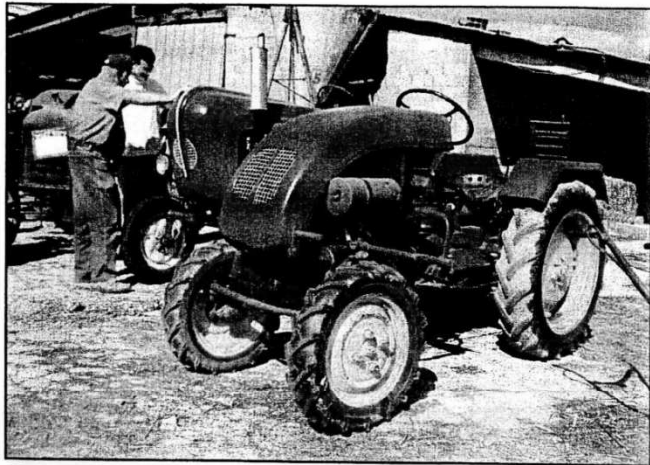
Le Chêne-chapelle



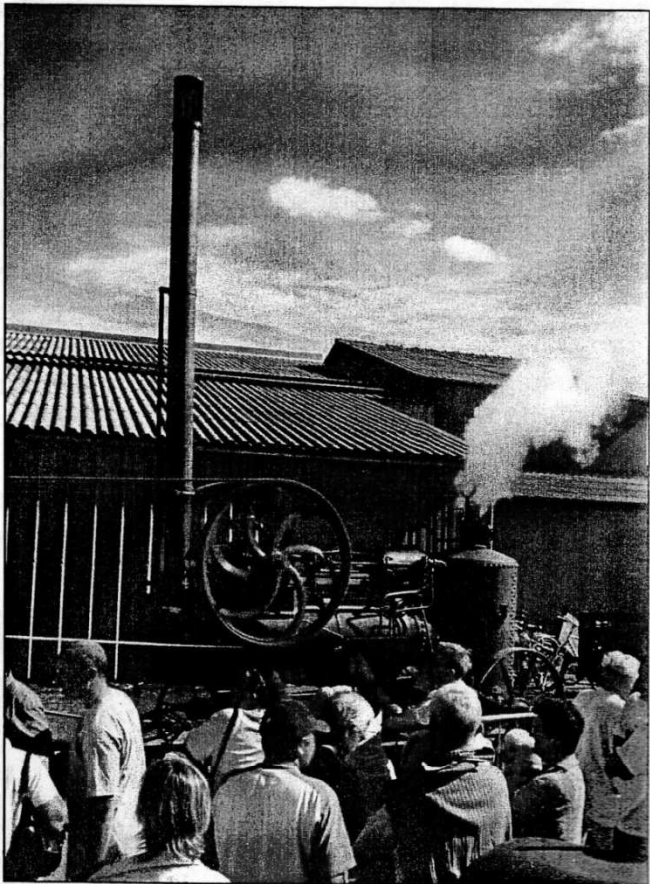
Démonstration des vieux tracteurs : ça marche !



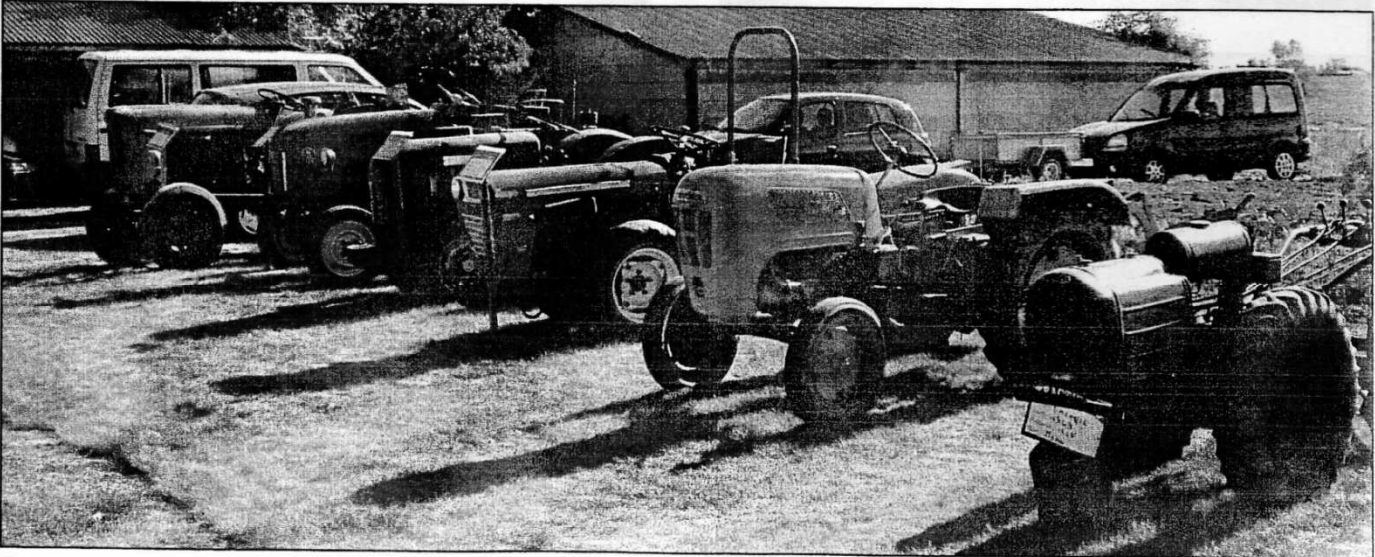
Et ta soeur, elle bat le beurre ?! Et non, mais Catherine, oui!!!



Discutions mécanique intense entre Gérard et Pascal



Locomobile à vapeur en cours de battage



Les trésors d'Edmond Douillard, à la ferme du Badreau à St Sulpice le Verdon.

Mondial de l'auto Paris 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Du 25 septembre au 10 octobre 2004

Mondial 2004 et la bande dessinée

Lorsque nous sommes arrivés à ce mondial 2004 nous étions tous pressés de nous rendre pour commencer au hall principal des constructeurs pour aller voir les dernières nouveautés ainsi que les prototypes en particulier au stand Peugeot avec la fameuse 907... mais quel fut notre déception en arrivant aux différents stands qui étaient littéralement envahis par une foule nombreuse, trop de gens faisait comme nous c'était la ruée vers le futur, on ne pouvait absolument rien y voir. Je me suis dit : "si il est si difficile de voir ces nouveautés orientons-nous plutôt vers les anciennes"...

C'est alors que nous nous sommes dirigés vers le hall 8 consacré aux voitures présentes dans les différentes bandes dessinées.



Peugeot 907



Un carambolage de Tillieux dans "Le Lac de L'Homme mort" (C) Dupuis.



Un peu d'attente avant de pouvoir rentrer dans cet univers merveilleux qui alliait fiction et réalité, l'ambiance y était bien plus calme avec aucun problème pour voir et prendre en photo les beaux modèles exposés.

Nous avons évolués dans un univers où trônait les versions réelles d'une quarantaine d'automobiles dans des décors reprenant l'univers graphique des BD dans lesquelles elles apparaissaient. Quelle belle idée d'admirer ces modèles exposés tout en pneumatiques et en tôles polies grand format dans une mise en situation de cases agrandies issues des albums de bande dessinée.



La DS sans chauffeur dans le Spirou & Fantasio de Franquin. (C) Dupuis.

Nous avons pu voir et nous rappeler l'étrange séquence où la DS de Fantasio semble être conduite sans chauffeur, se dispute au carambolage des voitures de Gil Jourdan, ou encore à la Fiat 509, crachant la fumée, selon Fantasio, "comme une tortue rachitique" des aventures de Gaston Lagaffe en passant par la Facel Vega de "L'Autoroute du Soleil" et surtout Maurice Tillieux (Gil Jourdan) qui a ciseler des Renault Juvaquatre et des Peugeot 203...

fait revivre l'âge d'or des années 1950 et 1960. Cette plongée dans une époque révolue met en scène quelques modèles phares chers à la mémoire collective de plusieurs générations.

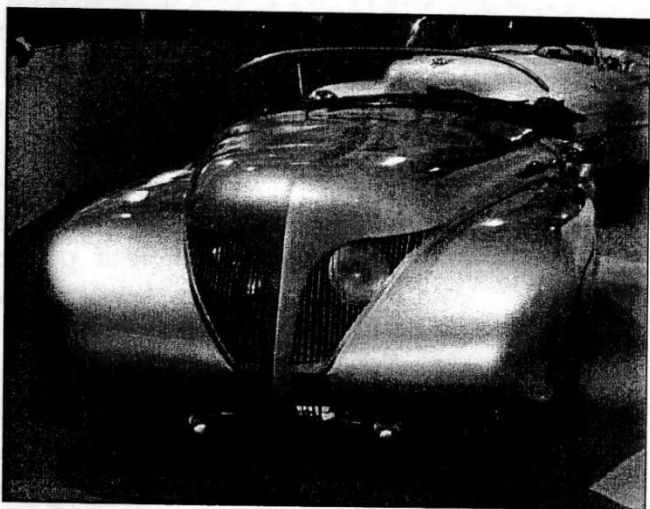
Nous sommes sortis très satisfaits de ce stand que nous avons beaucoup apprécié. Nous sommes ensuite dirigés vers le hall principaux



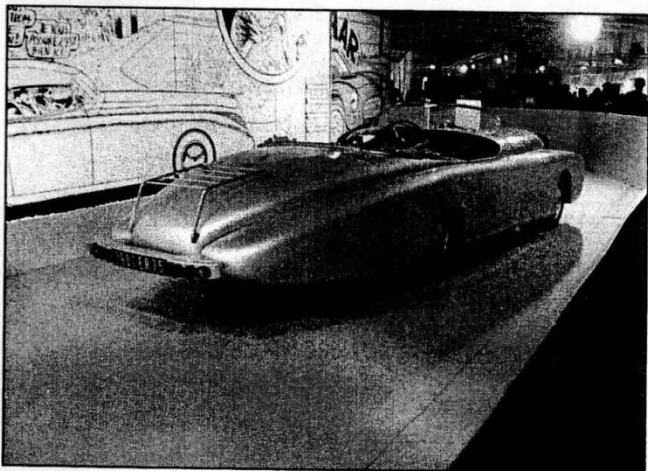
Fiat 509 de Gaston Lagaffe.

pour découvrir les nouveautés ainsi que des futurs modèles de ce Mondial 2004. quel fut pour nous le contraste après s'être plongée dans une époque révolue de l'âge d'or des années 1950 et 1960 mis en scène avec quelques modèles phares chers à la mémoire collective de plusieurs générations et les prototypes futuristes tels que la 907 et le Quark !!!

Textes et photos : Laurent Marteau



La Buick Silver Arrow dite la baleine vu dans la la BD Menace Diabolique de Maurice Leblanc.



Renault Alpine A 310;

Téléthon

Le 4 décembre 2004

Manifestation où l'ARPA était présente

Samedi 5 Décembre : C'est le jour du Téléthon, l'ARPA se prépare pour sa B.A. de l'année. Préparation des véhicules, perception des gros pulls; ou sont donc passées mes mouffles?... Elles ne servent qu'à cette occasion !!! Nous partons pour le terrain de 4X4 de St Herblain, tel de gros bibendums bien emmitouflés pour prêter main forte au Club de 4X4, en exposant 6 Véhicules.

Frédéric est venu avec sa 402, François avec sa 604, Bernard, sa 403 cabriolet (brrr ! y fait froid !!) Yvon sa 403-7 (qui chauffe et tant mieux !), René sa 203 berline noire et nous avec notre 403 ambulance.

Les bonnets ne sont pas venus pour rien. Le vent d'est bat son plein, et Yvon est déjà congelé. Heureusement, nous sommes venus avec notre 403 ambulance pourvue de bancs et de chauffage, et Yvon a emmené du remontant...

TÉLÉTHON
Samedi 4 et Dimanche 5 Décembre 2004
St HERBLAIN
Périphérique Sortie N°31 10h à 18h terrain de Moto-Cross BAGEOT ex Tougas
BAPTEMES & EXPOS
Voitures Anciennes
4X4
Bar & Pâtisseries
Rando-Cyclo & Rodéo VTT
Organisation : 4x4 club 4-
Participation : U.S.S.N., V.S.C., Associations de voitures anciennes



Le club Opel à aussi répondu à... L'oppel, ainsi que l'Atelier du temps. Une belle brochette de véhicules anciens accueille les participants, formant une haie d'honneur jusqu'aux stands. Nous y trouvons ainsi une belle 403-8 premier modèle avec flèches, une 201 coupé 1933, une Opel Kapitän de 1964, une Ford mustang, une R17, une Ami 6 break, une 2Cv (Rouge, comme celle de Laurent !!) Et bien d'autres...

Tout autour, les moteurs de 4x4 souffrent à la tâche, offrant baptêmes sur baptêmes pour récolter des sous pour le Téléthon.

