René Bellu

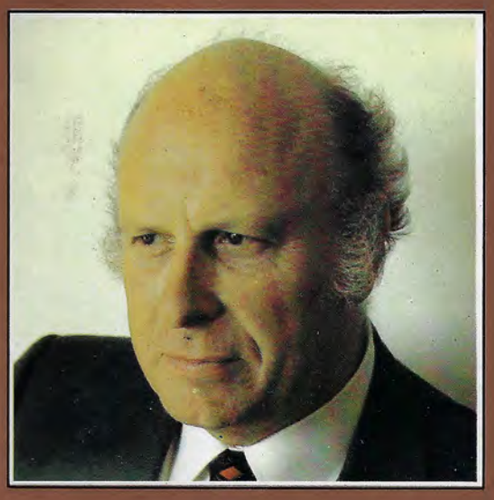
TOUTES LES PEUGEOT



Des origines aux années 80

Jean-Pierre Delville, éditeur.

num : jl@peniguet.fr



L'auteur

"Toutes les Peugeot" est le troisième ouvrage de la collection "Toutes les ..." consacrée à l'histoire des grandes marques et de leurs modèles.
Le premier, René Bellu a eu l'idée de cette collection exclusive qui se singularise par deux traits essentiels : 1) la présentation des gammes **année par année** apportant une clarté et une précision jamais atteintes jusque-là dans les ouvrages consacrés à l'histoire de l'automobile ; 2) la représentation par des **profils en couleur à l'échelle** de toutes les voitures de la marque depuis les origines jusqu'à nos jours. Ces deux caractéristiques des livres de René Bellu exigent en premier lieu de l'auteur des dons d'analyste et d'illustrateur, joints à une profonde connaissance technique de la production automobile ancienne et actuelle. René Bellu concilie ces exigences. Il s'est trouvé en effet depuis trente ans au cœur des problèmes de l'automobile, d'abord en réalisant la plupart des "éclatés" et autres dessins techniques publiés par l'Auto-Journal – le plus grand journal automobile français – puis en assurant la direction des études de ce même journal. René Bellu dirige également l'Auto-Journal "Spécial Salon" qui présente chaque année toutes les voitures du monde à près de 600.000 exemplaires. Sa profession a permis à René Bellu de développer sa passion pour les automobiles anciennes : grâce à ses contacts privilégiés avec les constructeurs qui lui ont donné accès à leurs archives confidentielles, grâce aussi aux centaines d'amis lecteurs qui lui ont ouvert leurs vieux greniers. Actuellement, René Bellu possède l'une des plus riches collections de catalogues et documents d'époque sur toutes les marques d'automobiles du monde. L'utilisation méthodique de cette impressionnante source de renseignements constitue l'un des principaux atouts de René Bellu pour sa collection "Toutes les ...".

num : jl@peniguet.fr

René Bellu

TOUTES LES PEUGEOT

SERIE 01 DE 1929 À 1937

num : jl@peniguet.fr

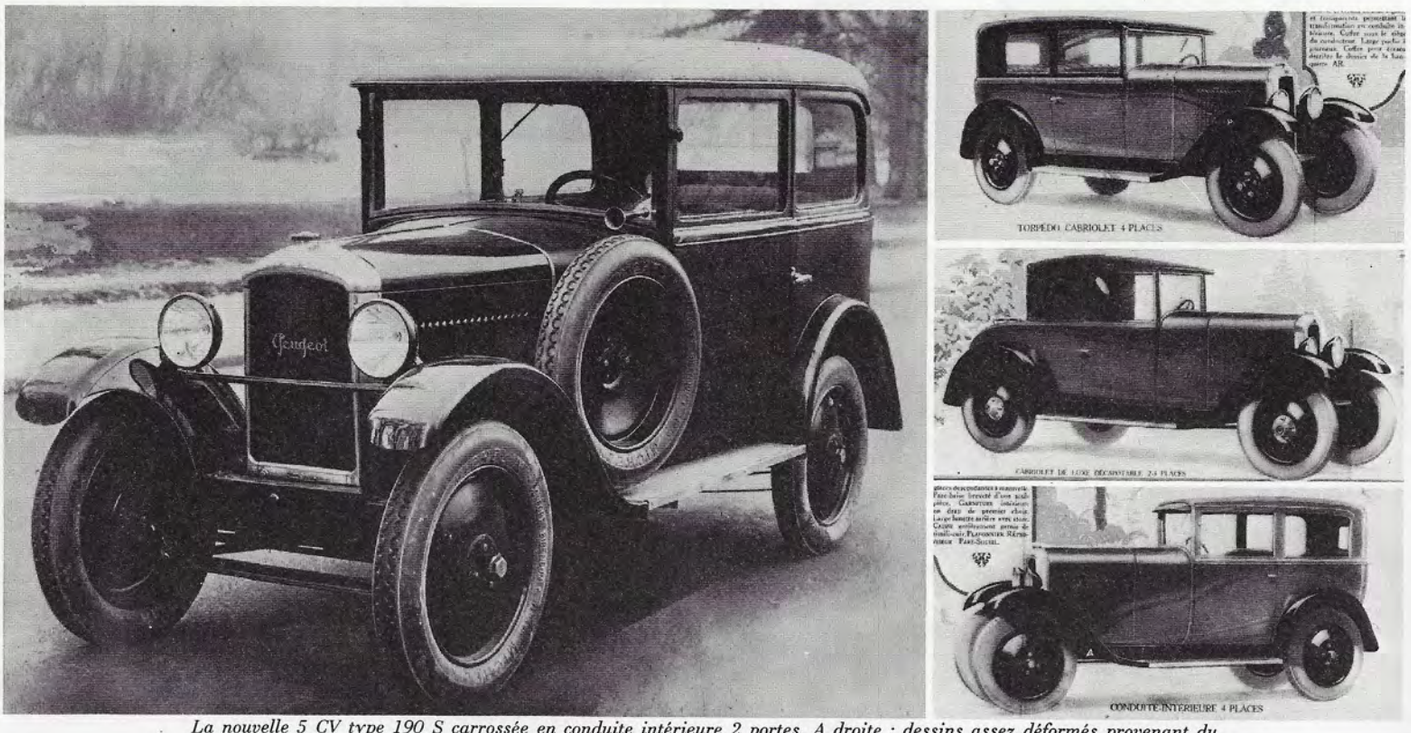
1929

Au Salon de Paris 1928, Peugeot présente trois nouveautés en bas de gamme ; trois évolutions plutôt. La première de celles-ci est la 5 CV type 172 S qui diffère très peu de la 172 R de l'année précédente. La seconde est la 5 CV type 190 S qui succède aussi au type 172 R, fabriqué seulement pendant un an. La troisième est la 9 CV type 177 R qui remplace la 177 M.

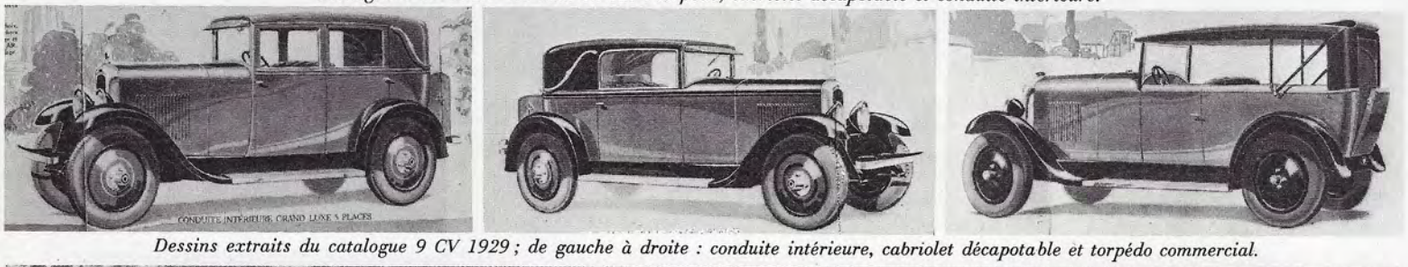
Par rapport à celui qui les précède, les modèles 172 S et 190 S apportent peu d'innovations techniques. En revanche, ils reçoivent une carrosserie améliorée par une multitude de petites retouches et des cotes plus généreuses. Sur le plan mécanique, les types 172 S et 190 S diffèrent entre eux par leur dispositif de freinage, l'un n'ayant pas de freins à l'avant et l'autre disposant de freins sur les 4 roues. Le haut de la calandre des 5 CV Peugeot est arrondi depuis le type 172 R.

Les modifications de la 177 R concernent le moteur qui devient un 1,6 litre (au lieu de 1,4 litre sur la 177 M). La ligne générale n'évolue pas, mais l'équipement s'améliore.

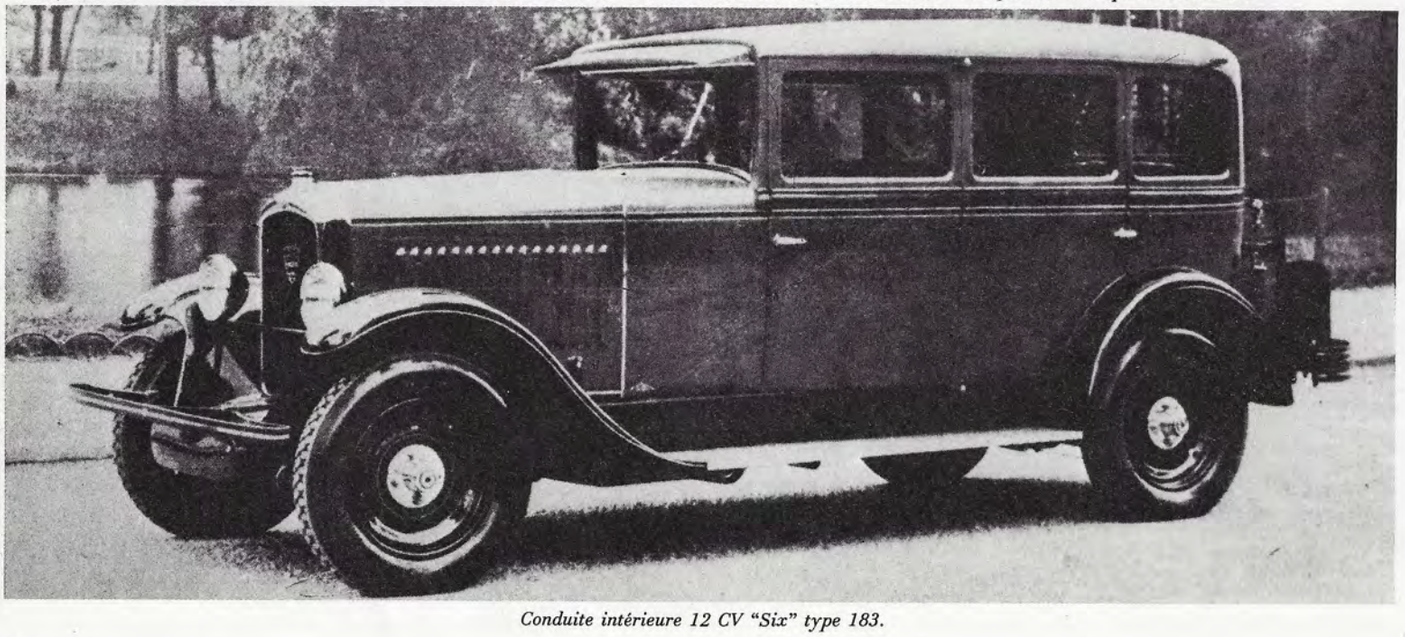
Les quatre autres modèles de la gamme ne changent pratiquement pas. Parmi ceux-ci, la 12 CV "Six" est la plus appréciée. Son silence, sa souplesse, sa silhouette et son prix constituent de bons arguments, auxquels s'ajoutent des performances assez brillantes. Celles-ci sont mises en évidence dans deux épreuves importantes de l'année : une 12 CV "Six" est la première des voitures françaises au classement général du Rallye de Monte-Carlo et trois autres 12 CV "Six" se hissent aux trois premières places de leur catégorie au Tour de France Automobile.



La nouvelle 5 CV type 190 S carrossée en conduite intérieure 2 portes. A droite : dessins assez déformés provenant du catalogue 5 CV 1929 · de haut en bas : torpédo, cabriolet décapotable et conduite intérieure.

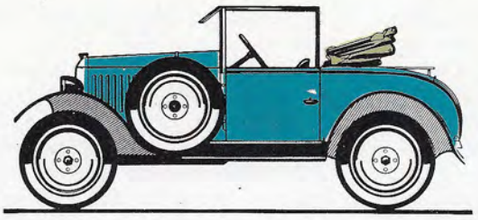


Dessins extraits du catalogue 9 CV 1929 ; de gauche à droite : conduite intérieure, cabriolet décapotable et torpédo commercial.



Conduite intérieure 12 CV "Six" type 183.

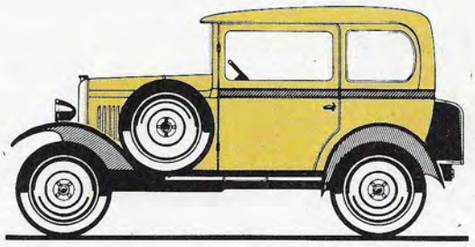
num : jl@peniguet.fr



5 CV – TYPE 172 S

Évolution de la 5 CV de l'année précédente ; le type 172 S n'a pas de freins avant. Le type 172 S est fabriqué seulement pendant l'année-modèle 1929 ; il sort de Sochaux en 2.112 exemplaires.

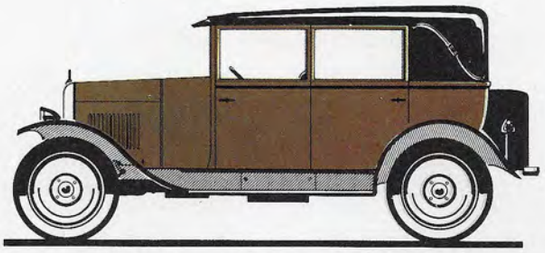
- Moteur 4 cylindres type NE 5
- Cylindrée : 695 cm³
- Alésage, course : 51 × 85 mm
- Puissance : 5 CV
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 340 cm
- Largeur : 130 cm
- Empattement : 227 cm
- Vitesse maximale : 60 km/h



5 CV – TYPE 190 S

Le type 190 S est pourvu de freins sur les quatre roues. Il sera produit à Sochaux de fin 1928 à 1931, en 33.677 unités (y compris 513 types 190 Z qui diffèrent par des détails d'équipement).