Nous partons pour un petit défilé dans St Herblain. Puis nous faisons notre bonne action ; C'est parti pour un petit baptême de 4X4. Un par an : Avis d'Odile, c'est bien suffisant. Ça vaut bien les montagnes Russes !!! Entre temps, le chauffage de l'ambulance a bien fonctionné, et tout le monde s'y retrouve pour une petite réunion sympathique, bien au chaud.

Mais la nuit tombe déjà. C'est l'heure de rentrer. Déjà 300 baptêmes ont été effectués. Au revoir à tous, et à demain de bonne humeur, pour l'AG du club. Bon courage les 4x4, il faut encore tenir jusqu'à demain soir !

Texte et Photos : Pascal et Odile Ricard

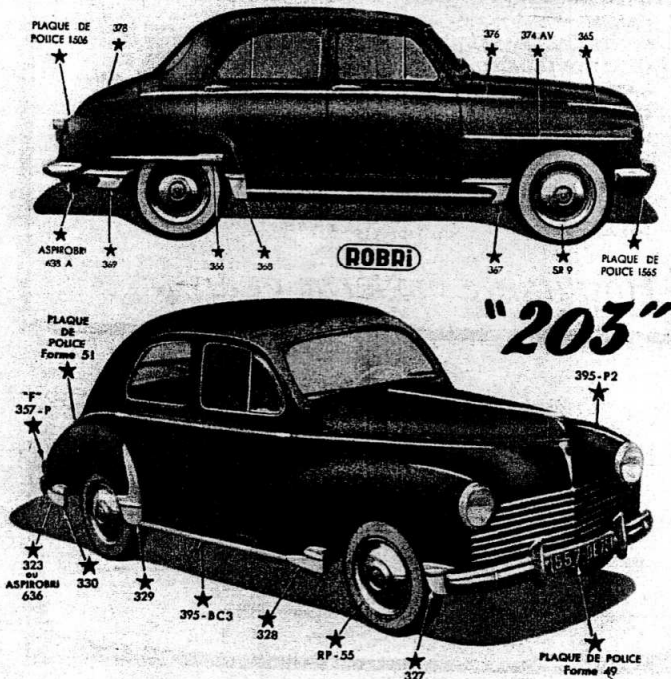


Pour le Printemps

ROBRI

enjolivera votre voiture

aronde



BON N° 30 à découper ou recopier pour une documentation **GRATUITE**

NOM _____
Adresse _____

Marque de la voiture _____

et aussi...

CITROEN

2 cv, 11 et 15 cv

FORD VEDETTE

PANHARD

Dyna 54 et Dyna Junior

PEUGEOT 203

Berline, Familiale et Com.

RENAULT

4 cv et Frégate

SIMCA Aronde

Berline, Break et Grand Large

Vedette 55

Versailles et Trianon

ROBRI

19, RUE PITOIS, PUTEAUX (Seine) - LON. 29-25

Pub !

Pubs de journaux d'époque
L'Action Automobile et Touristique

Avril 1955

prêté par Bernard Hardy



Automobilistes, sportifs,
confiez votre

203

à **GOUX Frères**

Les spécialistes de la mise au point équipés pour vous donner satisfaction et qui prépareront votre voiture pour toutes les grandes randonnées touristiques auxquelles vous voulez participer.

GOUX Frères, 10, rue St-Claude, Paris
Tél.: ARCHIVES 18-77



PAS FORT EN REMONTAGE !
— Je te l'avais bien dit : en avril, n'ôte pas un fil ! (de bou-

En 2005, la 403 a 50 ans !

7955 - 2005

Articles de journaux d'époque
L'Action Automobile et Touristique
Janvier, avril, mai, juin, octobre 1955
prêtés par Bernard Hardy



La 403 Peugeot, présentée le 20 Avril

ANNONCES, démentis, photos, croquis, pronostics... la future « 403 Peugeot » a déjà fait couler beaucoup d'encre avant de naître officiellement.

Pourtant, cette fois-ci, c'est vrai ! La cérémonie est fixée, l'endroit choisi, les faire-parts envoyés... C'est le 20 avril, au Palais de Chaillot, que Peugeot présentera sa dernière née, cette 403 dont nous avons donné la description dans notre numéro de janvier et qui constitue l'événement marquant de ce premier trimestre de l'année automobile française.

Rappelons ses principales caractéristiques : moteur de 4 cylindres, de 1.468 cmc de cylindrée, d'une puissance fiscale de 8 CV, pouvant transporter largement 5 personnes à 130 km.-h., et dont le prix sera de 705.000 francs (plus 25.000 pour toit ouvrant).

Le soir même, immédiatement après sa présentation, les 400 concessionnaires Peugeot prendront chacun livraison d'une « 403 » et, dès le lendemain, les clients pourront effectuer des essais et passer commande.

Actuellement, les usines de Sochaux tournent à une cadence de 500 véhicules par jour, dont une partie se compose encore des « 203 », dont le succès se confirme, et qui poursuivra longtemps sa carrière, affichée d'ailleurs à un prix bien moins élevé que celui de sa sœur cadette.

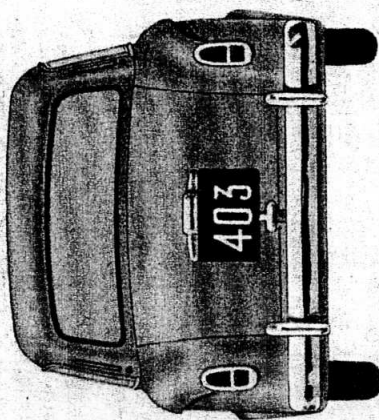
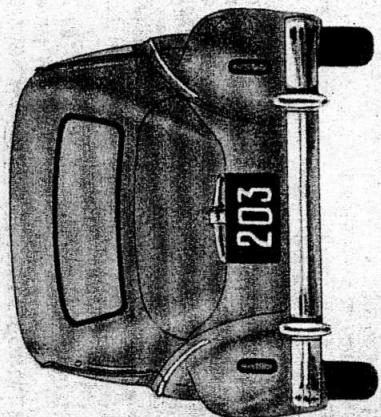
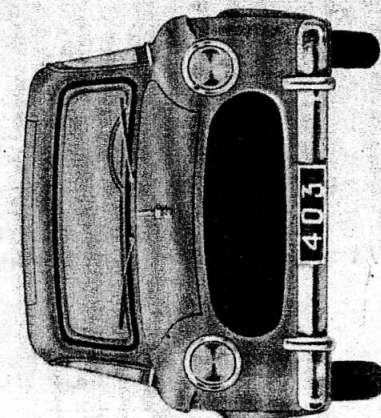
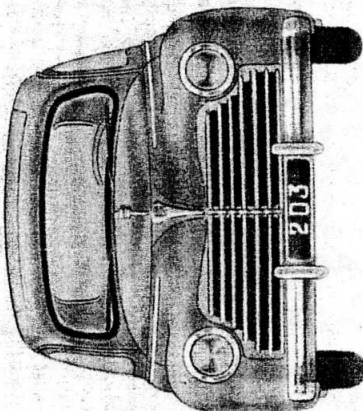
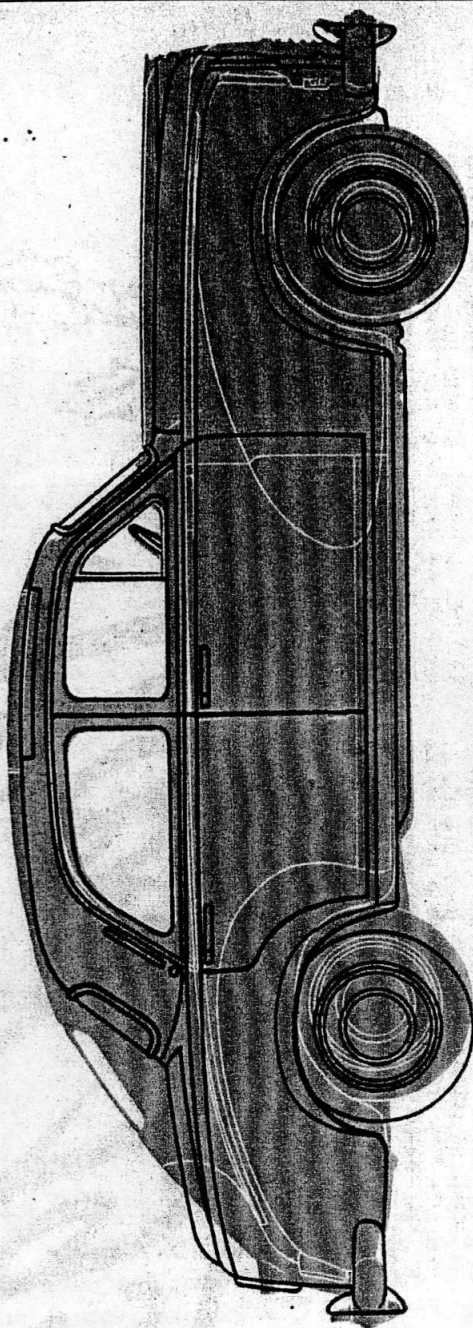
ANNONCÉE PAR J.-P. PEUGEOT AU SALON

403

Voici toute la vérité sur la

CES FAITS
sont
EXACTS

- La nouvelle Peugeot est une 8 CV.
- Son moteur est un quatre cylindres en ligne de 80x73 mm. (1.468 cc.) que l'ont peut considérer comme une refonte du moteur 203.
- Ce moteur est disposé nettement plus à l'avant que précédemment, dans une coque autoportante du type ponton (ailes intégrées) d'un dessin classique mais intégralement moderne.



Voici la « 403 » silhouettée et opposée à la « 203 ». Cette superposition fait apparaître notamment l'empattement de la « 403 », plus grand de 8 centimètres. Notons que la nouvelle Peugeot a une ligne d'une élégante sobriété, soulignée par des baquettes chromées. Les 4 poignées d'ouverture d'arrière en avant. — Au-dessous : la comparaison des « 203 » et « 403 » vues de l'avant et l'arrière.

- L'empattement de la voiture a été porté de 2 m. 58 à 2 m. 66 et ses voies avant de 1 m. 34 à 1 m. 37, respectivement.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LE SILENCE QUE POUR SA PART PEUGEOT A ROMPU

- L'emplacement de la voiture a été porté de 2 m. 58 à 2 m. 66 et ses voies AV et AR à 1 m. 34 et 1 m. 32 respectivement.
- L'ensemble de ces dispositions : avancé, ailes intégrées, allongement de l'emplacement, a permis d'augmenter de 17 cm. la largeur intérieure.
- Avec ses deux sièges de 1 m. 40, c'est dès lors une véritable 5 places dont on peut occasionnellement se servir à six.
- Elle utilise la boîte intégralement synchronisée de la 203 type 1955 et un embrayage classique.
- Tout l'outillage nouveau nécessaire est déjà en place à Sochaux.
- Cette dernière phase d'essais qui ne portent que sur la coque autoportante, achèvera une période d'élaboration et d'expérimentation de cinq années entières.
- Ils auront peut-être pour effet d'amener à modifier certains aspects de la voiture.
- La nouvelle Peugeot sera lancée en France. On parle de sa sortie en mai, mais celle-ci dépendra du résultat des essais actuellement en cours.
- Il est essentiel de garder à l'esprit que la nouvelle Peugeot ne remplacera pas la 203, mais se vendra parallèlement, répondant à un autre programme d'emploi.
- La nouvelle Peugeot coûtera environ 20 % de plus que la 203 (entre 700 et 800.000 francs). Son prix de revient kilométrique dans les conditions d'une utilisation moyenne sera sans doute plus élevé de 12 % environ.

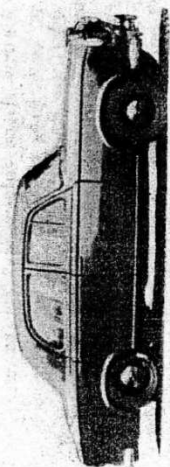
DANS notre numéro de décembre (« Les constructeurs de voitures de série et l'opinion publique »), nous avons révélé et commenté les résultats d'un petit « Gallup » auquel il avait été procédé durant le récent Salon.

Et nous en avions, pour notre part, tiré ces deux conclusions générales : que l'homme moyen est mal informé de ce qui touche à la vie automobile ; mais qu'une bonne part de la responsabilité de cette ignorance incombe au constructeur qui ne fait pas suffisamment appel à l'incomparable élément de liaison avec sa clientèle, acquise ou en puissance, que constituent les publications non seulement indépendantes et objectives, mais au surplus respectueuses des traditions et du bien d'autrui.

L'homme moyen est mal informé, et nous l'avons prouvé. Quand 90 % des personnes interrogées reconnaissent n'avoir jamais essayé tel modèle, il y en a jusqu'à 85 % qui professent quand même — et avec quelle intrinsèque — une opinion à leur sujet.

Une telle attitude paraît évidemment contraire à tout logique. Mais le phénomène est inévitable, car l'homme moyen de ces années 50 a pour premier objet de ses préoccupations, et partant, pour premier sujet de conversations, cette expression moderne de l'éternel féminin qui se nomme la voiture.

Il y a trente ans on parlait femmes : aujourd'hui, on parle automobiles... Et avec la même crainte de paraître insuffisamment au courant, on en parle avec



d'autant plus d'assurance que l'on serait en peine d'étayer ses convictions. On répète avec ferveur les on-dit que l'on a recueillis et qui ne sont que les mille facettes de la rumeur incontrôlable.

Il se prononce donc beaucoup de sottises, il se répand beaucoup d'erreurs.



AR s'il est un sujet pour passionner plus encore l'homme moyen que celui de la voiture actuelle, de ses qualités et de ses défauts, c'est bien le nouveau modèle à naître que l'on attend comme un joujou, en lui prêtant mille merveilles gratuites.

Dès lors, quelle attitude plus claire et plus saine le constructeur pourrait-il adopter que de toujours dire à l'usager (qui, s'il n'est pas son client aujourd'hui, le sera peut-être demain), toute cette vérité que l'individu moyen évite avec diligence parce qu'il la croit dangereuse et pense à tort qu'elle ne paye pas ?

Depuis des siècles, l'élite de l'humanité travaille à détruire, en l'effritant parcellaire par parcellaire, l'obscurantisme dont l'homme moyen s'était enveloppé par une crainte imaginaire de savoir. Qui penserait encore, dans la génération actuelle, à tromper sciemment l'enfant sur ses origines, à l'égarer, à chercher à le laisser dans l'ignorance, dans le vain espoir que cette ignorance apporterait la solution de tout problème ? Chacun sait bien aujourd'hui que, ce qu'il n'a pas dit

à l'enfant, l'enfant l'apprendra de ses camarades apparemment mieux informés, et qu'il absorbera ainsi pêle-mêle, un peu de vrai et beaucoup d'ineptitudes, jusqu'à se faire sur la question, l'opinion la plus déformée. Comme les parents parlent à l'enfant, les constructeurs devraient parler à l'usager.

Il n'est certes pas question de prétendre qu'ils n'auraient pas droit à mûrir leurs projets en toute tranquillité ; que le public — qui respecte pourtant le domicile et la vie privée du voisin — aurait celui de fouiller sans vergogne ce qui se passe derrière les murs des bureaux d'études.

Chacun sait qu'un constructeur ne se repose jamais sur ses travaux, qu'avant même qu'un modèle définitivement choisi soit entré en production effective, on en étudie déjà un nouveau — qui évoluera de mois en mois — afin de se trouver toujours prêt à répondre à la demande de renouvellement qui se fera sentir. Plutôt que de laisser s'établir la croyance que ce modèle nouveau pourrait se concrétiser d'un jour à l'autre, ne serait-il pas infiniment opportun de fixer l'opinion sur la date à laquelle on peut l'attendre, une fois cette date avérée, évidemment ?

Qu'un modèle nouveau apparaisse à l'horizon, et une part du public acheteur ressentira aussitôt, c'est certain, le désir de compter parmi les privilégiés qui le recevront les premiers. Mais la masse, craignant à tort ou à raison « d'essuyer les plâtres », et professant en tous cas avec le plus grand bon sens que les satis-

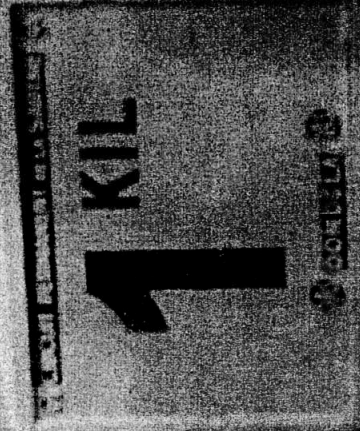
(Suite page 45)

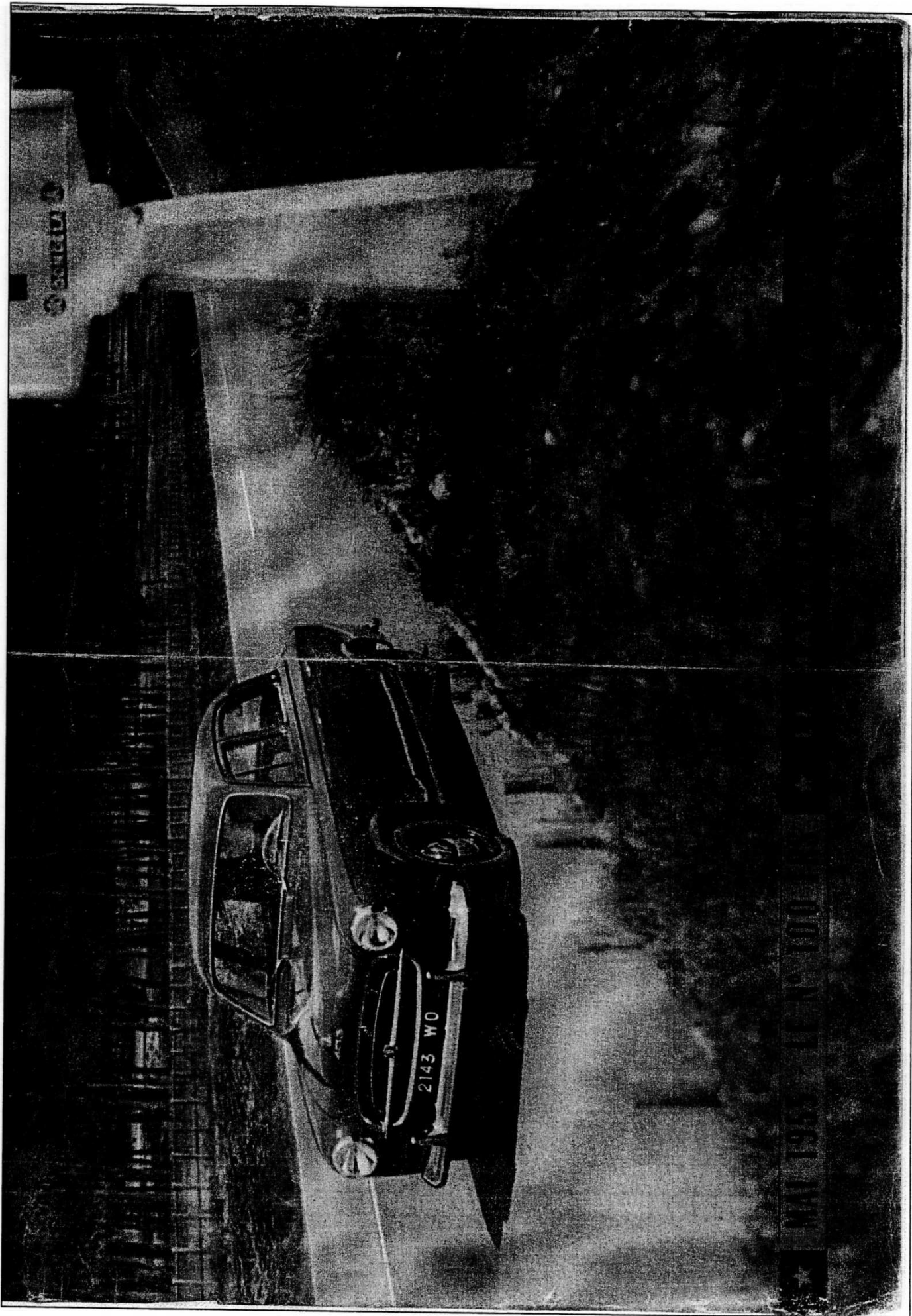
L'Action Automobile et Touristique

LA "403"

dernière née des usines de Sochaux, a fait, le mois dernier, une entrée remarquée dans le monde de l'automobile.

Nous avons pu la voir prendre sur le magnifique circuit du Mans — où se déroulent les 11 et 12 Juin, le 23^{ème} Grand Prix d'Endurance des 24 Heures — alors qu'elle terminait les différents essais préliminaires à son lancement.







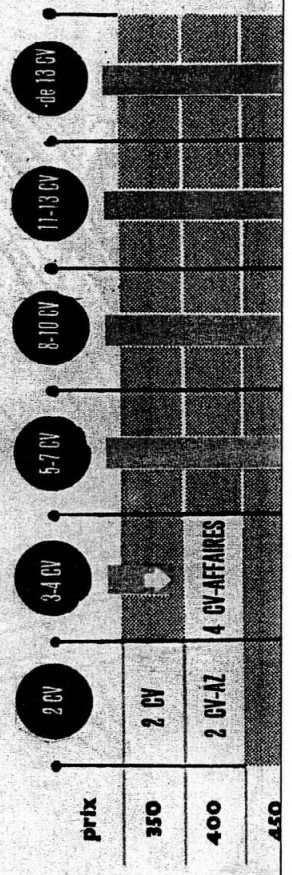
Autour de la nouvelle-née, dont le berceau fut Sochaux, et les fondeurs baptismaux, Chaillot, l'on peut reconnaître quelques-uns des parents et parrains : de droite à gauche, Maurice Jordan, Directeur Général, Jean Pierre Peugeot, Président, Pinin-Farina, donateur de la « robe », Jean Nicolas, Directeur Général Adjoint, Maurice Bodolle, Directeur Commercial, et Paul Yvelin, Directeur du Service « Après-Vente », tandis que, cachés par la foule, on ne peut malheureusement reconnaître MM. Godart, Directeur de l'usine de Sochaux, et Dufresne, ingénieur en chef, animateur du bureau d'études et parrain « technique » de cette 403, comme il le fut des 202, 402 et 203...

Descendant d'une grande famille
"Bien de chez nous" ...

« La famille Peugeot baptise sa dernière-née », nous disait Jean Vallée, à l'entrée du Palais de Chaillot, en croquant une dragée et en nous en offrant dans une ravissante petite boîte portant le nom de l'enfant : « 403 »...

Et c'était vraiment cela, exactement. Car, si la sortie de ce joujou de l'homme moderne qu'est une nouvelle voiture est toujours un événement d'importance nationale, par le rôle qu'elle joue dans la vie à venir...

PEUGEOT PRÉSENTE SA " 403 "
qui vient heureusement compléter la gamme des productions françaises



...J.-P. Peugeot a baptisé sa dernière-née

C'est avec des yeux de parents que concessionnaires et fournisseurs examinaient la robe de la nouvelle-née, appréciant son allure discrète, sobre, ce chic dont on dirait presque qu'il est Anglais si l'on ne préférerait affirmer qu'il a le bon ton français, sans oublier la signature du grand maître italien Pinin-Farina... Comme c'est avec amour que les milliers d'ouvriers de Sochaux avaient « signé » cette voiture qui doit être « celle du futur milieu ». Et comme les spécialistes...

Et c'est vraiment cela, exactement. Car, si la sortie de ce joujou de l'homme moderne qu'est une nouvelle voiture est toujours un événement d'importance nationale, par le rôle qu'elle va jouer dans la vie à venir et parce qu'elle fait le point de la technique mise à la portée du plus grand nombre, chaque constructeur découvre un peu de sa personnalité propre par sa façon de la présenter au monde.

L'un adoptera le mystère jusqu'au bout, cachant sa création comme un objet honteux; l'autre, au contraire, l'annoncera à grands renforts de « tam-tam » publicitaire, comme au cirque; un troisième, enfin, laissera longuement filtrer des bruits annonçant un proche enfantement mais ne laissera voir le jour à ce nouveau-né qu'en raison des conceptions concurrentes...



Sous l'égide du Lion de Sochaux, par contre, il faut bien reconnaître qu'un esprit de famille — de grande famille — présidé à la naissance et au baptême de la dernière venue.

C'est dans une atmosphère curieuse, presque affectueuse, que chacun se rendit à Chaillot pour répondre à l'invitation du faire-part; et cette impression familiale ne venait pas seulement du fait que Jean-Pierre Peugeot était là, près de son enfant, entouré de son état-major, et qu'on connaît de longue date la dynastie des Peugeot, « bien de chez nous », mais aussi parce que, avec les années et le succès, le même esprit s'est insufflé à des milliers d'adhésés, d'amis, qui font maintenant presque que partie de la famille.

italien PHILIP-FUTURA... Comme tous avec amour que les milliers d'ouvriers de Sochaux avaient « figolé » cette voiture qui doit être « celle du juste milieu ». Et comme les spécialistes trouveront un intérêt particulier à essayer ce modèle, qui n'apporte peut-être rien de révolutionnaire tout en étant exactement celui qui manquait dans la gamme des productions françaises.



Mais cette famille des « Peugeotites » est encore beaucoup plus large, en fait, maintenant, et l'on pu s'en rendre aisément compte autour du Palais de Chaillot : outre les dirigeants, les concessionnaires, les ouvriers, sa longue tradition de sérieux, de robustesse, lui a valu l'apport d'une masse de fidèles alliés : les usagers, qui se pressent autour des quelque quatre cents securs jumelles rassemblées sur la place du Trocadéro.