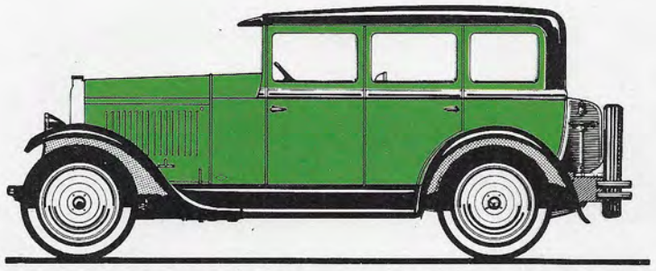
- Moteur 4 cylindres type NE 5
- Cylindrée : 695 cm³
- Alésage, course : 51 × 85 mm
- Puissance : 5 CV
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 340 cm
- Largeur : 130 cm
- Empattement : 227 cm
- Vitesse maximale : 60 km/h



9 CV – TYPE 177 R

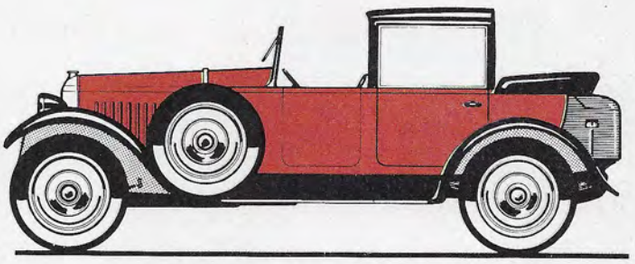
Évolution du type 177 M de l'année précédente, avec moteur 9 CV fiscaux au lieu de 7. Le type 177 R est fabriqué à Sochaux en 5.672 exemplaires, seulement pendant l'année-modèle 1929.

- Moteur 4 cylindres type PG 6
- Cylindrée : 1.615 cm³
- Alésage, course : 70 × 105 mm
- Puissance : 9 CV
- Transmission classique, boîte 4 vitesses
- Longueur : 400 cm
- Largeur : 148 cm
- Empattement : 269 cm
- Vitesse maximale : 75 km/h



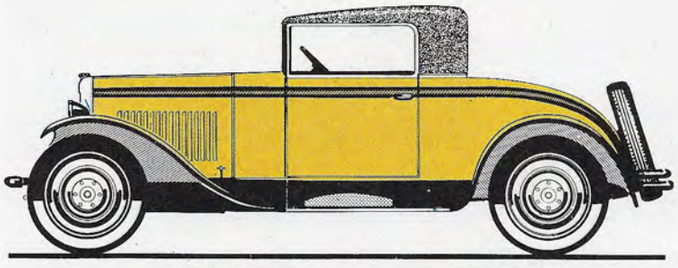
12 CV "SIX" – TYPE 183 C

Modèle assez proche du 183 de 1928, mais qui évolue en type 183 C plus puissant avec moteur 1.991 cm³ RA 3 poussé à 42 ch.



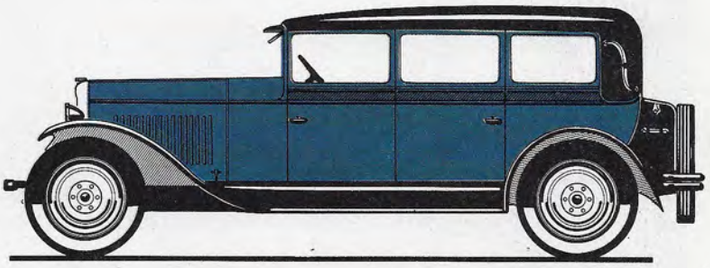
14 CV – TYPE 176

Même modèle que l'année précédente ; caractéristiques et performances identiques.



18 CV – TYPE 174

Même modèle que l'année précédente ; caractéristiques et performances identiques.



22 CV – TYPE 184

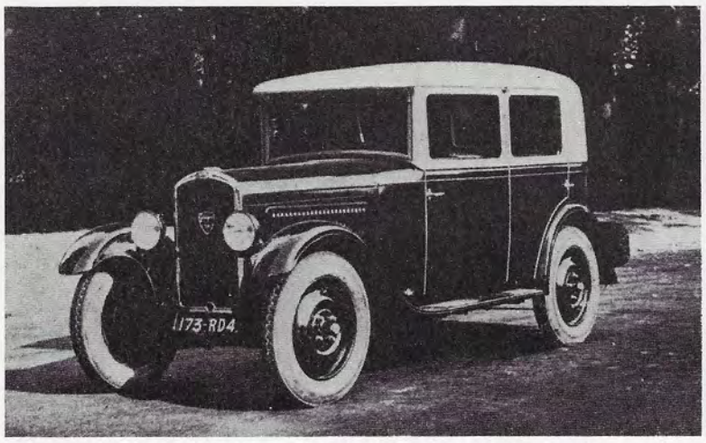
Même modèle que l'année précédente ; caractéristiques et performances identiques.

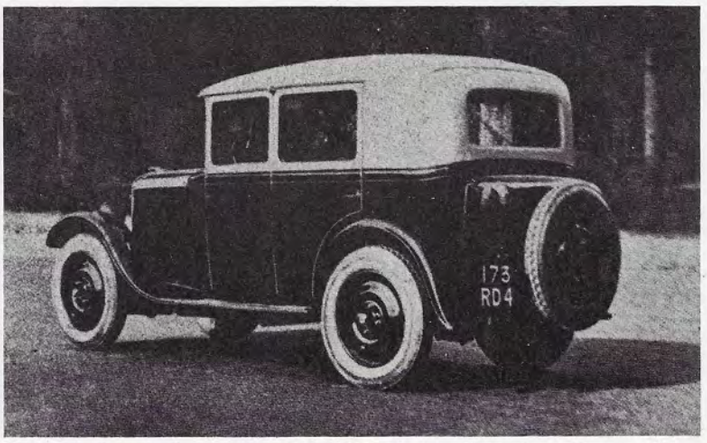
num : jl@peniguet.fr

1930 Le Salon de Paris 1929 marque une grande étape dans l'histoire des automobiles Peugeot. A ce Salon naît en effet la 201 qui constitue le point de départ de toute la génération Peugeot des années trente. Le principe des séries à trois chiffres avec zéro central est mis en application à partir de ce modèle ; cela se révélera comme une excellente idée car le public accueille bien ces nouveaux matricules Peugeot et il les retient facilement. Ce principe est encore appliqué cinquante ans plus tard ; il a été déposé par Peugeot qui est propriétaire de tous les matricules de 101 à 909 pour voitures de tourisme. Cela a d'ailleurs posé quelques problèmes au constructeur allemand Porsche lorsque celui-ci lança son coupé 901 en septembre 1963 ; à la demande de Peugeot, Porsche accepta très sportivement de le rebaptiser 911.
Habillée d'une carrosserie élégante et dotée d'une bonne mécanique, la 201 connaît un rapide succès, d'autant plus qu'elle s'avère robuste et qu'elle est affichée à un prix très compétitif. Elle permettra à Peugeot de traverser relativement facilement la crise économique qui atteint la France au début des années trente. La 201 tourne réellement une page et tend à démoder tous les autres modèles de la gamme. Ceux-ci n'évoluent d'ailleurs guère pour 1930, sauf la 12 CV "Six" qui bénéficie d'une calandre mince genre 201 et devient la 183 D avec moteur plus puissant. La 5 CV existe toujours ; elle demeure l'une des voitures les plus économiques du monde.



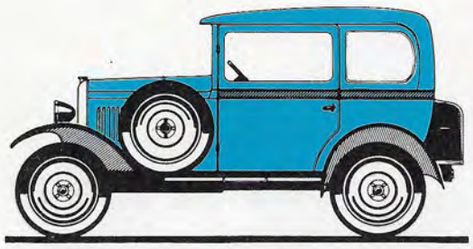
Principale nouveauté Peugeot du Salon de Paris 1929, la 201 est la reine du stand où elle attire de nombreux visiteurs. Le chapeau mou est aussi le roi à cette époque !...



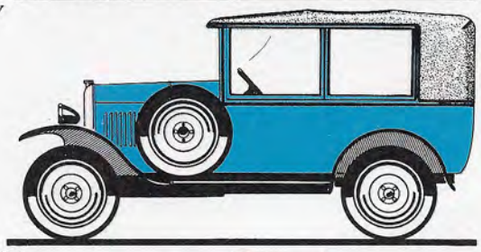


La nouvelle 201 vue de 3/4 avant et de 3/4 arrière ; ce tout premier modèle ne reçoit pas de pare-chocs, mais très rapidement, ceux-ci seront montés en option.

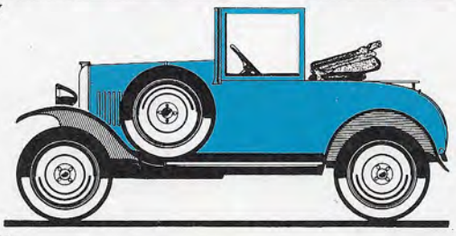
num : jl@peniguet.fr



Coach 5 CV



Torpédo 5 CV

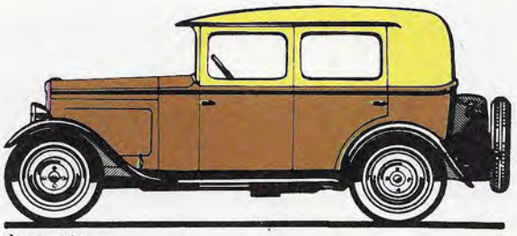


Cabriolet 5 CV

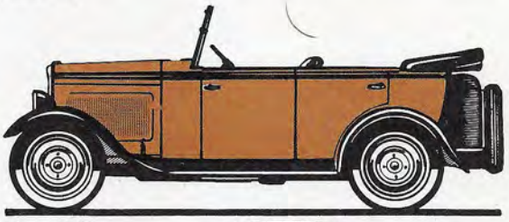
5 CV – TYPE 190 S

Modèle semblable à celui de l'année précédente. La 5 CV (en réalité une 4 CV) ne change pas d'aspect en 1930, mais elle bénéficie de petites améliorations internes : forme des chambres de combustion améliorée, débit de la pompe à huile augmenté, nouveaux réglages de distribution, etc...

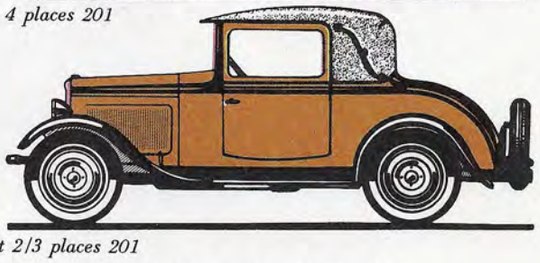
- Moteur 4 cylindres type NE 5
- Cylindrée : 695 cm³
- Alésage, course : 51 × 85 mm
- Puissance fiscale : 4 CV *
- Puissance réelle : 14 ch *
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 340 cm
- Largeur : 130 cm
- Empattement : 227 cm
- Poids : 650 kg **
- Vitesse maximale : 60 km/h
- Prix novembre 1929 :
  - Châssis nu : 10.900 F
  - Cabriolet : 13.900 F
  - Coach : 15.900 F



Berline 4 places 201



Torpédo 4 places 201

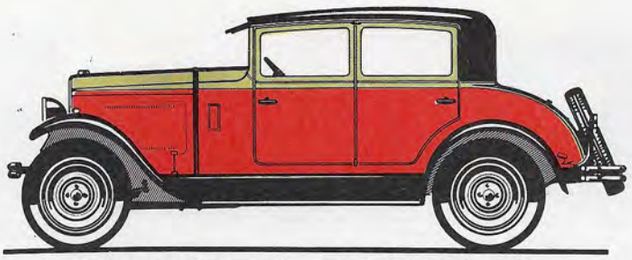


Cabriolet 2/3 places 201

6 CV – TYPE 201

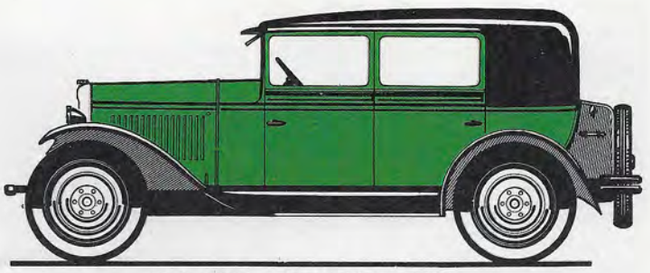
Nouveau modèle animé par un moteur à soupapes latérales. Suspension avant à ressort transversal et essieu rigide ; suspension arrière par deux demi-cantilevers obliques inversés. Cette première version de la 201 sera fabriquée d'octobre 1929 à septembre 1932, au total en 63.817 exemplaires.

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV *
- Puissance réelle : 23 ch *
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm
- Largeur : 135 cm
- Empattement : 247 cm (245 cm sur les premiers modèles)
- Poids : 890 kg **
- Vitesse maximale : 80 km/h
- Prix novembre 1929 :
  - Châssis nu : 14.000 F
  - Berline : 20.900 F
  - Torpédo : 20.900 F
  - Cabriolet : 21.900 F



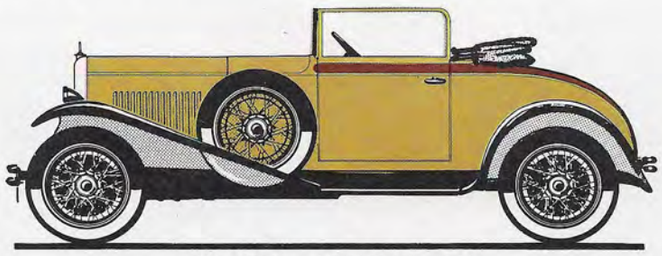
12 CV "SIX" – TYPE 183 D

Même modèle qu'en 1929, sauf moteur poussé à 47 ch (1.991 cm³, type RA 3, 11 CV fiscaux). Vitesse : 95 km/h. Prix : châssis nu 27.500 F, conduite intérieure 37.500 F, torpédo 38.400 F.



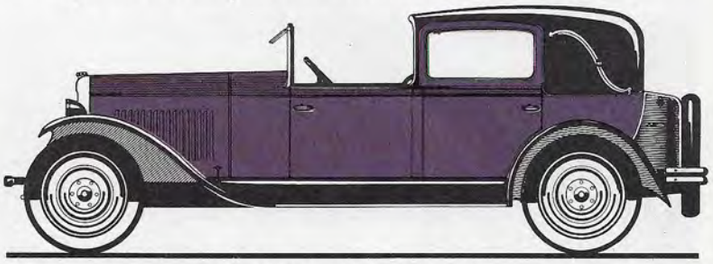
14 CV – TYPE 176

Modèle identique à celui de l'année précédente. Son moteur 4 cylindres 2,5 litres sans-soupapes de 12 CV fiscaux (catalogué 14 CV) développe 55 ch réels. Prix : exclusivement châssis nu 60.000 F.



18 CV – TYPE 174

Modèle identique à celui de l'année précédente. Son moteur 4 cylindres 3,8 litres sans-soupapes de 23 CV (catalogué 18 CV) développe 75 ch réels. Prix : exclusivement châssis nu 88.000 F.



22 CV – TYPE 184

Modèle identique à celui de l'année précédente. Son moteur 6 cylindres 3,7 litres sans-soupapes de 22 CV fiscaux développe 80 ch réels. Prix : exclusivement châssis nu 125.000 F.