Tous ceux qui connaissent, et estimaient sa sœur aînée, la « 203 », étaient là, avides de comparer cette voiture toute jeune, plus puissante, plus moderne, curieux de l'essayer, impatient de la posséder...



Et peu de constructeurs, en cette époque impersonnelle et nationalisée, peuvent encore se vanter de soulever à la fois tant de curiosité et tant d'espoir : Peugeot est l'un des derniers représentants de ceux qui firent la grandeur de la France, et qui continuent à rendre son nom synonyme de qualité grâce à une irréprochable tradition de travail deux fois centenaire...

VOICI LES ÉLÉMENTS QUI VOUS PERMETTENT DE COMPARER LA 403 - 203

MOTEUR				DIMENSIONS ET POIDS										PERFORMANCES					
Alésage/ course	Cylindrée	Puissance maximum	Couple	Empattement	Longueur hors tout	Largeur hors tout	Diamètre de braquage	Hauteur à vide	Poids en ordre de marche	Dimensions du pare-brise	Distance du pare-brise au dossier arrière	Avant : larg. aux coudes	Hauteur : sièges- plafond	Arrière : largeur aux coudes	Largeur de la banquette	Hauteur banquette- plafond	Rapport poids- puissance	Vitesse maximum	Vitesse théorique en 4 ^e à 1.000 t/mn.
403	80/73 mm.	1.468 cmc	58 CV à 10,3 m/kg à 4.900 t/m	2 m 66	4 m 47	1 m 67	9 m 51	1 m 51	1.070 kg	1 m 24 x 0 m 45	2 m 27	1 m 40	0 m 90	1 m 40	1 m 40	0 m 88	18 kg/cv	130 km/h	26,9 km/h
203	75/73 mm.	1.290 cmc	45 CV à 8,2 m/kg à 4.500 t/m	2 m 58	4 m 35	1 m 62	9 m 9	1 m 56	950 kg	0 m 97 x 0 m 35	1 m 56	1 m 23	0 m 88	1 m 24	1 m 02	0 m 87	21,4 kg/cv	120 km/h	25,7 km/h

LA "403"

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR. — 4 cyl., alésage 80, course 73, cylindrée 1.468 cm³. Puissance fiscale 8 CV. Puissance réelle 58 CV. Culasse hémisphérique et culbuteurs-soupapes en tête. Arbres à cames unique et chemises humides. Pot d'échappement à interférence, favorable au silence. Organes très accessibles.

BOÎTE. — 4 vitesses AV. synchronisées, avec 4^e surmultipliée, silencieuse et économique. Commande sous le volant.

DIRECTION. — A crémaillère, rayon de braquage 5 m. 10.

FREINS. — Hydrauliques, puissants.

SUSPENSION. — A roues indépendantes à l'AV. avec ressort transversal. A ressorts hélicoïdaux à l'AR. avec barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques à double effet sur les 4 roues. Excellente répartition oscillatoire des charges (moteur très à l'AV., bagages et roue de secours très à l'AR., passagers en AV. de l'essieu AR.

EQUIPEMENT. — 12 volts, réservoir d'essence 50 l. Guide pour cric à l'AV. et à l'AR. et latéralement. Pneus 165x380.

CARROSSERIE. — 5/6 places, sièges AV. transformables en couchettes, larges, confortables, avec coudes 1 m. 40, quatre portes ouvrant d'AR. en AV. par simple pression sur un poussoir. Déflecteurs latéraux AV. à verrouillage. Vaste coffre AR. Climatisation avec antibuée, dégivrage, air chaud et air froid. Orifice de remplissage de l'essence masqué par la lanterne AR. Toit ouvrant. Garnitures grises premier choix.

PLANCHE DE BORD. — Avec garniture de protection par caoutchouc mousse. Tableau porte appareil avec éclairage réglable. Grand coffre vide-poches. Emplacement prévu pour radio. Deux cendriers escamotables. Double essuie-glace chromé. Indicateur de direction à retour automatique. Deux pare-soleil orientables. Avertisseur « cercla » ville et route.

COULEURS. — Au choix : noir, bleu ou gris clair.

DIMENSIONS. — Vole AV. 1 m. 34, voie AR. 1 m. 32. Empattement 2 m. 66. Longueur, largeur et hauteur hors tout : 4 m. 47x1 m. 67x1 m. 47.

VITESSE MAXIMUM. — 130 km.

CONSUMMATION. — A 80 de moyenne : environ 9 l. aux 100.

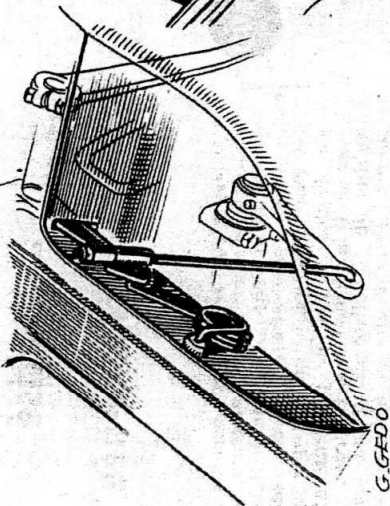
La 403 Peugeot offre deux avantages essentiels, en apparence contradictoires. C'est d'abord un tout nouveau modèle, dont la technique et la ligne sont des plus modernes. Mais c'est aussi une voiture dont les principes solutions mécaniques ont été déjà éprouvés avec succès et qui, par conséquent, ne risque pas de créer de mauvaises surprises aux utilisateurs.

C'est ainsi, par exemple, que beaucoup de perfectionnements apportés depuis un an à la 203 — la boîte de vitesses et le pont arrière notamment — avaient été spécialement étudiés pour la 403 et ont bénéficié, de ce fait, d'un banc d'essai sans précédent.

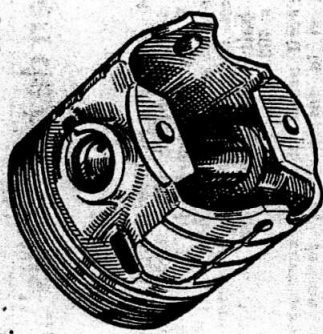
Cette nouvelle « 1.500 », en fin de compte, tout en permettant à Peugeot de s'affirmer sur le marché européen, va consolider fortement sa position sur le marché français, d'abord en lui amenant une couche supplémentaire d'acheteurs et, ensuite, en lui conservant ceux de ses anciens clients qui souhaitent une voiture plus puissante et qui, sans cela, seraient allés à la concurrence.

Ainsi la famille des « Peugeotistes » va-t-elle encore s'agrandir et prospérer, car — et les représentants de la grande firme de Sochaux l'ont précisé officiellement à plusieurs reprises — la chaîne de la « 203 » continue sur le même rythme.

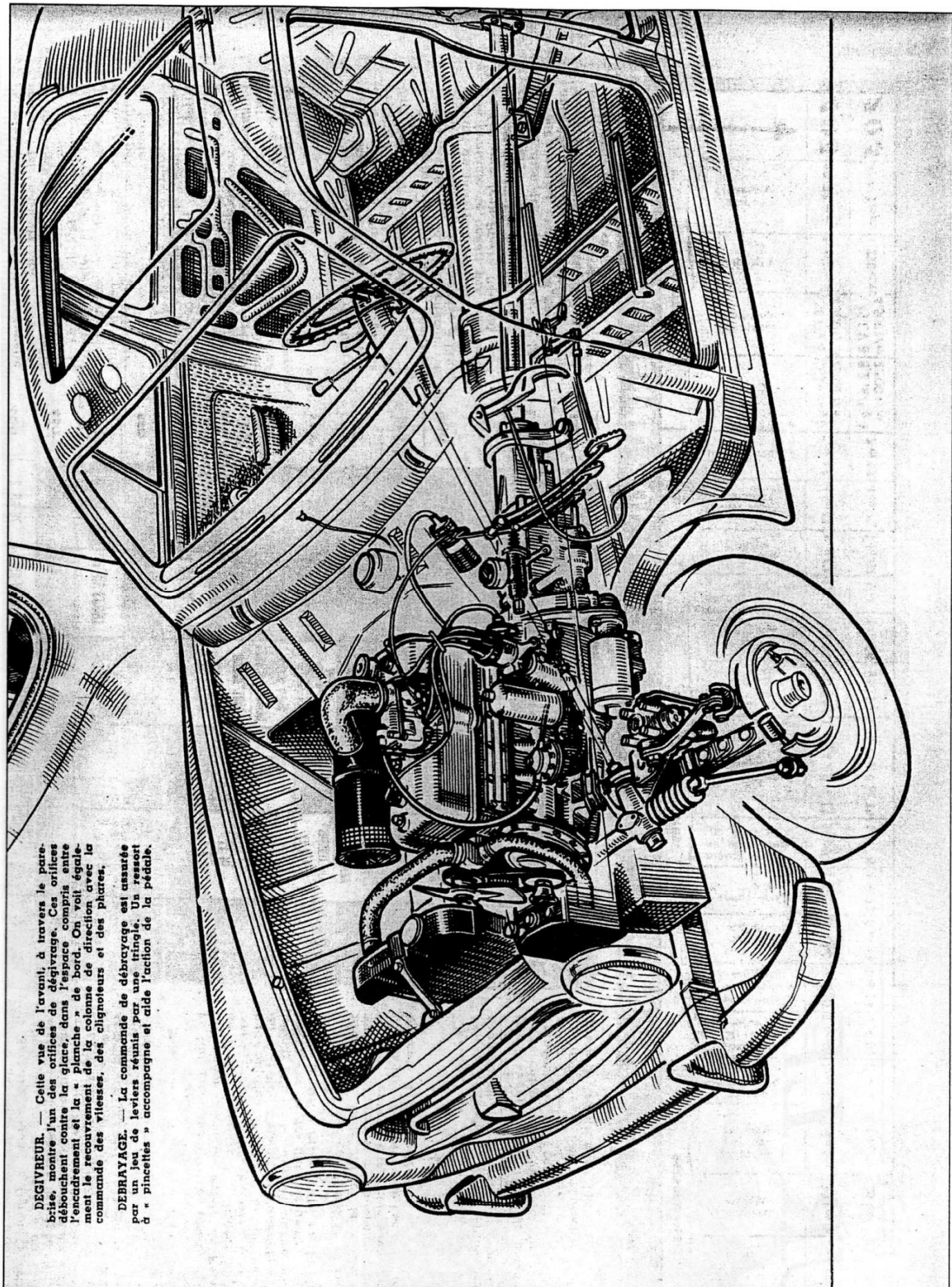
Et la sœur aînée de la « 403 » (qui est aussi un peu sa « voiture-mère ») compte toujours autant de fidèles, d'autant qu'elle s'améliore constamment.



DÉGIVREUR. — Cette vue de l'avant, à travers le pare-brise, montre l'un des orifices de dégivrage. Ces orifices débouchent contre la glace, dans l'espace compris entre l'encadrement et la « planche » de bord. On voit également le recouvrement de la colonne de direction avec la commande des vitesses, des clignoteurs et des phares.



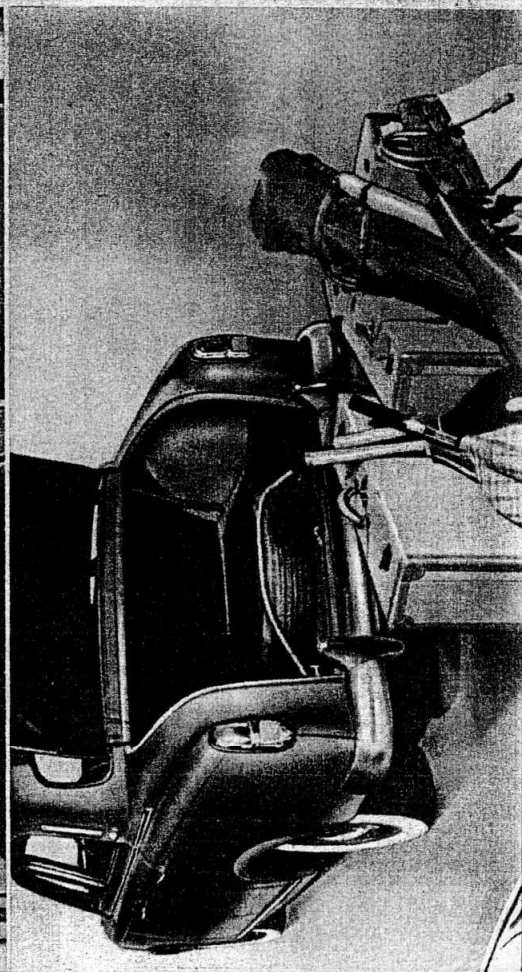
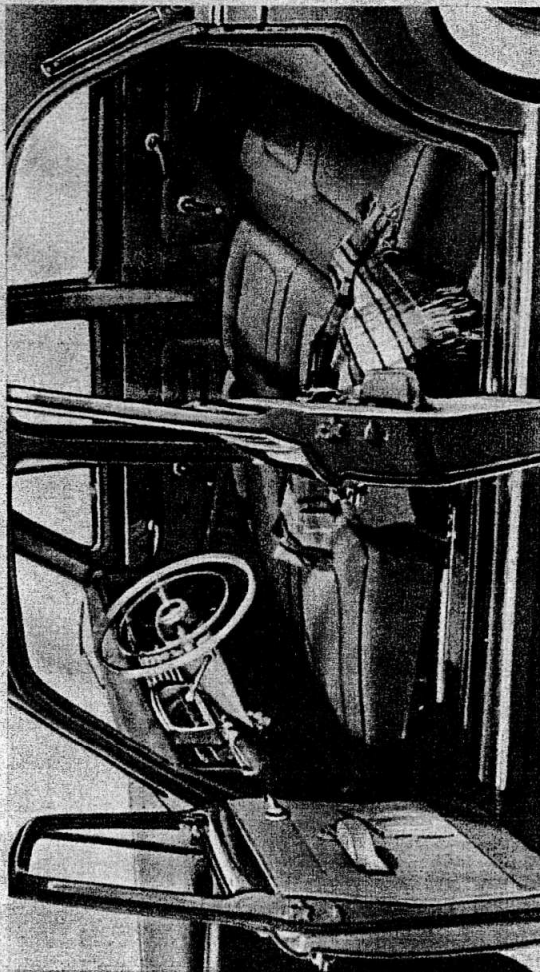
PISTON. — De nouveaux pistons ont été étudiés pour le moteur 1500 cm³. Le fond est plat et la jupe très travaillée comporte de nombreuses rainures de dilatation. Il y a 3 segments (2 normaux et 1 racleur) et une gorge circulaire près du fond.



DÉGIVREUR. — Cette vue de l'avant, à travers le pare-brise, montre l'un des orifices de dégivrage. Ces orifices débouchent contre la glace, dans l'espace compris entre l'encadrement et la « planche » de bord. On voit également le recouvrement de la colonne de direction avec la commande des vitesses, des cliçonneurs et des plaques.

DEBRAYAGE. — La commande de débrayage est assurée par un jeu de leviers réunis par une tringie. Un ressort à « pincettes » accompagne et aide l'action de la pédale.

SUR LE PLAN TECHNIQUE



PREMIÈRE IMPRESSION D'ESSAI

A U cours de la première présentation de sa 403, le 19 avril, au Pavillon Dauphine, Peugeot avait convié la presse à une randonnée routière dans la région de Rambouillet. A cette occasion, il nous fut donné de piloter ce nouveau modèle sur une vingtaine de kilomètres.

Précisons tout de suite que nous avons rapporté une très bonne impression de ce bref essai.

La voiture est plaisante à conduire et toutes les manœuvres s'effectuent avec une grande facilité. Les 4 vitesses, toutes synchronisées, s'engagent parfaitement et l'embrayage, très progressif, donne beaucoup de souplesse aux reprises. La 3^e peut être facilement poussée à 100 et, sur l'autoroute, le 135 chrono a été très nettement dépassé. Enfin, la position est bonne, le dessin du capot permet d'apercevoir la route à très près et le pare-brise bombé, assez large, assure une visibilité correcte, même dans les virages à gauche.

En ce qui concerne la tenue de route, le centre de gravité est plus bas que celui de la 203 et la stabilité est meilleure. Cependant, aux vitesses élevées, l'influence du vent latéral est très légèrement sensible, surtout à l'arrière.

Ajoutons que la suspension, parfaite à l'avant, est un peu dure à l'arrière, sur mauvais sol.

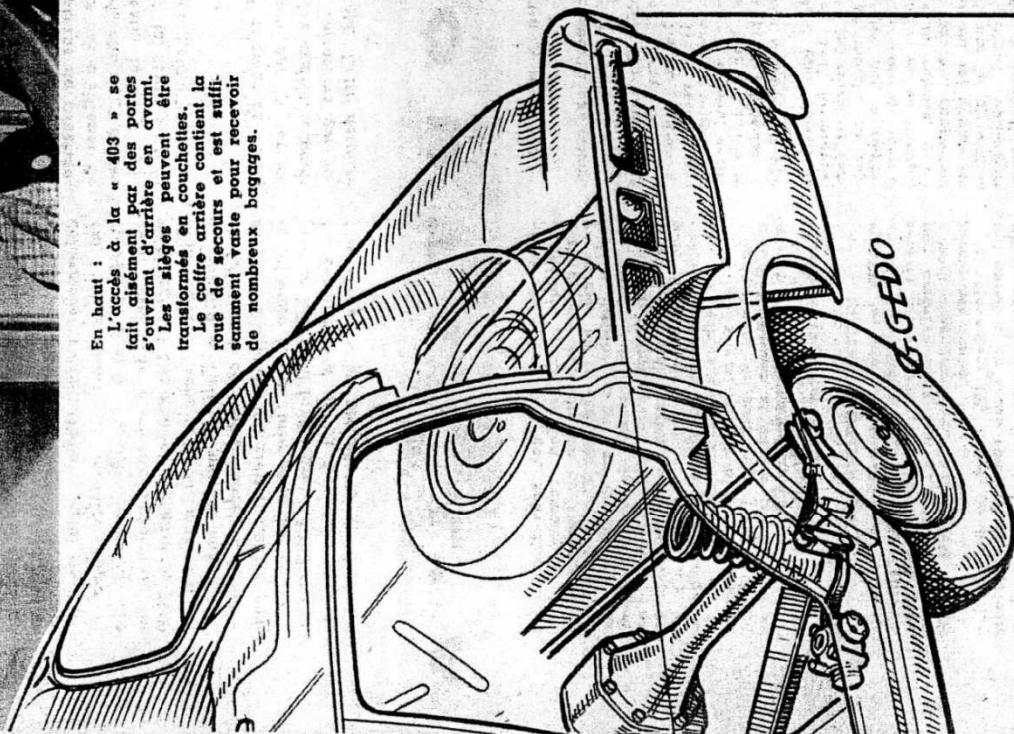
Rien à dire, par ailleurs, sur le freinage, qui paraît très sûr, à la fois puissant et bien équilibré. Quant à l'insonorisation elle est très sensiblement améliorée par rapport à celle de la 203 et le passage sur les pavés n'engendre aucune résonance désagréable.

Enfin, la voiture est bien finie et l'équipement général est soigné. L'ensemble, en définitive, donne l'impression d'une fabrication réaliste, sobre d'aspect, mais de ligne élégante, qui n'use pas d'artifices pour plaire et qui, de ce fait, doit convenir à une très grosse majorité d'acheteurs et rencontrer un grand succès sur le marché international, du fait que les expériences faites avec la 203, qui a servi de banc d'essai pour nombre d'organes (la boîte de vitesses et le pont notamment) supprimeront certainement pour ce modèle les habituelles « maladies de jeunesse ».

Nous aurons d'ailleurs l'occasion ultérieurement d'en faire un essai plus complet, ce qui nous permettra de la juger plus en détail.



En haut :
L'accès à la « 403 » se
fait aisément par des portes
s'ouvrant d'arrière en avant.
Les sièges peuvent être
transformés en couchettes.
Le coffre arrière contient la
roue de secours et est suffi-
samment vaste pour recevoir
de nombreux bagages.



expériences faites avec la 203, qui a servi de banc d'essai pour nombre d'organes (la boîte de vitesses et le pont notamment) supprimeront certainement pour ce modèle les habitudes « maladies de jeunesse ».

Nous aurons d'ailleurs l'occasion ultérieurement d'en faire un essai plus complet, ce qui nous permettra de la juger plus en détail.

GENERALITES	Peugeot 403	Panhard Dyna 54	Simca Aronde	Simca Vedette 55	Citroën 11 B	Renault Frégate Amiral
Puissance fiscale	8	5	7	13	11	11
Poids en ordre de marche	1.070	650	940	1.175	1.120	1.310
Longueur hors tout	4,47	4,57	4,07	4,52	4,63	4,70
Longueur hors tout	1,67	1,60	1,55	1,75	1,76	1,72
Hauteur à vide	1,51	1,45	1,51	1,48	1,54	1,60
Hauteur en charge	1,47		1,44			1,54
MOTEUR	Peugeot 403	Panhard Dyna 54	Simca Aronde	Simca Vedette 55	Citroën 11 B	Renault Frégate Amiral
Nombre de cylindres	4	2	4	8	4	4
Disposition des cylindres	en ligne	flat twin	en ligne	en V à 90°	en ligne	en ligne
Alésage et course	80/73	85/75	72/75	66,06/85,7	78/100	85/88
Cylindrée	1.468 cmc	850 cmc	1.221 cmc	2.351 cmc	1.911 cmc	1.997 cmc
Puissance max. en CV	58	42	45	80	58/60	62
Régime correspondant	4.900	5.000	4.500	4.600	4.000	4.400
Soupapes	en tête	en tête	en tête	latérales	en tête	en tête
BOITE DE VITESSE	Peugeot 403	Panhard Dyna 54	Simca Aronde	Simca Vedette 55	Citroën 11 B	Renault Frégate Amiral
Nombre de vitesses	4	4	4	3	3	4
Vitesses synchronisées	4	4	3	2	2	3
DIRECTION	Peugeot 403	Panhard Dyna 54	Simca Aronde	Simca Vedette 55	Citroën 11 B	Renault Frégate Amiral
	crémaillère	crémaillère	vis à galet	vis à galet	crémaillère	vis à galet
TRACTION AV ou AR	Peugeot 403	Panhard Dyna 54	Simca Aronde	Simca Vedette 55	Citroën 11 B	Renault Frégate Amiral
	pont AR	tract. AV	pont AR	pont AR	Tract. AV	Pont AR
CHASSIS	Peugeot 403	Panhard Dyna 54	Simca Aronde	Simca Vedette 55	Citroën 11 B	Renault Frégate Amiral
Rayon de braquage	4 m 75	4 m 95	4 m 75	5 m 70	6 m 90	5 m
Garde au sol	0,18	0,20	0,14	0,15	0,18	0,17
Roues indépendantes	AV	AV-AR	AV	AV	AV	AV-AR
Suspension AV	ress. à lames	ress. transv.	ress. hélic.	ress. hélic.	barres tors.	ress. hélic.
Suspension AR	ress. hélic.	barres tors.	ress sem. Ell.	ress. sem. Ell.	barres tors.	ress. hélic.
Pneus	165 x 380	145 x 400	5,60 x 14	6,40 x 13	165 x 400	165 x 400
Réservoir et contenance	AR, 50	AR, 40	AR, 40	AR, 60	AR, 50	AR, 58
Consommation	9,6	8	9	12	12	12
Vitesse maximum	130	130	120	145	120	135

DES GÉNÉRATIONS
D'INDUSTRIELS
ONT FAIT LE NOM
DE

PEUGEOT

Il y a 140 ans naissait, d'une humble usine de laminage d'acier de 10 ouvriers, ce qui constitue aujourd'hui le magnifique groupe industriel Peugeot situé au pays de Montbéliard-Souvaux, au carrefour de la Suisse, de l'Alsace et de la Franche-Comté.

Ce fut Jean-Pierre Peugeot (1768-1852) qui fut, en 1810, le véritable créateur de la firme Peugeot, lorsqu'il entrevit l'avenir immense qui s'ouvrait pour le laminage à froid de l'acier. Dans les années suivantes, le pays et ses alentours voyaient naître plusieurs usines dues aux Peugeot, à Hérimoncourt et à Valentigney notamment. C'est alors qu'apparut la Société en commandite « Peugeot Frères » créée par Jules (1811-1889), et Emile Peugeot (1815-1874).

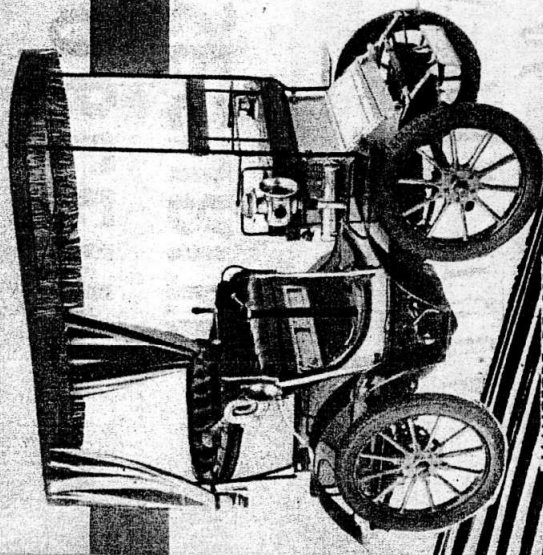
En 1889, la réputation de Peugeot, dans le domaine industriel, était définitivement assise, lorsque deux découvertes allaient donner au nom de Peugeot, déjà universellement connu, une notoriété supplémentaire : la bicyclette et l'automobile.