** A partir de 1930, les constructeurs indiquent la puissance fiscale des modèles et non plus la puissance cataloguée, parfois différente ; il en est de même pour la puissance réelle. Nous préciserons donc dorénavant ces puissances.*

*** Avec la généralisation de modèles homogènes carrossés directement par l'usine, l'indication du poids prend une valeur plus significative. Nous mentionnerons donc désormais le poids à vide.*

num : jl@peniguet.fr

Peugeot 5 CV

1930

Catalogue 5 CV 1930.

CABRIOLET

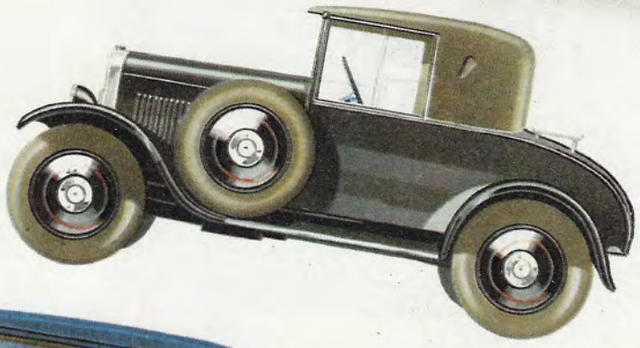
2 Places spacieuses.

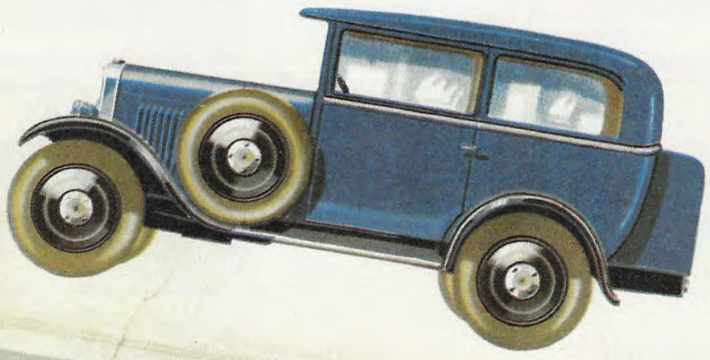
Volets latéraux.

Grand coffre arrière pour une troisième place ou les bagages.

orte-bagages arrière.

(Pour les autres accessoires voir description du châssis).





CONDUITE INTÉRIEURE

4 Places très confortables.

Places avant réglables.

4 Glaces dont 2 descendantes à manivelle.

Rétroviseur.

Malle arrière spacieuse.

Pour les autres accessoires, voir à la description du châssis, ceux communs à toutes les carrosseries).

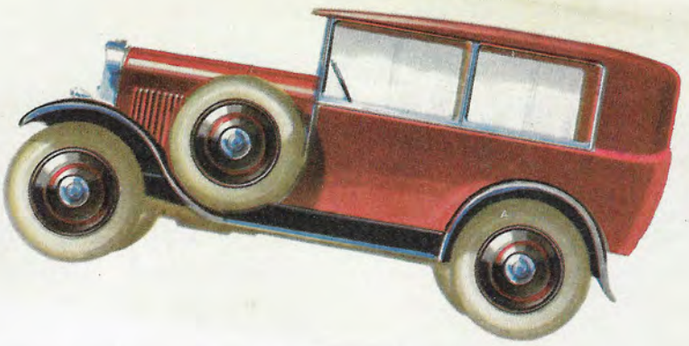
TORPÉDO 4 places

Capote avec écrans rigides formant conduite intérieure légère.

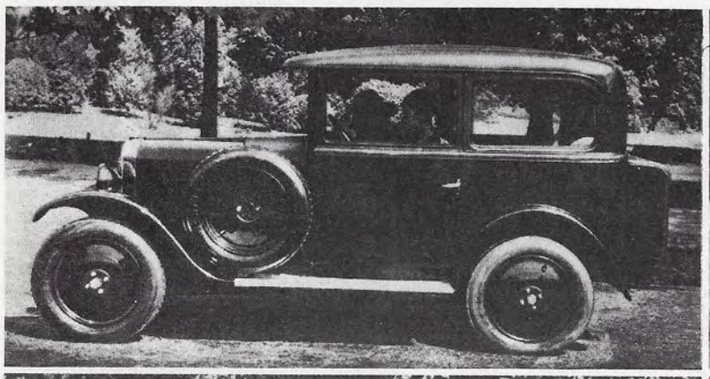
Essuie-glace.

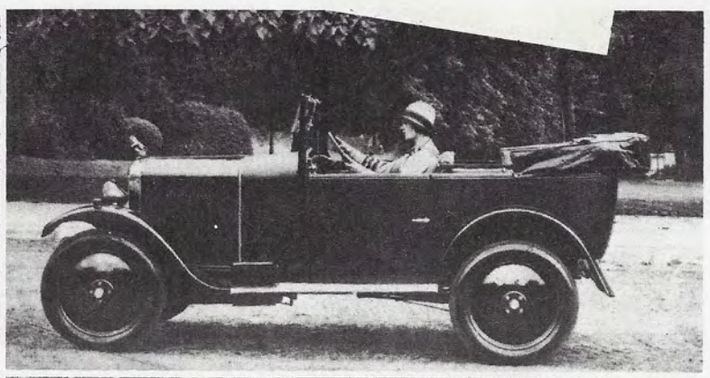
Rétroviseur.

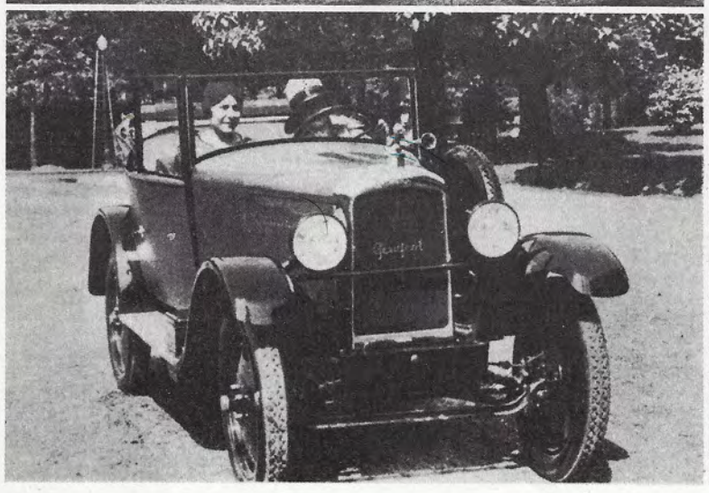
(Pour les autres accessoires voir description du châssis)

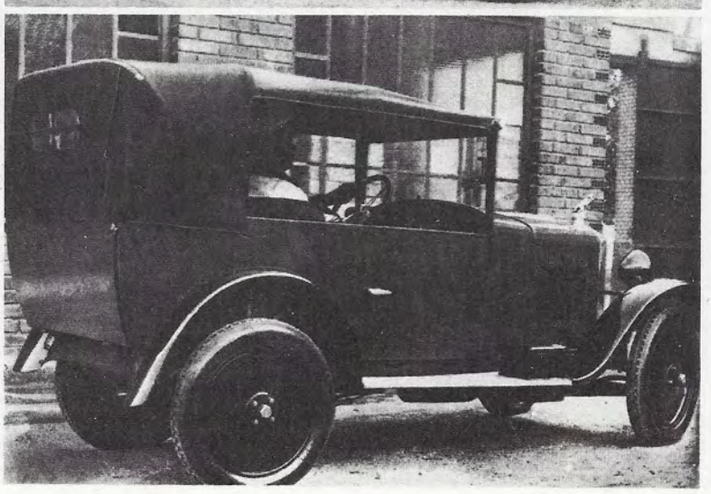


La 5 CV 1930 est livrable en conduite intérieure, torpédo tourisme, cabriolet et torpédo commercial.







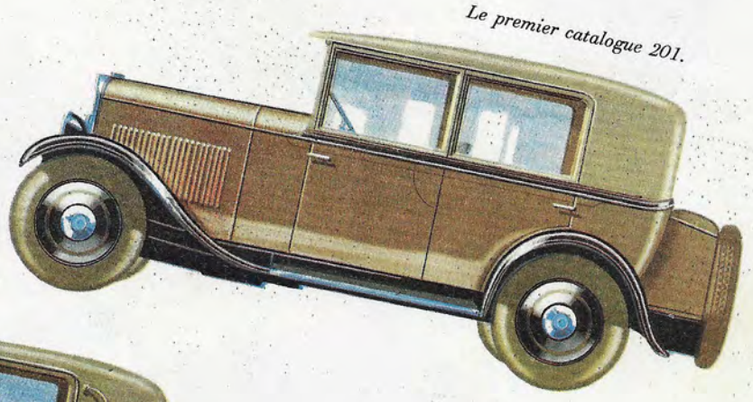


num : jl@peniguet.fr

Peugeot 201

1930

Le premier catalogue 201.

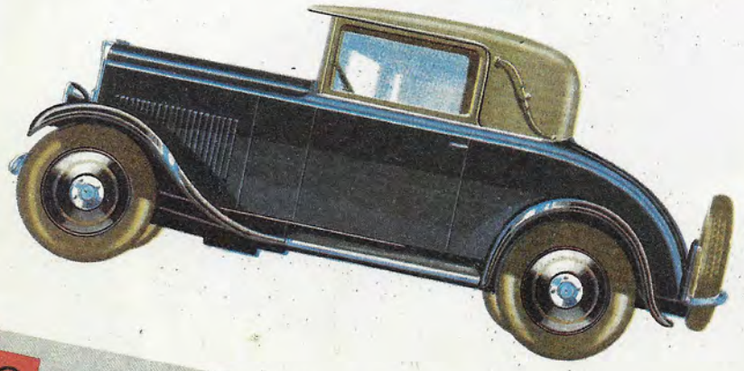


TORPÉDO

Malle arrière.

Capote et housse simili cuir.

(Pour les autres accessoires voir description du châssis).



CABRIOLET DÉCAPOTABLE

Montre.

Capote simili-cuir.

Glaces descendantes à manivelle.

Spider pouvant recevoir un coussin et un dossier 2 places.

(Voir supplément au tarif. Pour les autres accessoires voir description du châssis).

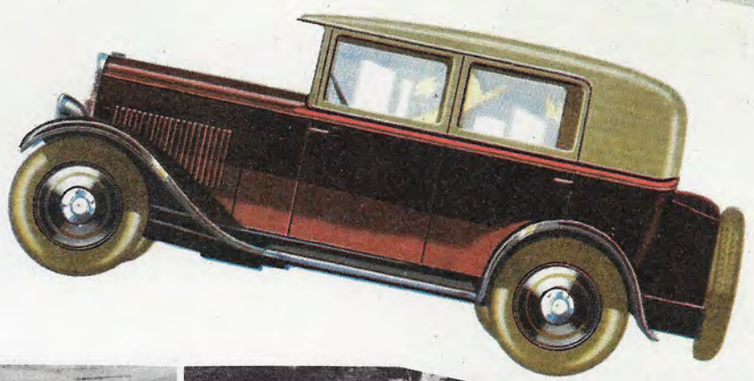
CONDUITE INTÉRIEURE

4 places - 4 portes - 4 glaces.

Malle arrière.

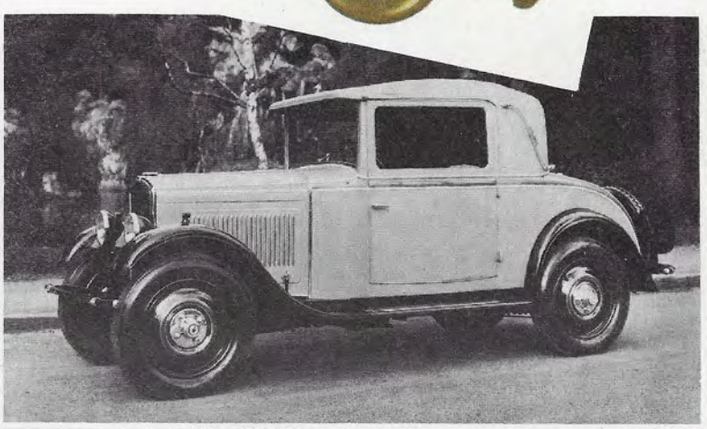
Plafonnier.

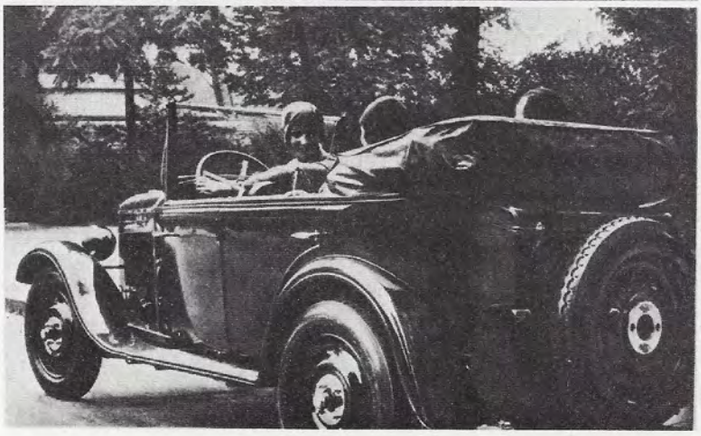
(Pour les autres accessoires voir description du châssis).

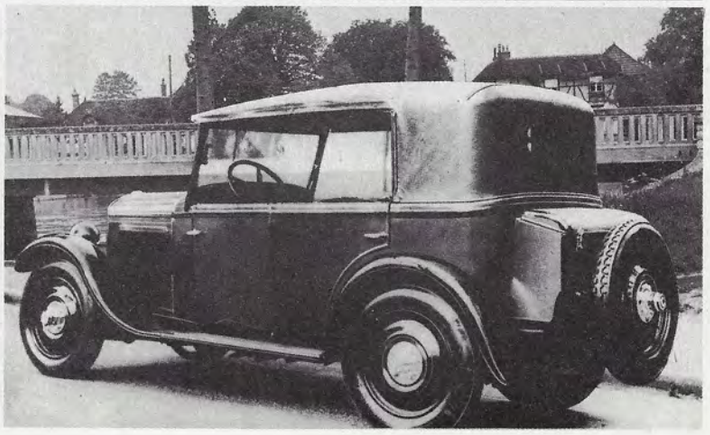


La nouvelle 201 est livrable en trois carrosseries : conduite intérieure (ici avec pare-chocs), cabriolet décapotable et torpédo que l'on voit ci-dessous en positions ouverte et fermée.









num : jl@peniguet.fr

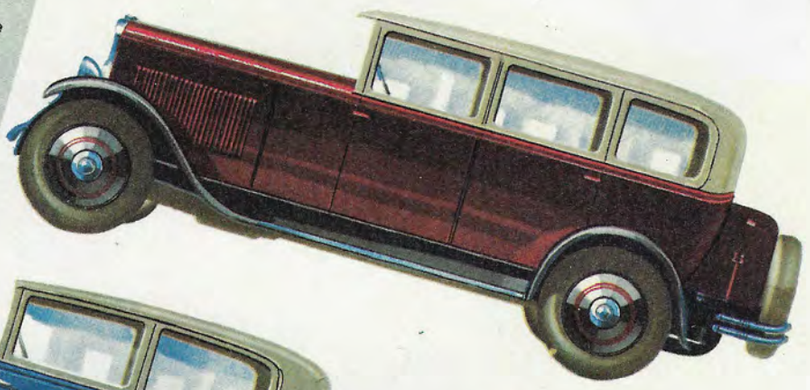
SIX Peugeot 12

1930

CONDUITE INTÉRIEURE
6 places - 6 glaces

Cette carrosserie assure une grande visibilité. Luxueuse, confortable et ...s maniable, c'est à la ...s une classique voiture de ville et de grand tourisme.