Les deux fils des précédents allaient être les animateurs véritables de l'entreprise Peugeot. Le premier Eugène (1844-1907) est à l'origine des dirigeants actuels, le second Armand (1848-1915) fut l'initiateur des fabrications de cycles et d'automobiles, dont l'ampleur allait atteindre et dépasser celles de l'acier laminé et de l'outillage.

Les locomotives modernes se développant de façon importante, les installations industrielles Peugeot prenaient un essor en conséquence. D'ailleurs venait d'inventer le moteur à essence à 4 temps et Armand Peugeot, ayant acquis la licence, construisait en 1890 un des premiers véhicules automobiles à essence qui aient circulé avec un moteur à 2 cylindres en V d'une puissance effective de 8 CV.

Cet ancêtre était déjà muni d'une boîte à 4 vitesses et atteignait en palier la vitesse, jugée énorme pour l'époque, de 25 km. à l'heure.

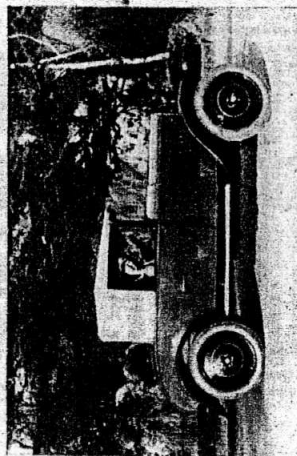
DU QUADRICYCLE...



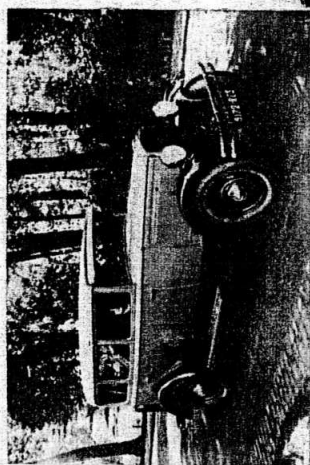
L'ANCÊTRE DE 1894



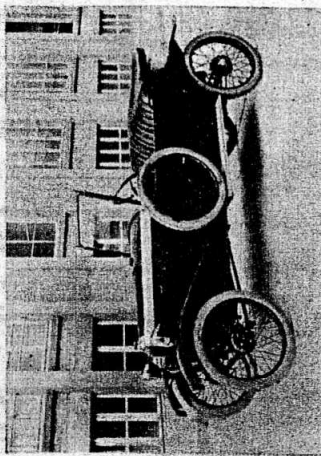
BEBE PEUGEOT 1913



5 CV PEUGEOT 1925



12 CV 6 CYL. 1930



QUADRILLETTE 1919

Cet ancêtre était déjà muni d'une boîte à 4 vitesses et atteignait en palier la vitesse, jugée énorme pour l'époque, de 25 km. à l'heure.

Armand Peugeot était lancé dans la production des voitures. En 1898, il en produisait 500 pour arriver au chiffre de 2.300 en 1908.

Plusieurs modèles étaient créés dont des camions et au début du siècle, la fameuse « Bébé Peugeot », véritable ancêtre des petites voitures modernes.

A la mort de Eugène Peugeot, apparaît la Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot dont Robert Peugeot, fils d'Eugène, prend la direction effective.

Le développement de la Société est dès lors ininterrompu.

En 1912, c'est la création du centre industriel de Sochaux, puis des usines à Issy-les-Moulineaux, à Mandeure, à Clichy et des magasins à La Garenne.

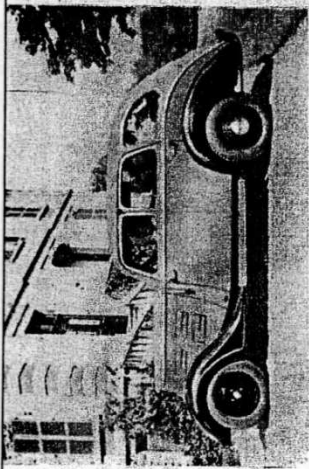
Après la première guerre, ces usines se développent considérablement ce pendant que Sochaux devient le grand centre de production de la Société. A la mort de Robert Peugeot, Jean-Pierre Peugeot lui succède et Sochaux prend une extension énorme, cependant que tous les ateliers sont modernisés et dotés des outillages les plus perfectionnés.

Aujourd'hui, 500 voitures, chaque jour, sortent de ces usines et le succès de Peugeot ne fait que s'amplifier.

Ce succès tient à l'excellence des fabrications Peugeot. Cette qualité est due au travail, à la persévérance et à l'esprit d'entreprise qui n'a cessé d'animer des générations d'industriels qui se sont succédé à la tête de cette grande entreprise.

Il est un facteur essentiel de ce succès qu'on peut aussi mettre en évidence. De père en fils, les dirigeants de Peugeot se sont toujours attachés à développer et à entretenir autour d'eux un esprit de solidarité et de dévouement qui ne s'est jamais démenti.

Il régit ainsi chez Peugeot un « esprit maison » fortement ancré et la plupart des ouvriers, employés, contre-maîtres, ingénieurs ou directeurs, ont accompli leur carrière dans les Etatismements Peugeot qui sont, pour eux, l'unique et principal élément de leur existence. Ceci a créé chez Peugeot une stabilité qui est, on peut le dire, l'une des raisons majeures de la floraison de la firme.



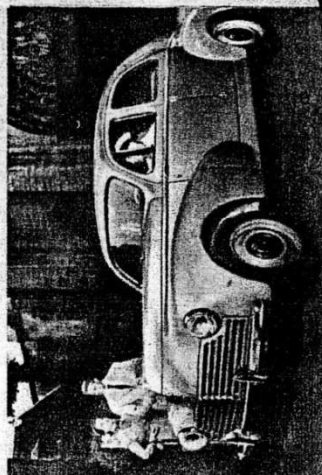
301 D 1934-36



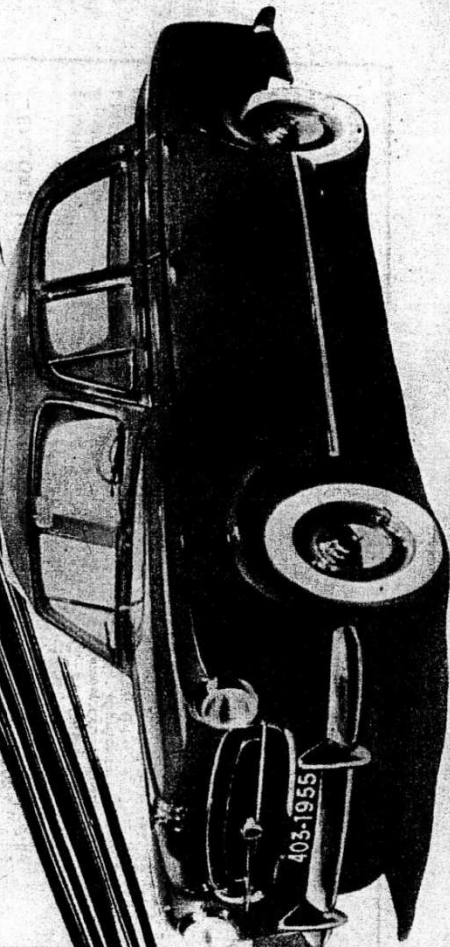
402 B 1938



202 1938-45



203 1948



403-1955

... A LA "403"

NOTRE ESSAI de LA 403 PEUGEOT

CETTE 1.500 de la grande firme de Sochaux se présente sur le marché avec un atout majeur : celui d'être un modèle nouveau, mais dont la technique est cependant éprouvée. Ainsi, les acheteurs sont-ils certains d'avoir à leur disposition une voiture bien au point en ce qui concerne les organes essentiels, dont la mécanique et la carrosserie sont modernes et qui ne risquent pas d'avoir les habituelles « maladies de jeunesse » qui menacent toute production naissante.

LE FILM DE L'ESSAI

Sur la route

- **DEPART PORTE D'ITALIE** le 6 mai à 12 h. 50. Route sèche et peu encombrée. Aussi le carré-four de Fontainebleau est-il franchi à 13 h. 27.
- **JUSQU'À MONTARGIS** (104 kms), où nous arrivons à 13 h. 55, l'allure est rapide et la ville est traversée sans difficultés. Mais, dès la sortie, un vent assez violent de sud-ouest, vient gêner notre marche. Peu après, nous nous arrêtons 9 minutes pour vérifier la voiture et nettoyer le pare-brise.
- **APRÈS NEVERS** (229 kms), atteint à 15 h. 25 et où les rues ne sont pas très encombrées, le vent souffle de plus en plus par rafale.
- **À MOULINS** (282 kms), où nous arrivons à 16 h. 08, nous stoppons 8 minutes pour prendre une photo et nettoyer à nouveau le pare-brise, saillir par les insectes. Mais, en empruntant la déviation pour poids lourds, nous perdons du temps... par suite d'une signalisation insuffisante.
- **À SAINT-MARTIN-D'ESTREAU**, après de 7 minutes pour faire le plein d'essence chez un sous-agent Peugeot, très heureux de pouvoir contempler la 403, qu'il n'a encore jamais vue. Et c'est à 17 h. 23 l'arrivée à Roanne (381 kms), où il y a toujours beaucoup de monde dans les rues.
- **À PARTIR DE BALBIGNY**, la pluie commence à

CETTE impression de robustesse, de fabrication sérieuse, et de sécurité, qui a déjà fait le succès de la « 203 », nous l'avons d'ailleurs retrouvée, en essayant la « 403 ». Car cette voiture, ainsi que nous l'avons présentée dans notre dernier numéro, n'est pas d'artifices pour plaire, à ce point même que le nouveau dessin de sa carrosserie, bien qu'élégant, est jugé par beaucoup comme étant d'une sobriété excessive.

Mais, par contre, l'accès à toutes les places est facilité par 4 portières qui s'ouvrent à angle droit, cependant qu'à l'intérieur, où tout est bien fini, chaque place est confortable et spacieuse. La visibilité y est bonne et le chauffage, comme l'aération, ne prêtent à aucune critique. Enfin, au volant, le conducteur voit bien la route et à toutes ses commandes bien en main. Le tableau de bord est net et comporte, sur ses bords supérieur et inférieur, des bords en caoutchouc qui assurent une protection efficace en cas de choc.

C'EST d'ailleurs ce sentiment d'être en sécurité qui domine quand on roule dans cette voiture, qui est très agréable à conduire. La direction est en effet précise et judicieusement démultipliée ; les freins sont à la fois progressifs et puissants ; l'attaque de l'embrayage est très douce et surtout la tenue de route est excellente et très supérieure, à notre avis, à celle de la « 203 ». En virage, la voiture (qui est légèrement surdirigée) accroche à la route et la carrosserie ne couche pratiquement pas. En ligne droite, enfin, la

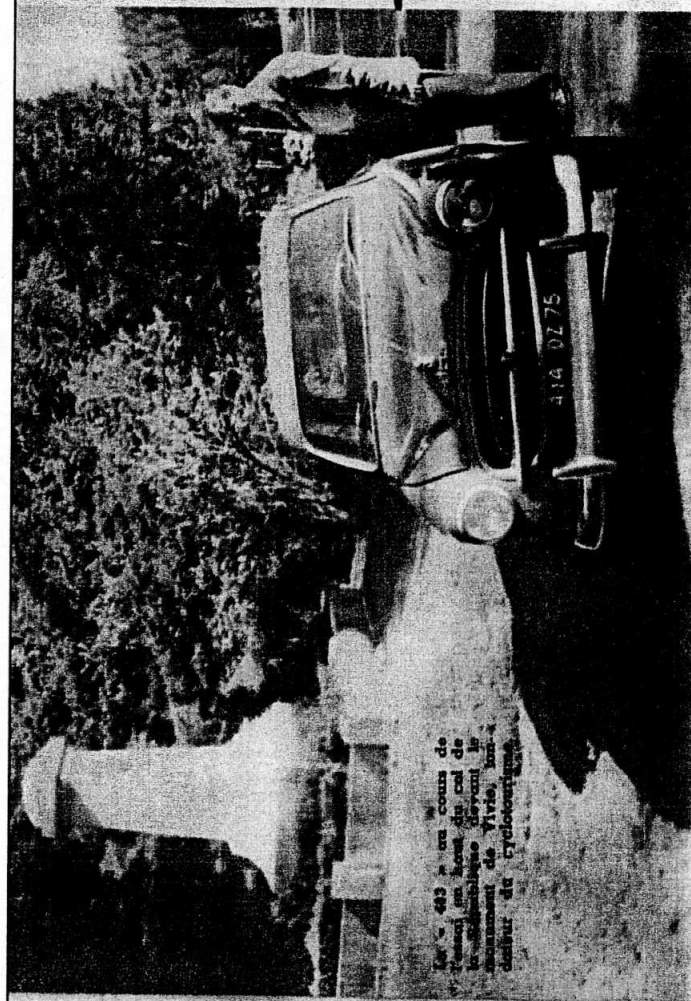
cile ou d'une voiture qu'il faut dépasser, les reprises ne sont alors pas toujours assez nerveuses, cependant que la 2^e ne peut être utilisée, car elle plafonne. Il y aurait donc, croyons-nous, intérêt à pouvoir atteindre le 70-75 avec la 2^e et le 40 avec la 1^{re}.