(Pour les autres accessoires voir description du châssis).



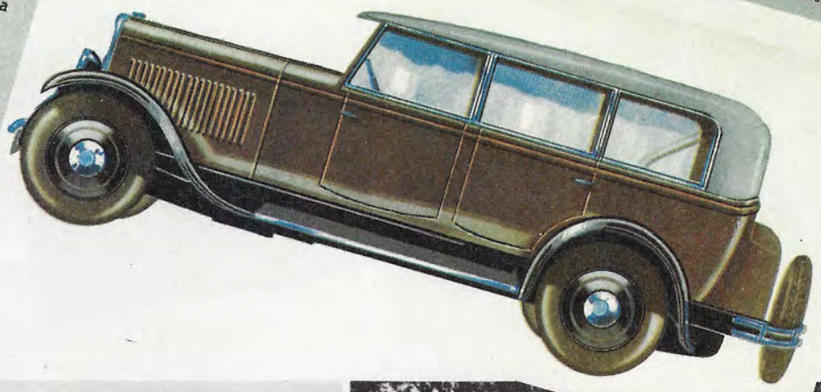


FAUX-CABRIOLET
4 places - 4 glaces
4 portes - à toit découvrable
Spider formant 2 coffres compartimentés.
Pare-pierres chromé.
Phares entièrement chromés.

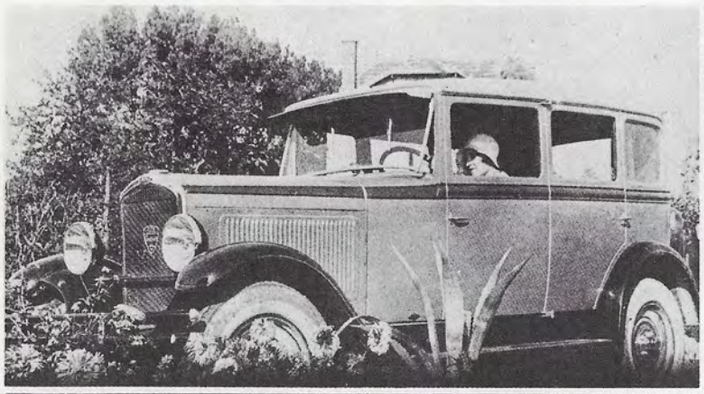
(Pour les autres accessoires voir description du châssis).

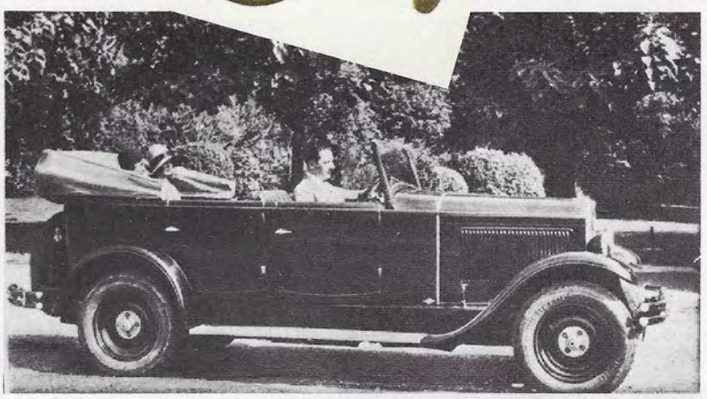
TORPÉDO 6 PLACES
2 strapontins face à la route.
Capote simili cuir et écrans rigides formant conduite intérieure légère.

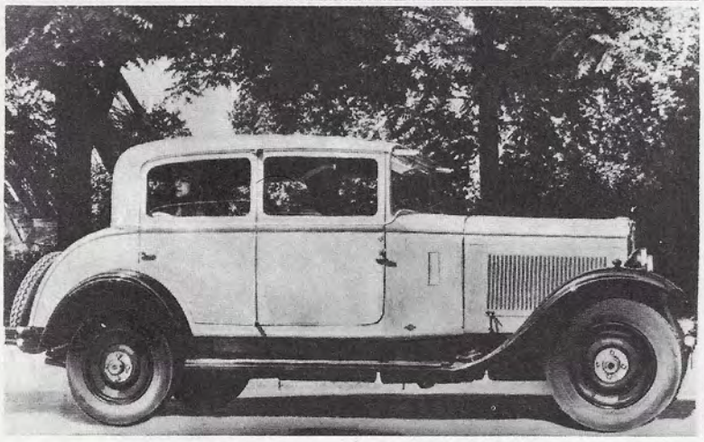
(Pour les autres accessoires voir description du châssis).

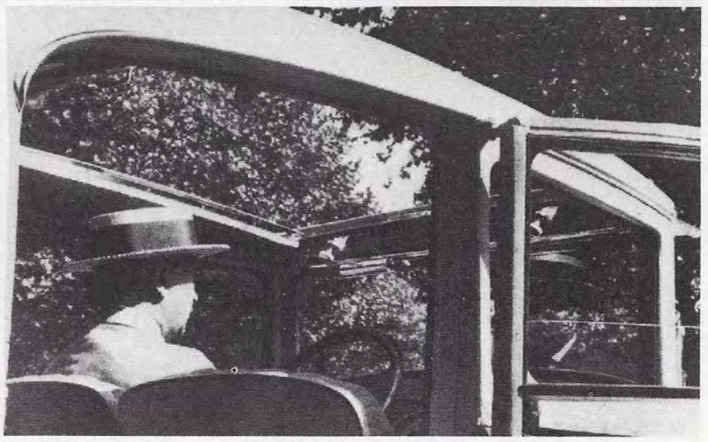


Catalogue 12 CV "Six" 1930.









La 12 CV "Six" est livrable en conduite intérieure 6 glaces, torpédo, cabriolet ou coupé et faux-cabriolet à toit découvrable.

num : jl@peniguet.fr

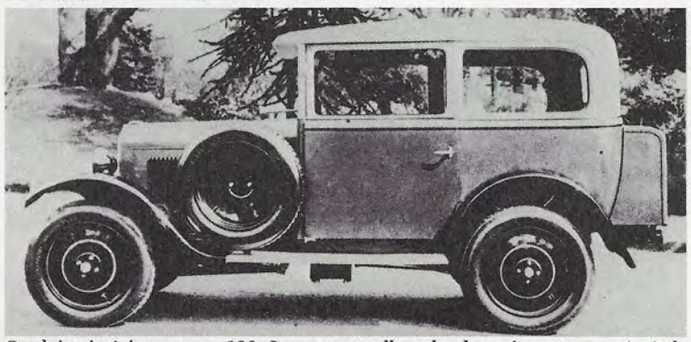
1931

Après l'événement constitué par le lancement de la 201, l'année-modèle suivante est plus calme pour Peugeot. La gamme 1931 est simplifiée par la suppression de deux modèles sans-soupapes : les 14 et 18 CV. La 22 CV sans-soupapes demeure au catalogue mais elle n'est plus fabriquée qu'à l'unité dans l'usine d'Issy-les-Moulineaux (d'où sont sorties toutes les Peugeot sans-soupapes depuis 1923). Le reste de la production Peugeot est concentré maintenant sur l'usine de Sochaux, comme cela avait été décidé en 1927, peu après la fondation de la "Société Anonyme des Automobiles Peugeot". La dernière voiture produite à Audincourt a été la 183 C en 1929 ; la dernière produite à Beaulieu avait été la 177 BL en 1926.

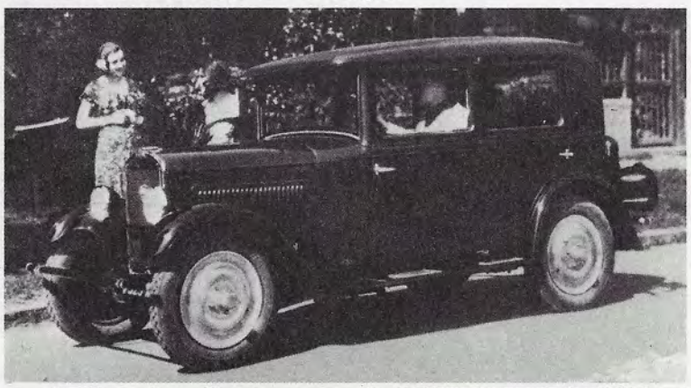
Quelques améliorations apparaissent dans la gamme Peugeot 1931. La 5 CV (dont c'est la dernière année) s'affine grâce à l'adjonction d'une calandre mince genre 201. La 201 reçoit des jantes brillantes et le pavillon de la berline est retouché ; trois nouvelles carrosseries s'ajoutent à la gamme 201 : un coupé et deux commerciales. La 12 CV "Six" bénéficie de nouvelles carrosseries dessinées avec beaucoup d'originalité ; le cabriolet décapotable et le coupé sont particulièrement bien réussis. Cette cure de beauté est un bon atout pour la 6 cylindres Peugeot.



Cabriolet 5 CV type 190 S avec nouvelle calandre. La fabrication de ce modèle très populaire est arrêtée au printemps 1931.

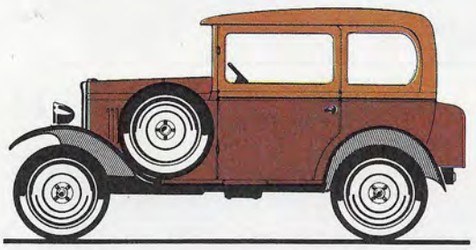


Conduite intérieure type 190 S avec nouvelle calandre mince empruntée à la 201. C'est l'ultime version de la 5 CV Peugeot.





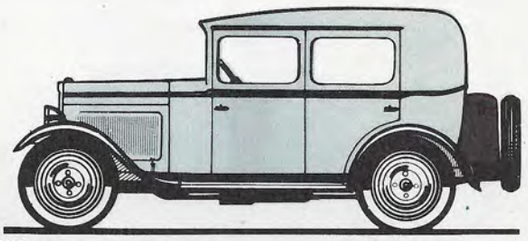
Berline 201, modèle 1931 à jantes brillantes.



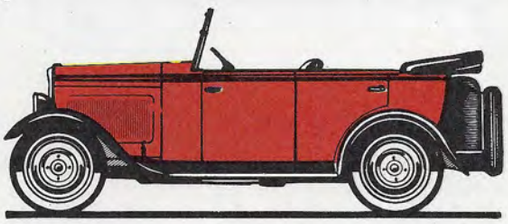
5 CV – TYPE 190 S

Même modèle que l'année précédente, mais calandre amincie semblable à celles des 201 et 12 CV "Six".

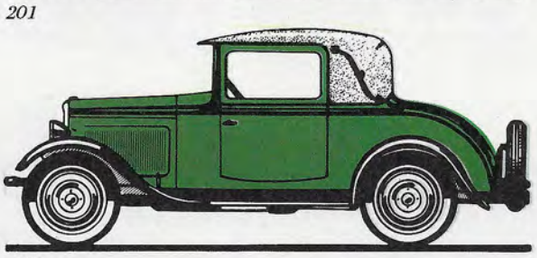
- Moteur 4 cylindres type NE 5
- Cylindrée : 695 cm³
- Alésage, course : 51 × 85 mm
- Puissance fiscale : 4 CV
- Puissance réelle : 14 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 340 cm
- Largeur : 130 cm
- Empattement : 227 cm
- Poids : 650 kg
- Vitesse maximale : 60 km/h
- Prix Salon 1930 :
  - Cabriolet : 13.900 F
  - Coach : 16.200 F



Berline 201



Torpédo 201

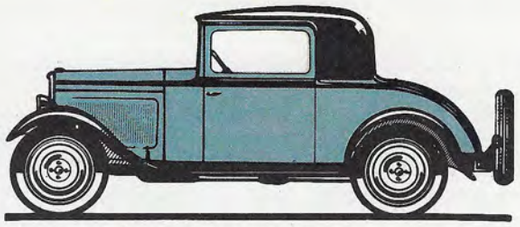


Cabriolet 201

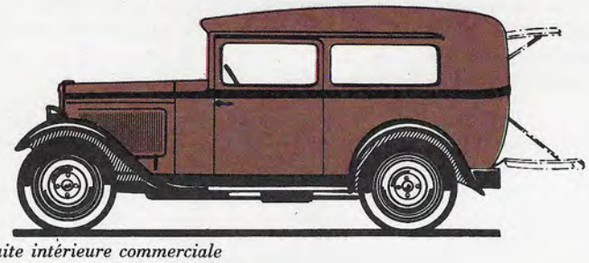
6 CV – TYPE 201

Lancée l'année précédente et immédiatement adoptée par le public, la 201 ne change que très peu cette année. Sa gamme de carrosseries se développe ; elle comporte six modèles au lieu de trois : berline, torpédo, cabriolet, nouveau coupé, nouvelle conduite intérieure commerciale et nouveau torpédo commercial (voir les caractéristiques de la 201 page suivante).