★

L'insonorisation sur la « 403 » est un autre point que nous aimerions voir améliorer, car de plus en plus (et avec raison) la clientèle recherche le silence. A dire vrai, cette voiture offre, sous ce rapport, une assez nette amélioration par rapport à la « 203 », et, d'autre part, ne vibre pas sur les pavés. Mais, en 1^{re} et 2^e, comme aux grandes vitesses, le moteur est encore un peu bruyant et c'est précisément parce que nous jugeons que la mécanique est de grande classe, que nous aimerions la voir bénéficier de cette qualité suprême qu'est le silence, qualité qui devient de plus en plus inséparable de toute voiture moderne.

★

CES quelques critiques, de toute façon, n'enlèvent rien à la valeur générale de l'ensemble, qui reste élevée, et qui doit se traduire, sur le plan pratique, par beaucoup de satisfactions pour l'usager. Incontestablement la « 403 » doit réussir et devenir rapidement l'une des voitures les plus demandées sur le marché français. Elle doit, également, hors de nos frontières, pouvoir avantageusement lutter contre la concurrence étrangère, surtout si, avec l'expérience, le constructeur peut remédier aux inconvénients signalés



● **A SAINT-MARTIN-D'ESTREAU**, arrêté de 7 minutes pour faire le plein d'essence chez un sous-agent Peugeot, très heureux de pouvoir contempler la 403, qu'il n'a encore jamais vue. Et c'est à 17 h. 23 l'arrivée à Rouanne (381 kms), où il y a toujours beaucoup de monde dans les rues.

● **A PARTIR DE BALIGNY**, la pluie commence à tomber, cependant que le vent ne ralentit pas. Ce mauvais temps nous poursuit jusqu'à Saint-Etienne, où nous arrivons à 18 h. 21.

● **AU TOTAL**, en déduisant les 24 minutes d'arrêt, notre temps réel de marche, sur les 458 kms du parcours, a été de 5 h. 07'. Notre moyenne — contrainte par le vent — a été de 89 kms 511.

● **ESSAI DE CONSOMMATION** : Au retour de Saint-Etienne, avec trois passagers, 203 kms ont été couverts, avec 20 litres d'essence, entre Saint-Pierre-le-Moutier et Nemours (par Bourges), soit une consommation de 9 l. 852 aux 100 kms. Dans ce kilométrage, 166 kms ont été accomplis à la moyenne de 87 kms 050.

A Monthery

La voiture qui nous a été confiée n'avait que 1.000 kms au compteur, cependant que sur l'anneau de vitesse, notre essai a été également gêné par le vent et la pluie. Pour ces raisons, nous n'avons pu réaliser de bonnes performances et les chiffres publiés ci-dessous doivent être considérés, par conséquent, comme étant au-dessous de la vérité, surtout en ce qui concerne la vitesse maximum.

ETALONNAGE COMPTEUR : A 100 compteur, un tour de circuit de vitesse est effectué en 1' 35" 3/5, ce qui correspond à une moyenne réelle de 95 kms 958.

VITESSE MAXIMUM : Un tour, départ lancé, est couvert en 1' 13" 3/5, ce qui donne une vitesse de 124,842 (Cependant, sur route, nous avons fait, au retour, un kilomètre en 27" 4/5, ce qui correspond à 129 kms 435).

Enfin, aux rapports inférieurs, on atteint approximativement 30 kms en 1^{re}, 60 en 2^e et 105 en 3^e.

ACCELERATION : 500 m., départ arrêté : 26" 4/5. 1.000 m., départ arrêté : 44 1/5.

FREINAGE : A 50 km-h., arrêt sur 10 m. 50. A 80 km-h., arrêt sur 29 mètres.

Malgré un sol légèrement humide, l'arrêt s'effectue de façon très satisfaisante.

BRAQUAGE : La voiture tourne dans un cercle de 9 m. 50.

précise et judicieusement démultipliée : les freins sont à la fois progressifs et puissants ; l'attaque de l'embrayage est très douce et surtout la tenue de route est excellente et très supérieure, à notre avis, à celle de la « 203 ». En virage, la voiture (qui est légèrement surdirigée) accroche à la route et la carrosserie ne couche pratiquement pas. En ligne droite, enfin, la conduite n'est que peu influencée par une chaussée bombée, ou par l'action du vent latéral.

A ce propos, l'impression de balancement à l'arrière que nous avions ressentie au cours de notre rapide essai du 19 avril, ne s'est pas confirmée et, sans doute, était-elle due à d'autres causes, ou plus simplement aux pneumatiques. Car, dans ce présent essai, nous avons eu à lutter constamment, sur le parcours Paris-Saint-Etienne, contre un vent violent, soufflant par bourrasques de trois quart de face, qui forcément a réduit assez sensiblement notre moyenne, mais qui nous a permis de vérifier le parfait comportement du véhicule.

La suspension, dont dépend à la fois la tenue de route et le confort, est également fort bien conçue pour réaliser le meilleur compromis entre ces deux fonctions essentielles. De très mauvaises portions de route ont été franchies à vive allure sans constater de débâtements anormaux. Car, toujours, les oscillations des roues par rapport à la caisse ou au sol ont été convenablement amorties.

★

EN ce qui concerne le moteur, dont l'alésage seulement a été augmenté, ce qui donne un moteur « supercarré », il est à la fois plus souple et plus puissant que celui de la « 203 ». A toutes les allures il reste bien équilibré et ne s'affole pas aux régimes élevés. Malheureusement, la voiture qui nous a été confiée n'avait que 1.000 kms. au compteur, et le moteur freinait quelque peu à pleine admission, ce qui ne nous a pas permis d'atteindre la vitesse maximum de plus de 130 km/h, annoncée par le constructeur.

Quant à la boîte de vitesses, dont les 4 rapports sont parfaitement synchronisés, elle a déjà fait ses preuves depuis près d'un an sur la « 203 » et son maniement, quand on la connaît bien, est des plus aisés. Cependant, nous estimons que la 1^{re} et la 2^e sont trop courtes et que l'écart, notamment, est trop grand entre la 2^e (démultipliée 0,590) et la 3^e (qui est sur cette voiture la prise et dont le rapport est donc de 1). Il y a là un écart, qui n'existe sur aucune autre voiture, à quatre vitesses de puissance similaire.

Il en résulte que la 2^e ne dépasse pas 60 à l'heure et ne convient donc que pour de très fortes pentes. Certes, la 3^e permet de monter assez rapidement toutes les côtes moyennes comme celle de Planioy, par exemple. Mais si l'on doit ralentir par suite d'un virage diffi-

ciée, et qui ont sa raison, sur le plan pratique, par beaucoup de satisfactions pour l'usager. Incontestablement la « 403 » doit réussir et devenir rapidement l'une des voitures les plus demandées sur le marché français. Elle doit, également, hors de nos frontières, pouvoir avantageusement lutter contre la concurrence étrangère, surtout si, avec l'expérience, le constructeur peut remédier aux inconvénients signalés.

A ce moment, la « 403 » contentera les acheteurs les plus difficiles — qu'ils soient de régions montagneuses ou non, qu'ils soient citadins ou de la campagne — et sera donc assurée d'une longue et brillante carrière.

J. FALCOZ-VIGNE.

POUR...

- Voiture d'une technique assez voisine de celle de la 203 et dont les principaux organes mécaniques sont par conséquent déjà éprouvés.
- Moteur plus puissant, à la fois très robuste et très souple.
- Tenue de route excellente.
- Embrayage très progressif.
- Direction précise et agréable.
- Faible sensibilité au vent latéral.
- Freinage puissant et pas du tout brutal.
- Bonne suspension.
- Visibilité très convenable.
- Voiture spacieuse pour 5 personnes.
- Equipement, chauffage et finition satisfaisants.
- Voiture économique, compte tenu de ses performances.

...ET CONTRE

- 1^{re} et 2^e vitesses trop courtes.
- Insonorisation insuffisante (bien qu'améliorée par rapport à celle de la 203).
- Vibration à la retenue de la 1^{re} et de la 2^e vitesse.
- Le capot avant ne se lève pas assez et se maintient ouvert par une simple triangle, peu pratique à manœuvrer. On devrait adopter ici le même système d'ouverture que celui (partiel) du coffre à bagages.
- Résonance gênante aux allures élevées, quand le toit ouvrant est totalement délogé.
- Le couvercle métallique du vide-poche (au tableau de bord) vibre fréquemment.
- Antivol placé trop bas, ce qui rend malaisée l'introduction de la clef de contact, la nuit surtout.
- Pas de glace derrière le pare-soleil de droite.
- Bouchon de réservoir insuffisamment étanche et d'accès difficile avec un bidon de secours.



Les **403**
et les
203

sont conçus à
Sochaux pour recevoir
RAPIDEMENT
l'antivol automatique

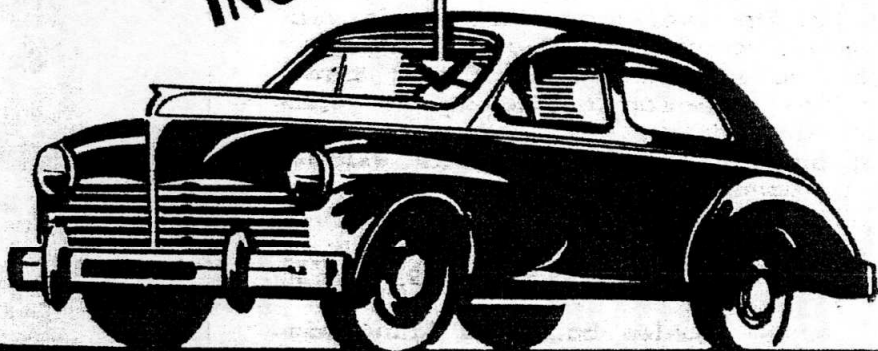
NEIMAN

Vente exclusive par les
concessionnaires

Geugeot

ANTI-VOL
NEIMAN

INUTILE D'INSISTER !..



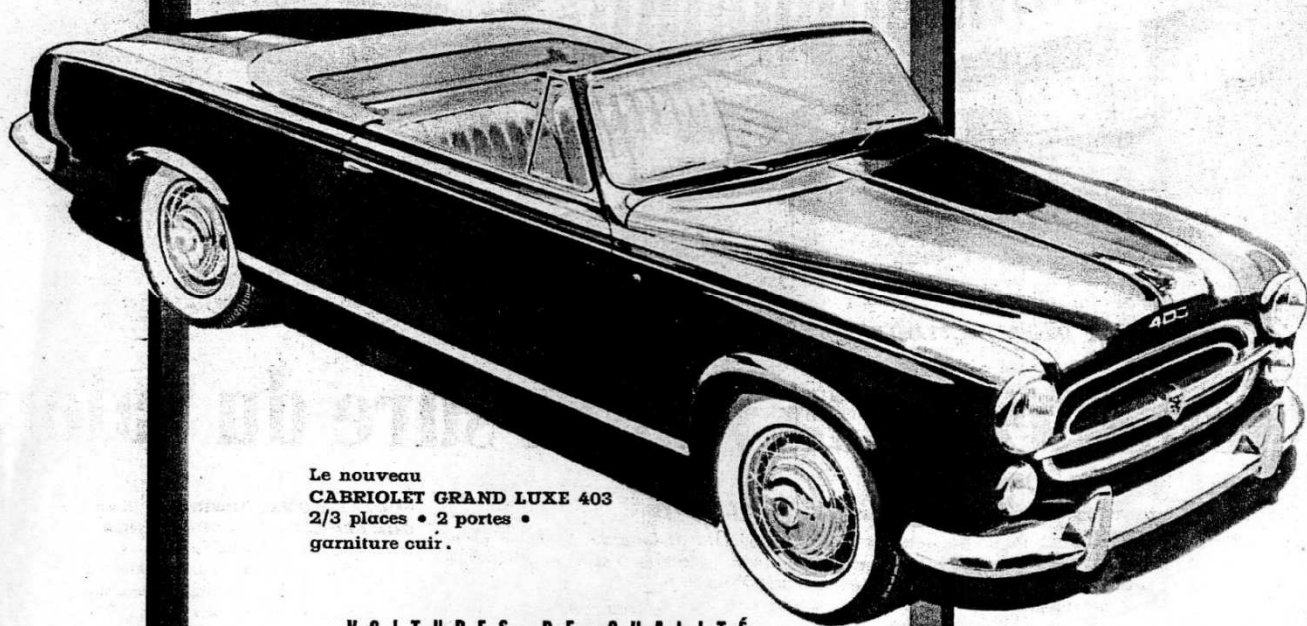
* S A L O N 1 9 5 6 *



présente aux côtés de
la **BERLINE LUXE 203**
4 places, 4 portes, 7/45 ch, 115 km/h,
8 à 9 litres aux 100 km
et de la **BERLINE GRAND LUXE 403**
5/6 places, 4 portes, 8/58 ch, 130 km/h
9 à 10 litres aux 100 km,

les nouveaux modèles de sa production 1957 :

le **CABRIOLET GRAND LUXE 403**
2/3 places, 2 portes, garniture cuir,
la **FAMILIALE GRAND LUXE 403 L**
7/8 places, 6 glaces, 4 portes latérales
et la **LIMOUSINE COMMERCIALE 403 U 5**
C.U. 500 kg, 4 portes latérales et porte AR,
ainsi que ses **VÉHICULES UTILITAIRES**
charge utile de 500 à 1400 kg



Le nouveau
CABRIOLET GRAND LUXE 403
2/3 places • 2 portes •
garniture cuir.