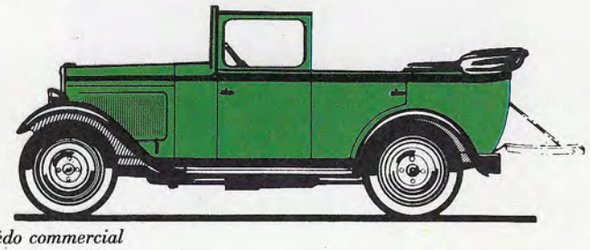
num : jl@peniguet.fr



Coupé 201 (existe en versions "affaires" et "luxe")



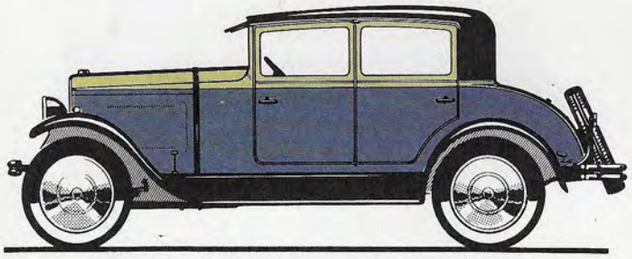
Conduite intérieure commerciale



Torpédo commercial

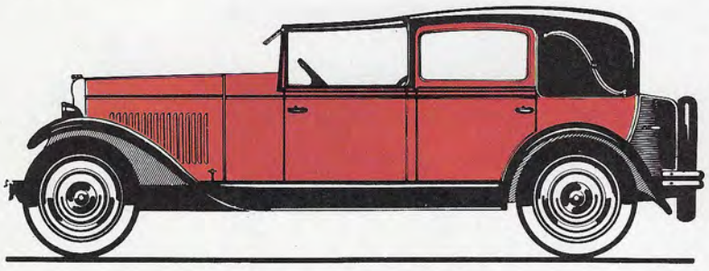
CARACTÉRISTIQUES 201

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm
- Largeur : 135 cm
- Empattement : 247 cm
- Poids : 890 kg
- Vitesse maximale : 80 km/h
- Prix Salon 1930 :
  - Berline normale : 18.900 F
  - Berline luxe : 20.250 F
  - Berline grand luxe : 22.500 F
  - Torpédo grand luxe avec pare-brise incliné : 22.000 F
  - Cabriolet grand luxe : 23.000 F
  - Coupé d'affaires : 17.500 F
  - Coupé de luxe : 18.900 F
  - Conduite intérieure commerciale : 19.900 F
  - Torpédo commercial : 18.900 F



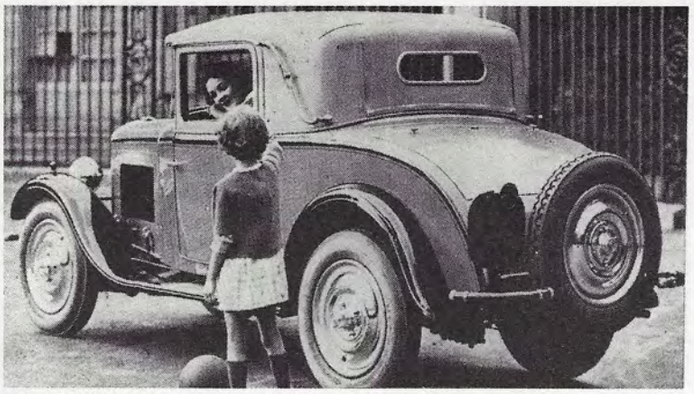
12 CV "SIX" – TYPE 183 D

Même modèle que l'année précédente, mais habillé de carrosseries nouvelles. Cette voiture de 1.200 kg conserve le moteur 2 litres de 47 ch lui permettant d'atteindre 95 km/h. Les prix au Salon 1930 sont les suivants : conduite intérieure 37.900 F en version 5 places et 38.800 F en 7 places ; torpédo 6 places 40.000 F, berline 5 places 46.000 F (avec malle Coquille 47.800 F), faux-cabriolet 45.000 F, cabriolet décapotable 47.500 F et coupé (appelé aussi "cabriolet à toit fixe") 46.500 F.

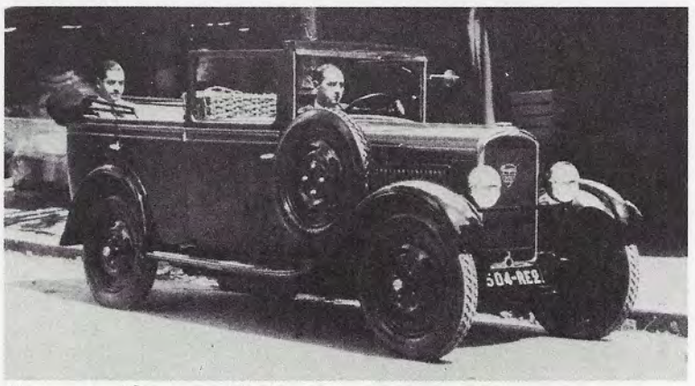


22 CV – TYPE 184

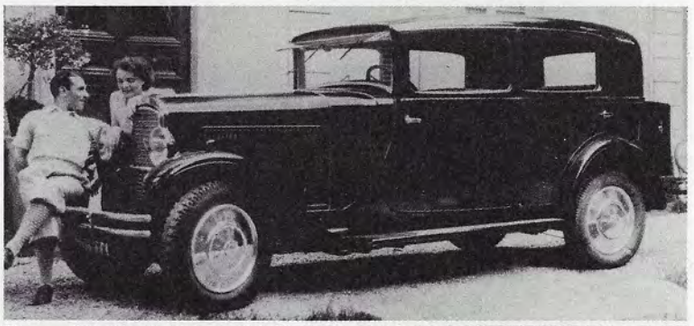
Ultime année de production pour ce modèle confidentiel qui sera la dernière Peugeot sans-soupapes. Mêmes caractéristiques et performances que les années précédentes. Prix en octobre 1930 : châssis nu 120.000 F, limousine grand luxe 165.000 F.

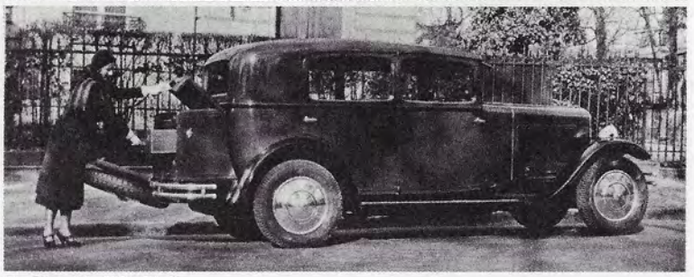


Cabriolet 201.

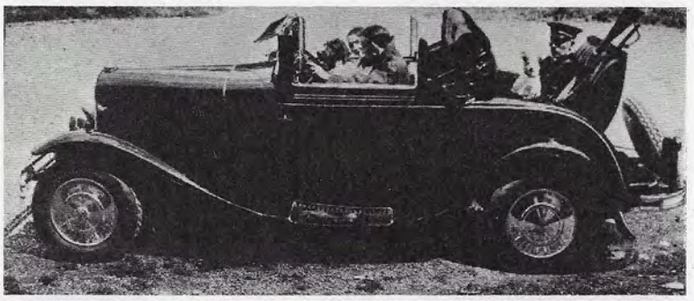


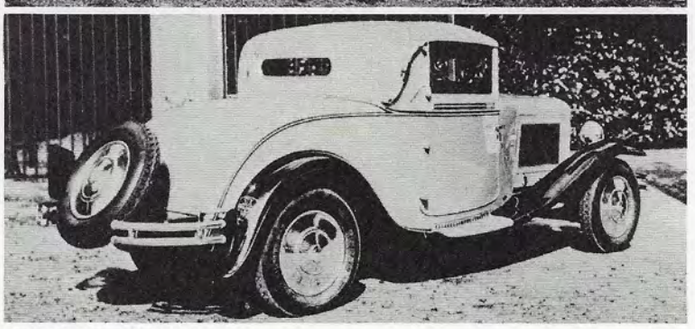
Nouveau torpédo commercial 201.





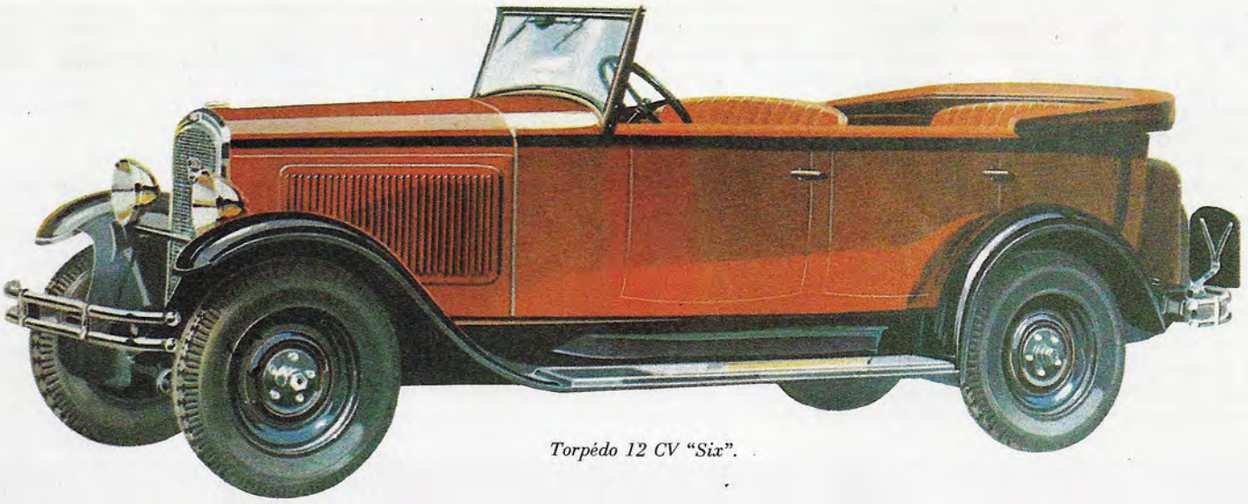
Berline 12 CV "Six".



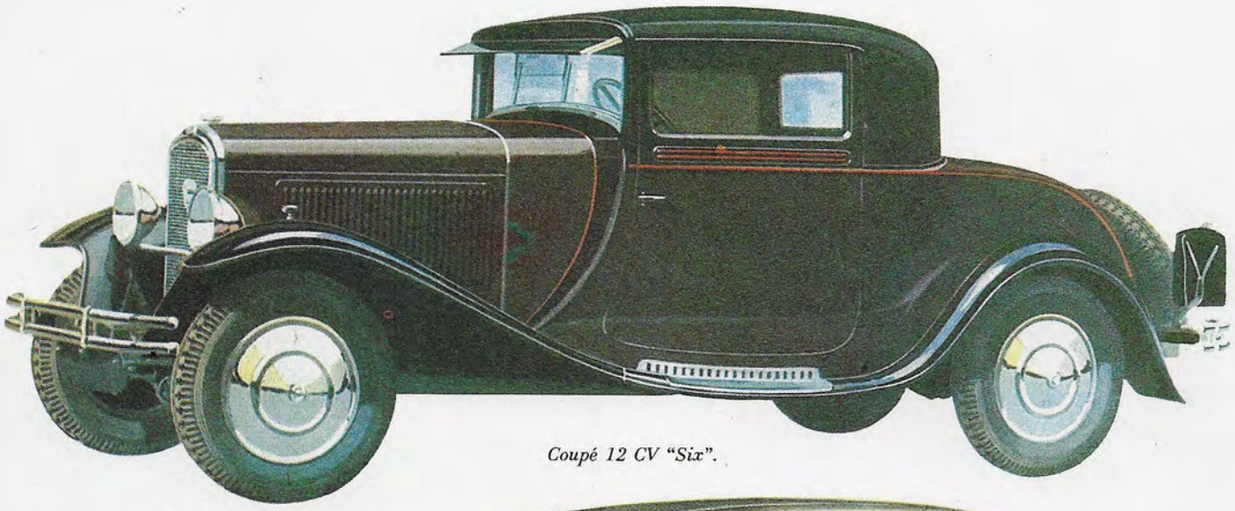


Cabriolet 12 CV "Six".

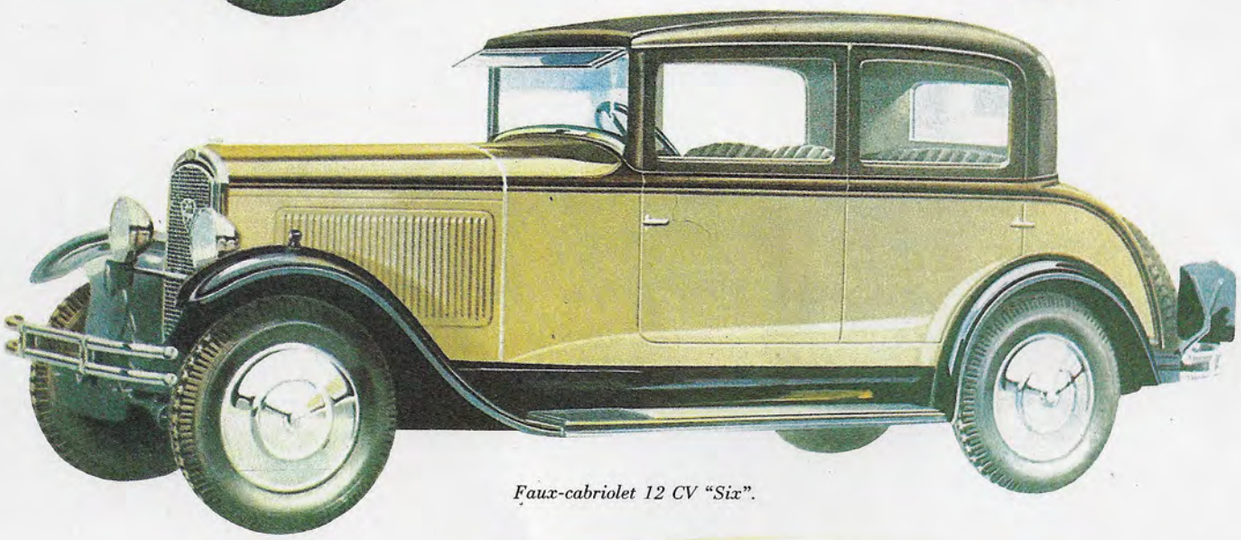
num : jl@peniguet.fr



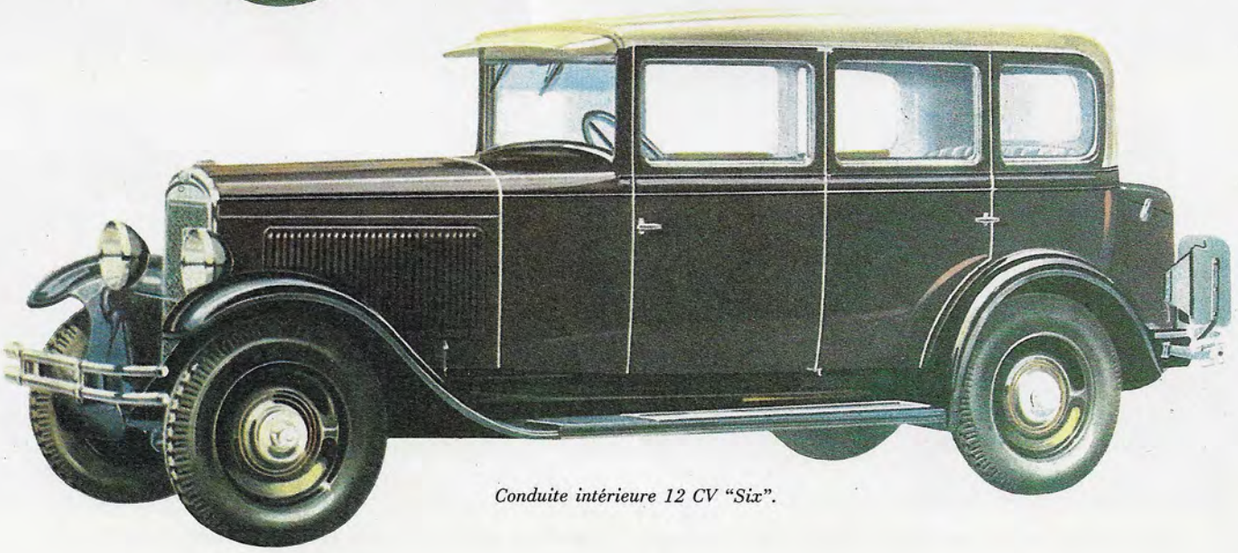
Torpédo 12 CV "Six".



Coupé 12 CV "Six".



Faux-cabriolet 12 CV "Six".



Conduite intérieure 12 CV "Six".

num : jl@peniguet.fr

1932 La grande dépression économique est maintenant bien présente en Europe et de nombreux constructeurs ne parviennent pas à la surmonter. Chez Peugeot, comme chez Renault, Citroën et beaucoup d'autres, les cadences de production s'effondrent. A Sochaux, elles passent de 43.303 unités en 1930 à 33.322 en 1931 et 28.317 en 1932. Cette année est la plus mauvaise ; dès 1933, la production de Peugeot remontera à 36.178 voitures et elle se stabilisera ensuite autour de 42.000 unités annuelles (avec une pointe de 47.213 en 1938).

Malgré la chute sensible de ses cadences en 1932, Peugeot traverse la crise sans trop de dommages grâce à la 201 dont l'économie devient un argument déterminant en cette période difficile et qui existe depuis le Salon 1931 en version Confort dotée de roues avant indépendantes (montées pour la première fois au monde sur une voiture de grande série) *. Sochaux se consacre presque entièrement à la 201 jusqu'au printemps 1932 ; la 5 CV a en effet disparu et la 12 CV "Six" ne se vend plus guère.

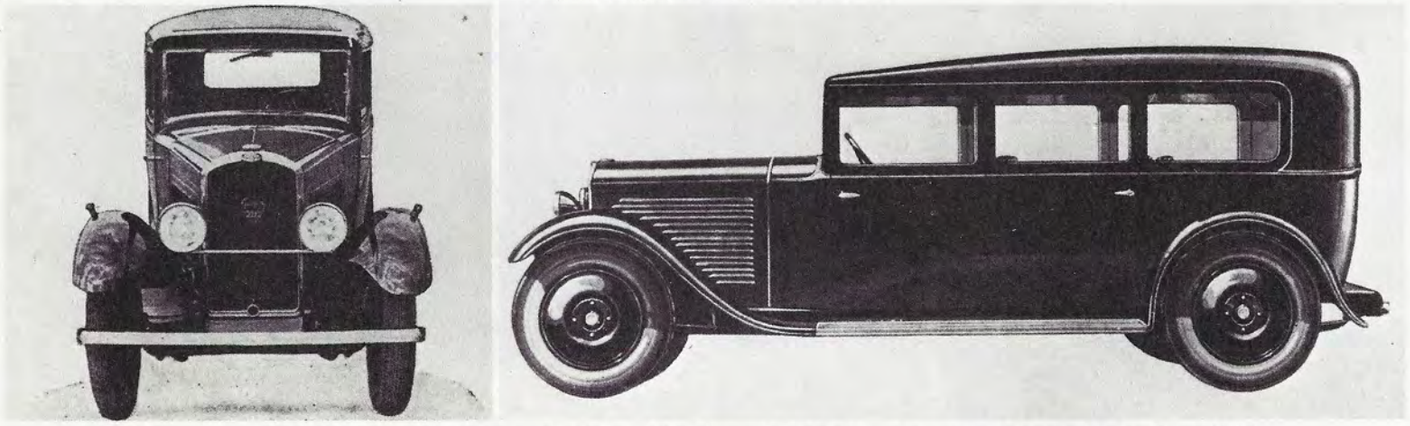
Au début de l'été 1932 apparaît la nouvelle 301. Très apparentée à la 201, elle concrétise la nouvelle et heureuse politique de rationalisation choisie par Peugeot.

En 1932, Peugeot crée aussi trois 201 spéciales pour les sportifs : 201 S, 201 CS et 201 E. Les deux premières sont réservées à la compétition, tandis que la 201 E (dite "Rapide") est livrée à la clientèle en petite série.

** Avant la 201 Peugeot, Lancia et les frères Sizaire avaient proposé des voitures à roues indépendantes (dès 1923 et 1924) mais il ne s'agissait que de modèles assez coûteux construits en petite série.*

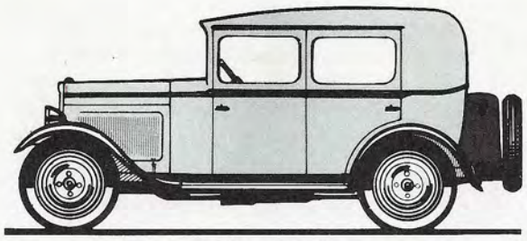


Le stand Peugeot du Salon de Paris 1931.

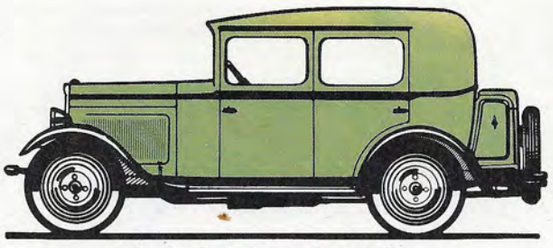


Deux nouveautés de la gamme 201 : le pare-chocs à lame plate (à gauche) et la limousine commerciale sur châssis allongé 201 T.

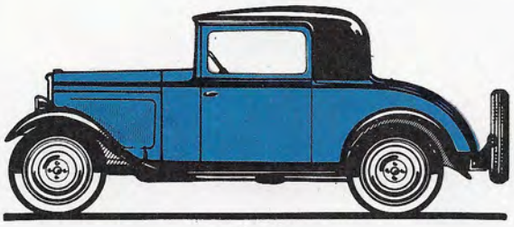
num : jl@peniguet.fr



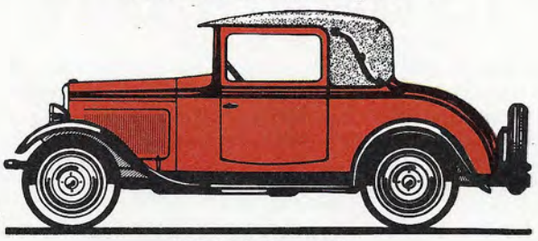
Berline normale



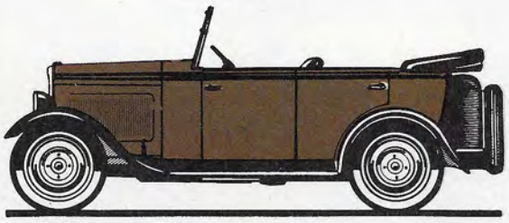
Berline luxe avec malle Coquille



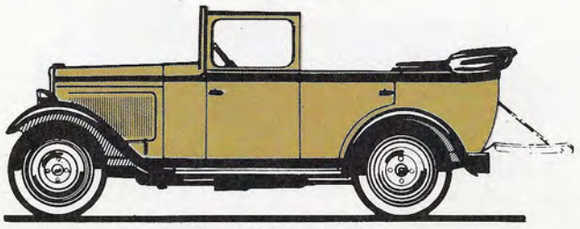
Coupé



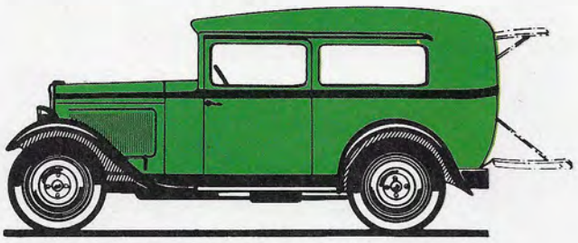
Cabriolet décapotable



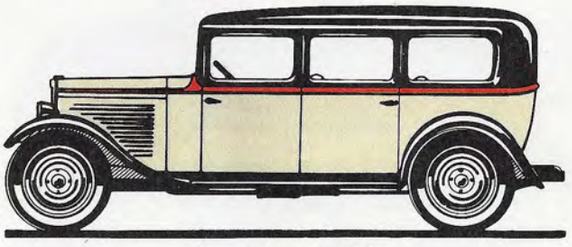
Torpédo



Torpédo commercial



Conduite intérieure commerciale

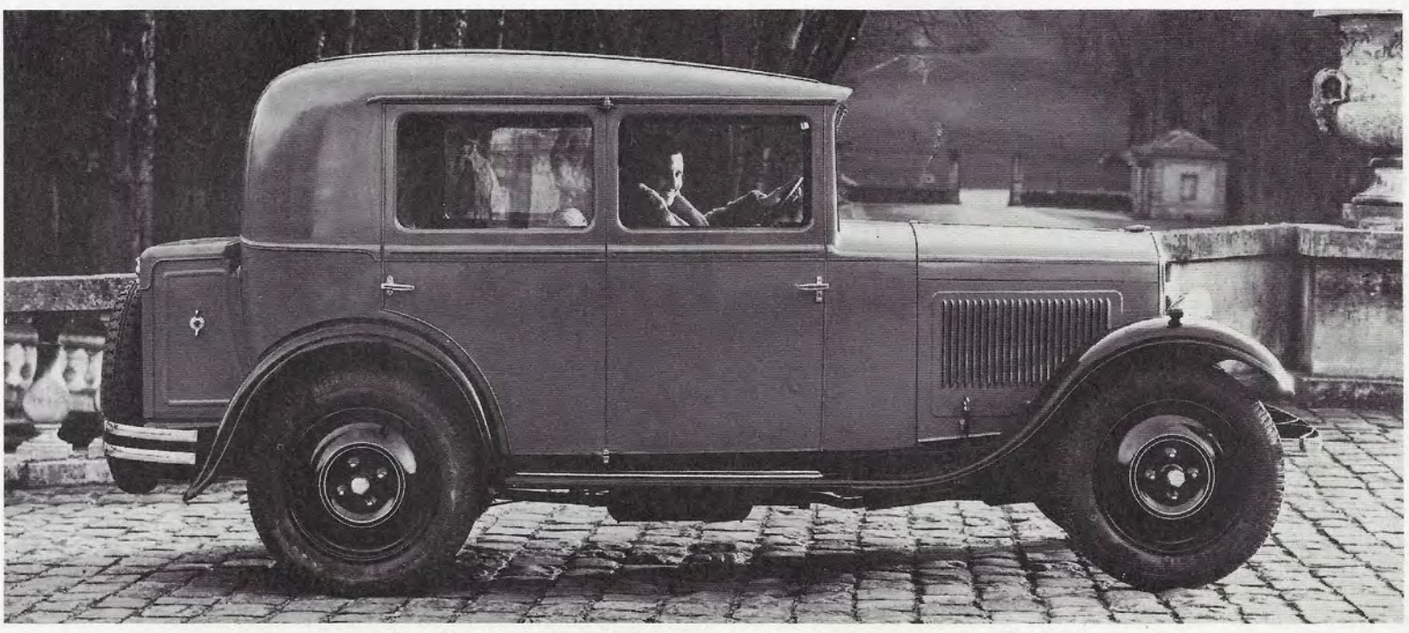


Limousine commerciale

6 CV – TYPE 201

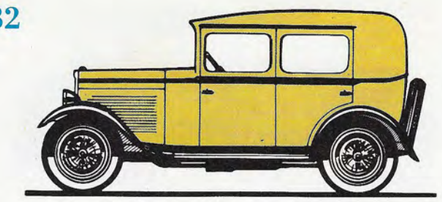
La 201 à essieu avant rigide continue sa carrière avec quelques petites améliorations notamment des pare-chocs plats au lieu des tubulaires de l'année précédente. Une malle Coquille équipe la berline luxe et une nouvelle version allongée – dite 201 T – est proposée en limousine commerciale 6 places face à la route. Les jantes sont peintes et non plus brillantes. Depuis le lancement de la 201 il y a deux ans, le capot comportait des ouïes de refroidissement verticales ; à partir de cette année et sur certaines versions seulement un capot avec ouïes horizontales fait son apparition.

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm (201 T : 405 cm)
- Largeur : 135 cm (201 T : 156 cm)
- Empattement : 247 cm (201 T : 291 cm)
- Poids : 890 kg (201 T : 1.050 kg)
- Vitesse maximale : 80 km/h (201 T : 60 km/h)
- Prix Salon 1931 :
  - Coupé d'affaires : 16.900 F
  - Coupé de luxe : 18.900 F
  - Cabriolet : 20.900 F
  - Berline normale : 18.500 F
  - Berline luxe avec malle Coquille : 19.900 F
  - Torpédo 19.900 F
  - Conduite intérieure commerciale : 19.900 F
  - Torpédo commercial : 18.500 F
  - Limousine commerciale 201 T : 24.800 F



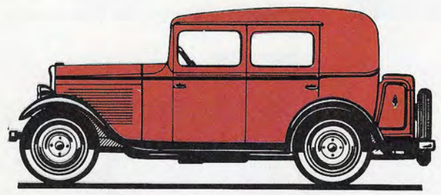
La nouvelle version luxe de la berline 201 ; elle se reconnaît notamment à sa malle Coquille.

num : jl@peniguet.fr

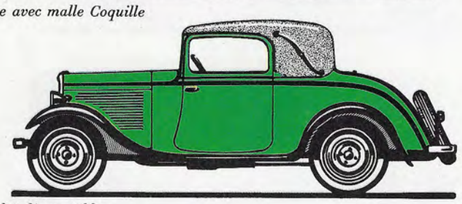


6 CV RAPIDE – TYPE 201 E

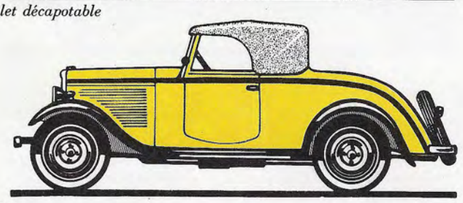
Modèle allégé produit en petite série de fin 1931 à fin 1932. Cette 201 E reçoit un essieu avant rigide et des ressorts arrière demi-cantilevers, avec attaches vers l'avant. La carrosserie sans malle est demi-tôlée et les roues sont à jantes pleines ou à fils selon les séries. Mêmes caractéristiques que la 201 décrite page 125, sauf : longueur 360 cm, poids 860 kg, vitesse 82 km/h, prix 16.900 F.