VOITURES DE QUALITÉ

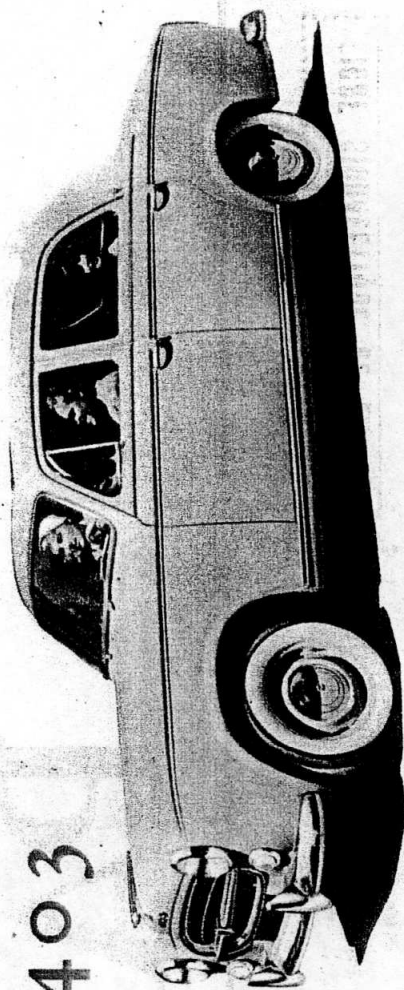


PUBLICITÉ FRANÇAISE

VENTE-A CRÉDIT PAR LA D.I.R.

LA FAMILLE 403

*Peugeot présente au Salon
trois nouveaux modèles
dérivés de la Berline 403*

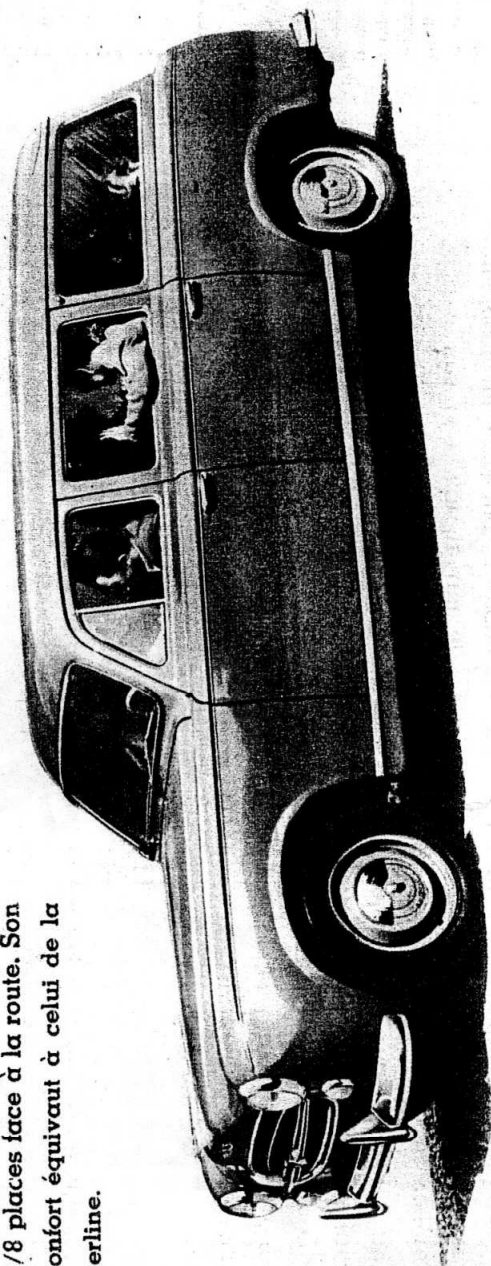


LA BERLINE

Avec ou sans toit ouvrant, 5/6 places, est dotée de sièges couchettes. Une modification caractérise les modèles 1957 : la disparition des flèches de direction remplacées par des clignotants encastrés à l'avant (sous les projecteurs) et incorporés aux feux rouges à l'arrière.

LA FAMILIALE

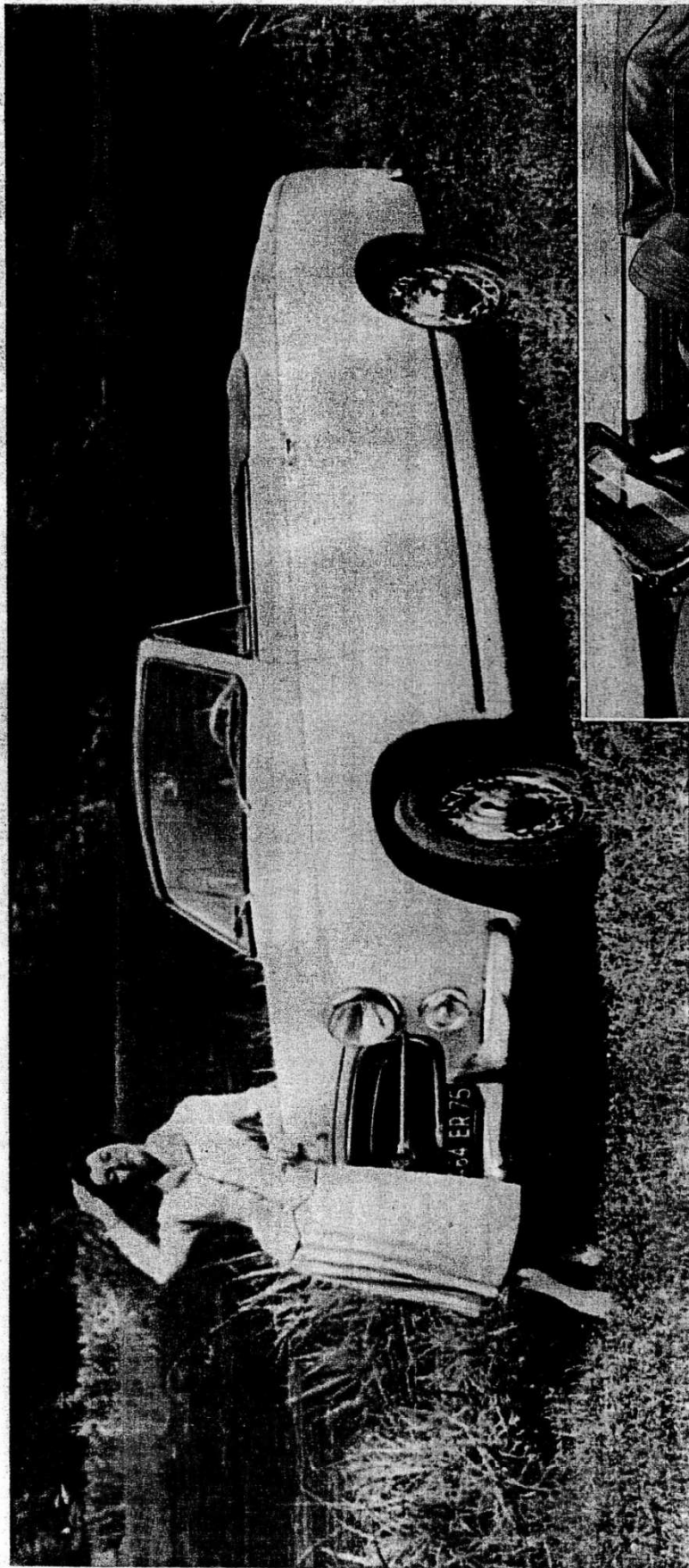
à quatre portes latérales plus une porte arrière donnant accès à la soute à bagages, offre 7/8 places face à la route. Son confort équivaut à celui de la berline.



LA LIMOUSINE COMMERCIALE

présente la même disposition de portes que la Familiale et offre, soit 5/6 places, soit une charge utile de 500 kilos. Le dossier du siège arrière est rabattable pour augmenter la surface de chargement. De même manière et dans le même but, le siège avant de droite est amovible.

est amovible.



LE NOUVEAU CABRIOLET 403

2/3 places, 2 portes, d'une élégance sobre et raffinée est livré avec une garniture intérieure entièrement en cuir. Une gamme variée de teintes de carrosserie et de nuances de cuir, autorisera les plus élégantes combinaisons de couleurs. La large porte et le siège avant rabattable permettent un accès facile à l'arrière ; la lunette AR souple est entièrement détachable.

60



PEUGEOT

FIGUE SIGNALÉTIQUE DE LA 403

Voiture moyenne utilisant les ensembles mécaniques de la 203, mais avec moteur de cylindrée accrue. Comportement routier exceptionnel. Dessin de Pinin Farina.

ORIGINES

1948 : Etablissement de la 203.
1955 : création de la 403 à mécanique intégralement dérivée de la 203.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

★ 4 cylindres ★ 80 x 73 mm. ★ 1.468 cc. ★ 58 CV à 4.900 t.m. ★ Couple maximum à 2.500 t.m. ★ 4 vitesses ★ 27 km.-h. à 1.000 t.m. en quatrième ★ 1.045 kilos ★ Encombrement : 4,47 x 1,67 m.

PARTICULARITÉS

Les mêmes que celles de la 203 indiquées ci-dessous.

CARROSSERIES

Berline luxe
Berline luxe toit ouvrant
Cabriolet 2-3 places
Familiale 7-8 places
Limousine Commerciale 5-6 places ou 500 kilos.

PERFORMANCES CONTRÔLÉES

Vitesse maximum : 132,5 km.-h.
De 0 à 80 à l'heure en 13,8 secondes.
De 50 à 80 à l'heure en quatrième en 12,4 secondes.
De 10 à 12,1 litres aux cent kilomètres.

Pour 1957, Peugeot poursuit son programme de deux modèles : la voiture légère 203, la voiture moyenne 403, dont la parenté est grande. Et cependant le constructeur de Sochaux continue à évoluer. Le présent Salon nous montre le plus récent modèle, c'est-à-dire la 403, s'épanouir en éventail à mesure que se referme celui de la 203.

Il voit en effet transférer au programme 403 trois modèles de carrosserie qui faisaient précédemment partie de celui de la 203 : le cabriolet, la Familiale et la Limousine Commerciale. Cela nous fait donc, avec les berlines luxe, avec et sans toit ouvrant déjà connues, cinq modèles de 403 contre deux modèles 203 (berlines luxe, avec ou sans toit ouvrant également). La 203 conserve cependant en toute logique le monopole des modèles purement commerciaux : fourgonnette tôlée, plateau-cabine, fourgonnette bâchée et ambulance.

Ainsi se développe harmonieusement une conversion industrielle progressive qui est un modèle du genre et un exemple. Rappelons-en la genèse.

Peugeot lance en 1948 la « 203 », modèle entièrement nouveau qui s'impose rapidement à l'étranger comme en France pour sa vitalité, sa robustesse et le niveau exceptionnellement bas de son prix de revient kilométrique. Dans l'Europe qui renait, c'est une valeur-or. Peugeot est assuré de construire sa 203 pendant des années. Il ne lui faudra pas changer son fusil d'épaule avant que le public-acheteur, répondant à des sollicitations nouvelles, exprime des goûts nouveaux.

Mais quand vient ce moment, lorsque l'usager a appris à apprécier l'agrément de l'ampleur interne, de la grande visibilité de la performance accrue, Peugeot se trouve prêt. Sa 403, étudiée depuis longtemps, peut sortir sans même attendre que vacillent les bastions de la 203.

En agissant avant que ce soit absolument nécessaire, Peugeot se montre une fois de plus grand industriel. Mais il le révélera plus encore quand il dévoilera la nouvelle venue. En effet, ces deux voitures extrêmement différentes, la 203 et la 403, utilisent une mécanique essentiellement similaire.

Mais voici la 403 sur le marché. Peugeot ne doit même pas abandonner