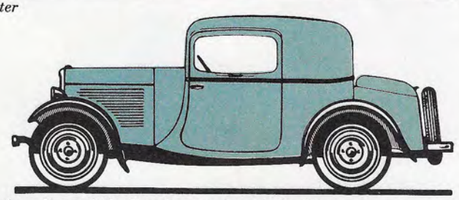
Berline avec malle Coquille



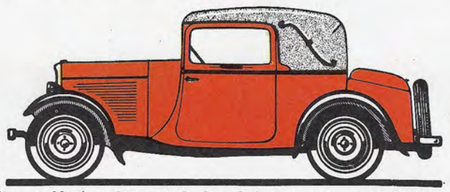
Cabriolet décapotable



Roadster



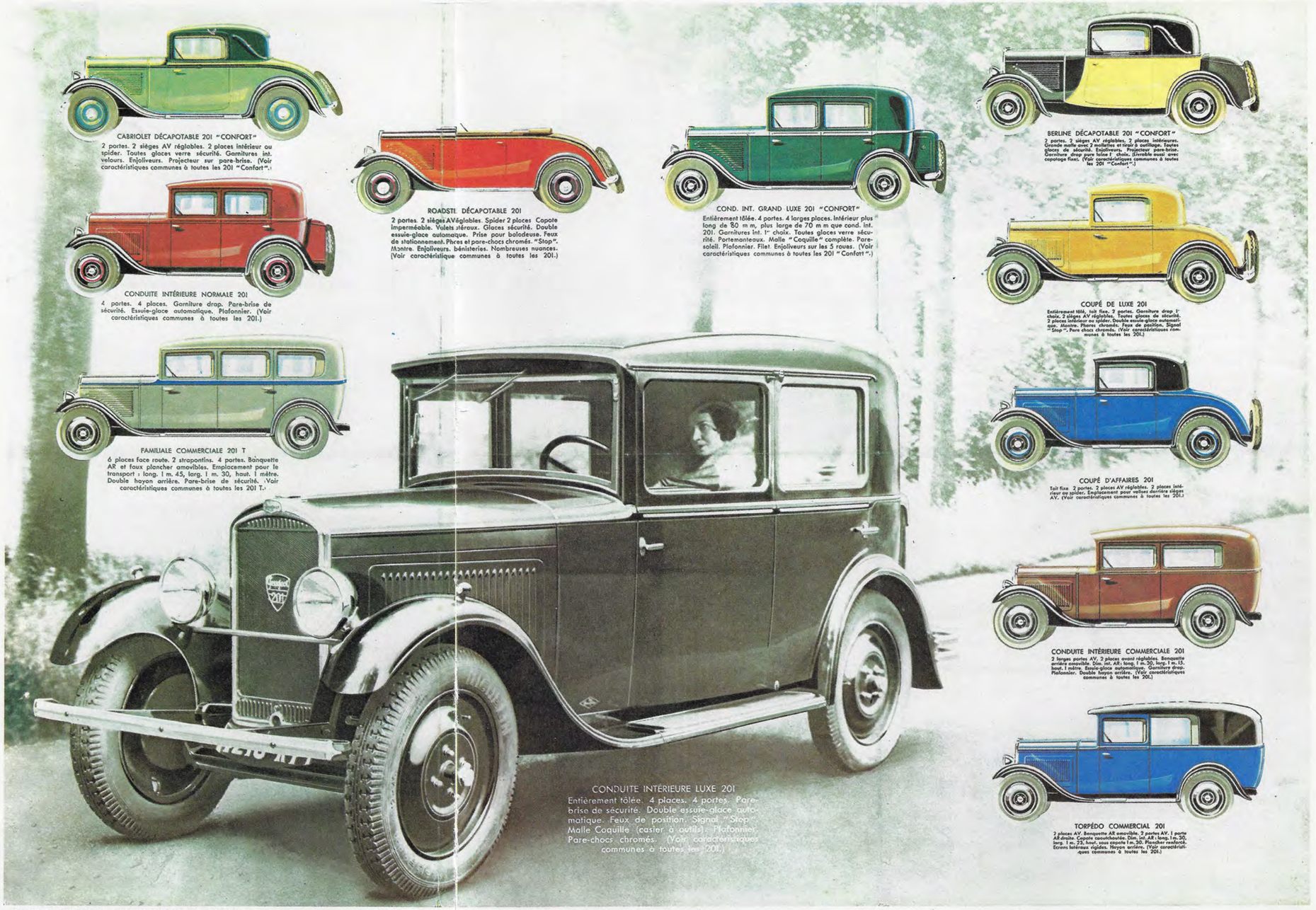
Coach (appelé aussi "berline de voyage à toit fixe")



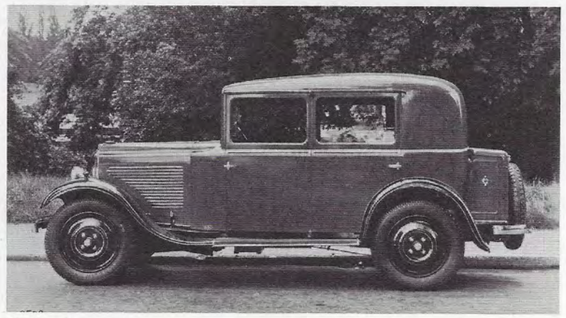
Coach décapotable (appelé aussi "berline de luxe à capote repliable").

6 CV – TYPE 201 CONFORT

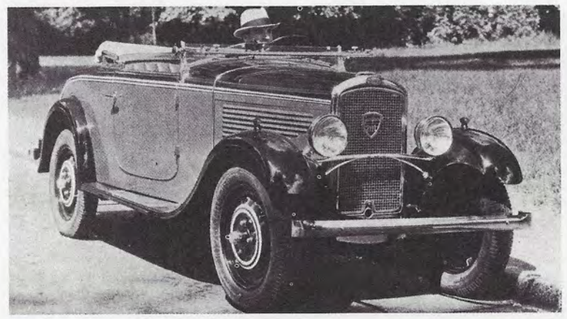
Cette nouveauté du Salon 1931 est la première voiture de grande série du monde équipée de roues avant indépendantes. Outre sa suspension, elle diffère de la 201 normale par son empattement allongé, sa largeur augmentée et sa présentation plus recherchée. On la reconnaît à plusieurs détails : grille de calandre chromée, capot avec ouïes de refroidissement horizontales, toit sans rebord au-dessus du pare-brise, pare-chocs à lame large. Mêmes caractéristiques que celles de la 201 décrite page 125, sauf : longueur 390 cm, largeur 140 cm, empattement 253 cm, poids 940 kg, prix : berline grand luxe 23.800 F, cabriolet 23.800 F, roadster 23.900 F, coach (ou berline de voyage) 25.000 F, coach décapotable 25.000 F.



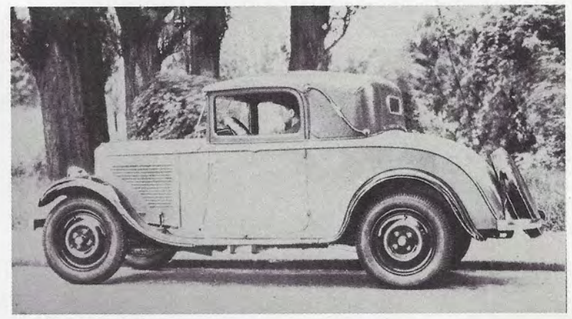
Dépliant publicitaire 201 et 201 Confort 1932.



Berline 201 Confort.



Roadster 201 Confort.

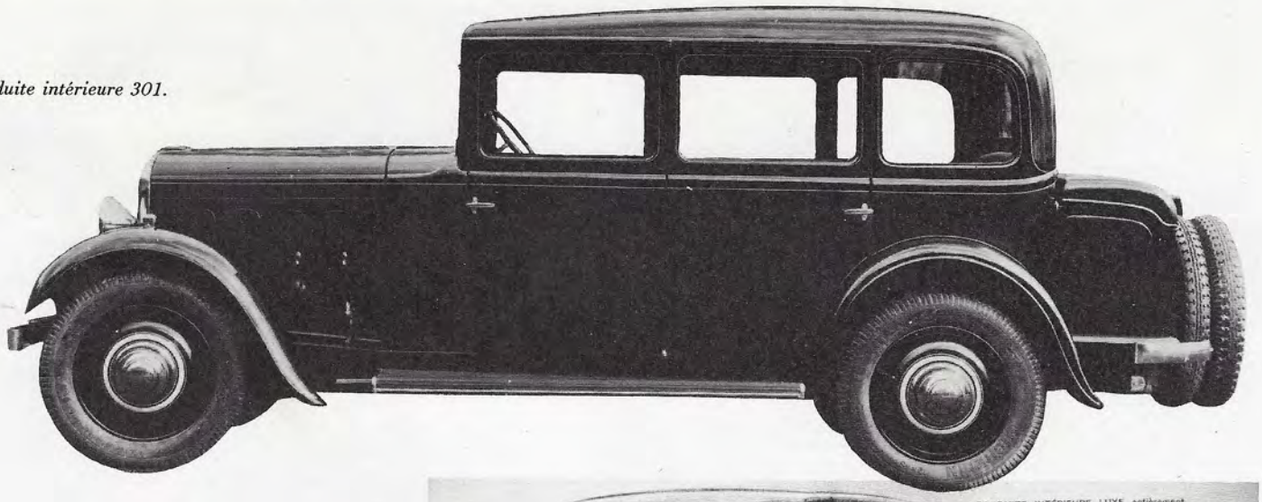


Cabriolet 201 Confort.

num : jl@peniguet.fr

1932

La nouvelle conduite intérieure 301.



LE PREMIER CATALOGUE 301 – Dès sa présentation, la nouvelle 301 est proposée en quatre carrosseries ; la conduite intérieure reçoit un capot à 4 volets d'aération seulement, tandis que les trois autres modèles ont un capot à 5 volets. Comme pour la 201 Confort lancée quelques mois plus tôt, le principal atout mécanique de la 301 réside dans ses roues indépendantes.





CONDUITE INTÉRIEURE LUXE entièrement tôlée : 6 places, 4 portes, 4/5 places. Caractéristiques particulières : Sièges avant réglables. Places arrière avec accoudoirs et repose-pieds. Porte-couvertures. Plafonnier. Filet. Larges poches. 2 pare-soleil. Grande malle Coquille.

BERLINE DE VOYAGE GRAND LUXE entièrement tôlée : 4 places, 4 glaces. Caractéristiques particulières : Deux larges portes. Sièges avant s'effaçant pour faciliter l'accès des places arrière. Plafonnier. Garniture pure laine. Malle arrière très spacieuse.

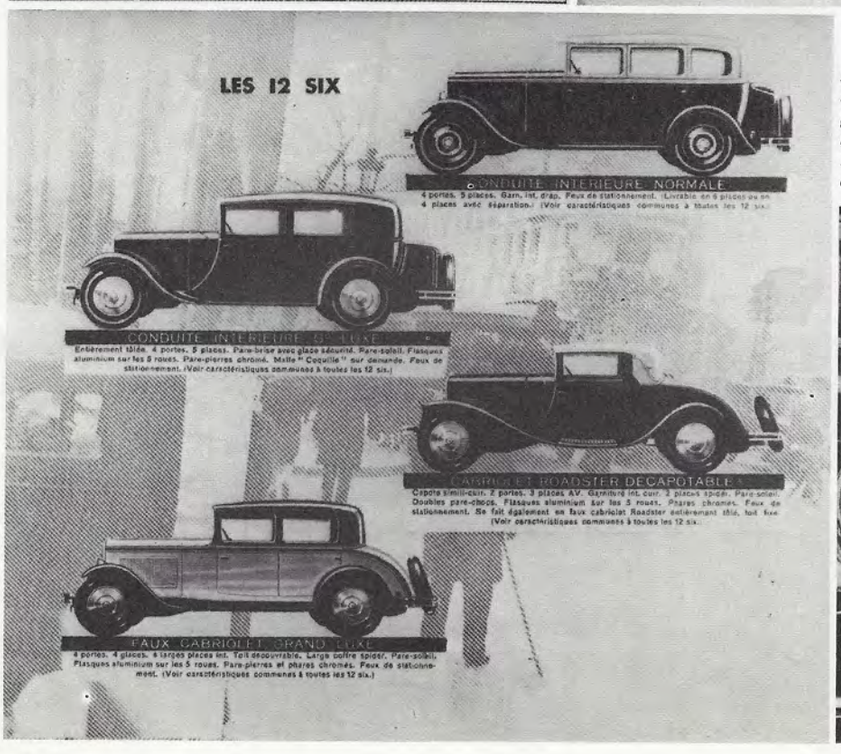
Les carrosseries 301 sont rigoureusement hermétiques et insonores. Leur aération est assurée par un système spécial ne provoquant aucun remous désagréable.

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX MODÈLES CI-CONTRE :

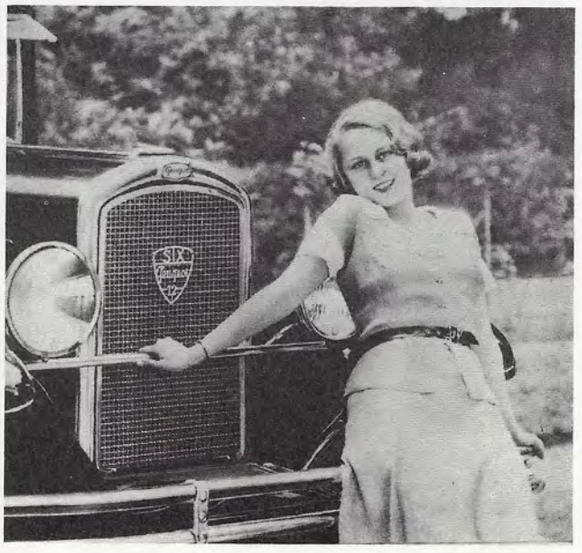
Planche de bord comportant : Indicateurs huile et essence — Ampèremètre — Compteur — Montre — Commandes du contact, du démarreur, du starter et des feux de stationnement — Lampe de bord formant prise de courant — Outillage complet — Pare-pierres — Enjoliveurs, phares et pare-chocs chromés — Toutes glaces « Sécurit ». Double essuie-glace automatique — Rétroviseur — Verrouillage des portières.

ROADSTER DÉCAPOTABLE. Caractéristiques particulières : 4 places dont 2 sièges amovibles dans le spider. Capote whipcord caoutchoutée. Pare-brise inclinable. Glaces de portières escamotables. Garniture simili-cuir.

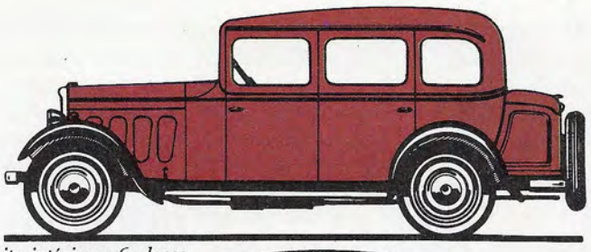
CABRIOLET GRAND LUXE DÉCAPOTABLE. Caractéristiques particulières : 4 places, dont 2 sièges amovibles simili-cuir. Spider. Glaces descendantes. Garniture velours.



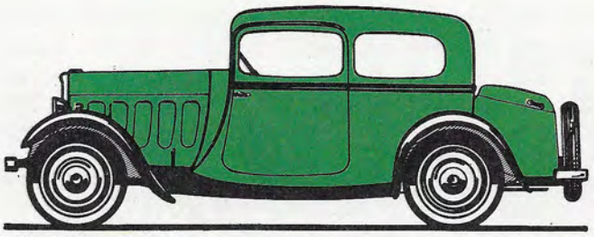
LE DERNIER CATALOGUE 12 CV "SIX" – Bien que ses ventes soient devenues très faibles, la 12 CV "Six" subsiste au programme de fabrication Peugeot jusqu'à l'année 1932. Sur le dernier catalogue (ci-contre) publié à l'occasion du Salon de Paris 1931, la 12 CV "Six" est encore proposée en quatre carrosseries, auxquelles s'ajoutent sur le tarif le torpédo et le coupé.



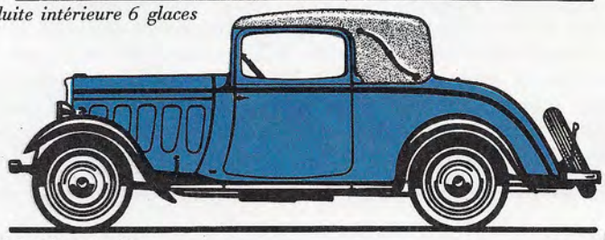
num : jl@peniguet.fr



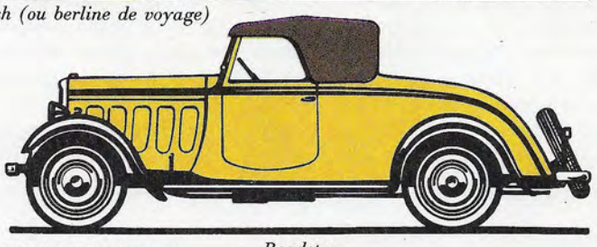
Conduite intérieure 6 glaces



Coach (ou berline de voyage)



Cabriolet décapotable

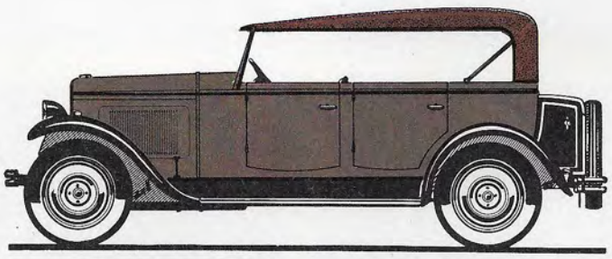


Roadster

8 CV – TYPE 301 CONFORT

Extrapolation de la 201 dont on retrouve la ligne générale. Le châssis bloctube de la 301 Confort (ou 301 C) est plus long que celui (non bloctube) de la 201, ce qui permet d'aménager des carrosseries à 6 glaces. Bien entendu, cette nouvelle 301 C est munie d'une suspension avant à roues indépendantes sur laquelle Peugeot axe toute sa publicité de l'époque. La suspension arrière est assurée par des demi-cantilevers inversés et obliques. La 301 Confort sera produite de mars 1932 à avril 1933, au total en 20.729 exemplaires.

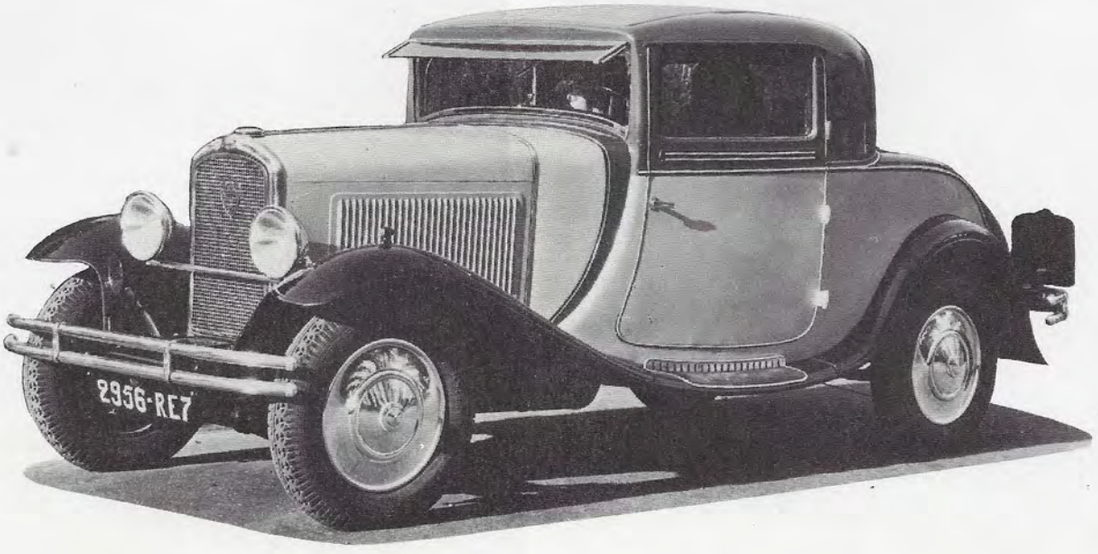
- Moteur 4 cylindres type SER
- Cylindrée : 1.465 cm³
- Alésage, course : 72 x 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 34 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 415 cm
- Largeur : 155 cm
- Empattement : 272 cm
- Poids : 1.050 kg
- Vitesse maximale : 90 km/h
- Prix printemps 1932 :
  - Conduite intérieure : 24.800 F
  - Roadster : 26.000 F
  - Cabriolet : 26.500 F
  - Coach : 28.000 F



12 CV "SIX" – TYPE 183 D

Même voiture que l'année précédente. La commercialisation de la 12 CV "Six" se poursuit jusqu'à l'épuisement des stocks au cours de l'été 1932 ; ce modèle a été produit en 9.638 exemplaires (type 183 C et D) de fin 1928 à fin 1931.

- Moteur 6 cylindres type RA 3
- Cylindrée : 1.991 cm³
- Alésage, course : 65 x 100 mm
- Puissance fiscale : 11 CV
- Puissance réelle : 47 ch
- Transmission classique, boîte 4 vitesses
- Longueur : 458 cm
- Largeur : 160 cm
- Empattement : 299 cm
- Poids : 1.200 kg
- Vitesse maximale : 95 km/h
- Prix printemps 1932 :
  - Conduite intérieure : 41.800 F
  - Torpédo : 36.500 F
  - Faux-cabriolet à toit découvrable : 41.800 F
  - Cabriolet décapotable : 41.800 F
  - Coupé : 41.800 F



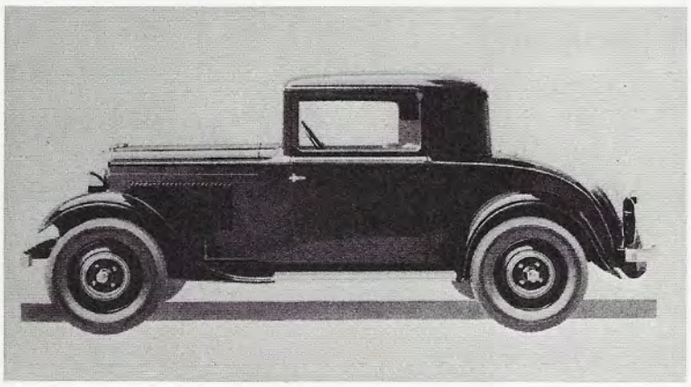
Coupé 12 CV "Six".

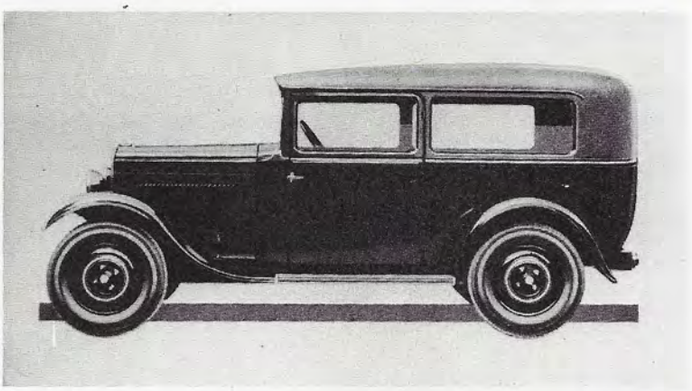
num : jl@peniguet.fr

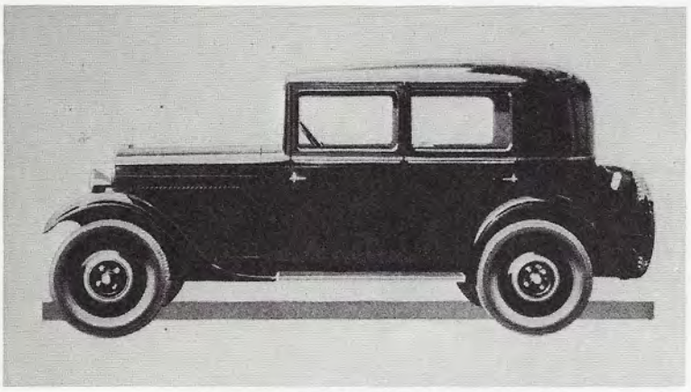
1933 La gamme Peugeot 1933 s'articule sur deux modèles seulement : les 201 et 301 dont il existe un certain nombre de dérivés. Les 201 et 201 Confort sont produites jusqu'à la fin de l'année 1932. Au début de janvier 1933, elles sont remplacées par la 201 B facilement identifiable à ses ailes avant du style 301. La 201 B reçoit l'auvent incurvé et le capot à 5 volets des dernières 201 Confort. Elle conserve le moteur des précédentes 201, mais adopte le nouveau châssis bloctube lancé six mois plus tôt sur la 301 ; ce châssis est constitué de longerons et de traverses tubulaires qui le rendent indéformable.

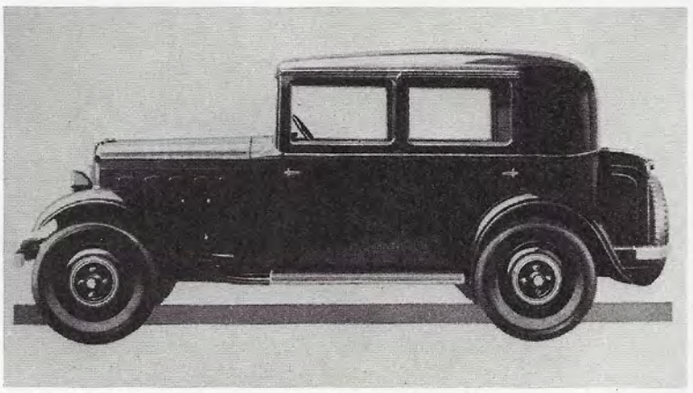
La 301 n'évolue presque pas à l'occasion du Salon d'octobre 1932. Elle vient d'être lancée trois mois plus tôt et ne nécessite donc aucune amélioration ; la seule modification visible concerne la conduite intérieure qui reçoit un capot à 5 volets de refroidissement au lieu de 4. Dans le courant de 1933, la 301 recevra des carrosseries modernisées dont certaines (la berline et la limousine) annonçent déjà la ligne des peugeot de l'année suivante.

Quand elles n'insistent pas sur les nouveautés techniques, les publicités Peugeot du Salon 1932 vantent les performances accomplies peu avant sous le contrôle de l'A.C.F. : 201 ayant consommé moins de 8 litres aux 100 sur Paris-Bordeaux et retour, 201 T et 301 ayant consommé sur le même parcours moins de 9,6 litres aux 100, 301 ayant battu le record international des 24 Heures sur l'autodrome de Miramas, à 110,417 km/h.

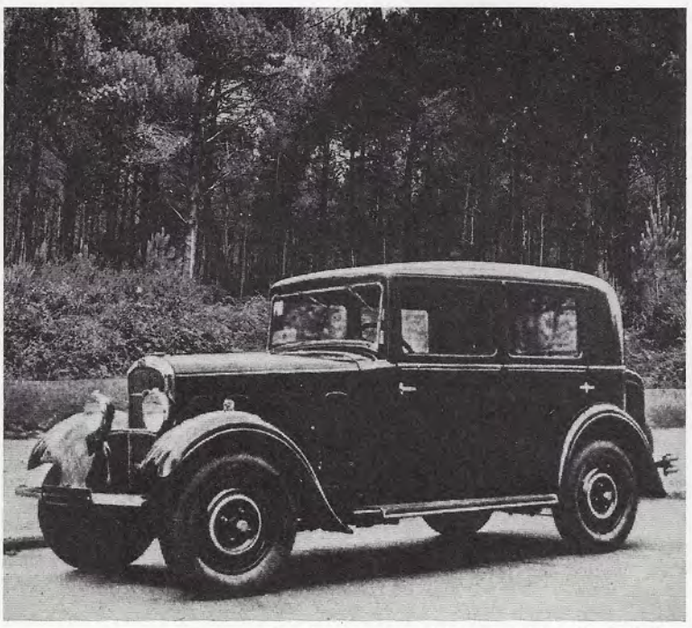


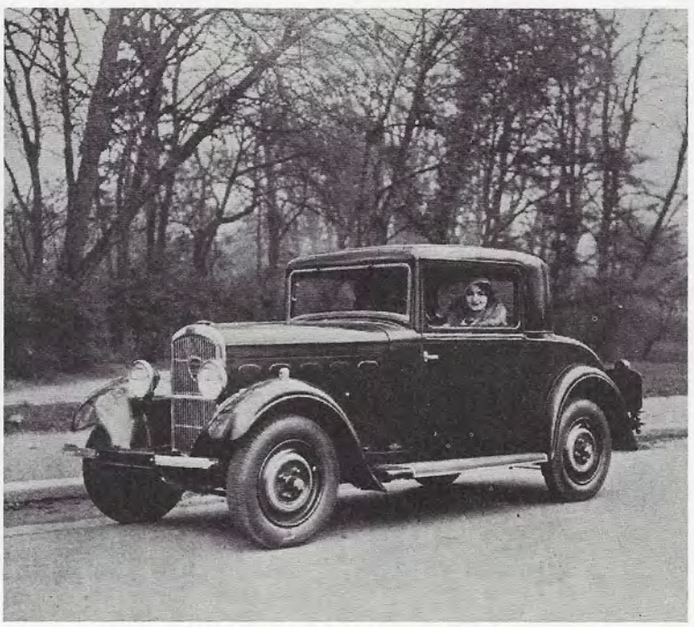






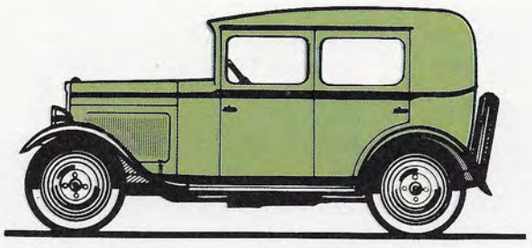
Les quatre modèles 1933 du catalogue 201 ; en haut : coupé et conduite intérieure commerciale ; ci-dessus à gauche : berline normale avec malle ordinaire et capot doté d'ouïes ; à droite : berline Confort avec malle Coquille et capot à volets. Cette dernière 201 a été modifiée trois fois en quelques semaines : elle est sortie à la veille du Salon 1932 avec un auvent droit et un capot à 4 volets (voir dessin page 131), puis elle a évolué avec un auvent incurvé, d'abord associé à un capot garni de 4 volets par côté puis en définitive à un capot avec 5 volets comme ici ; dans tous les cas, cette 201 conserve des ailes avant classiques contrairement à la 201 B qui va lui succéder.



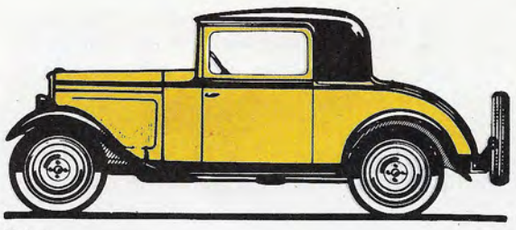


La nouvelle 201 B sort au début de 1933 ; elle se différencie extérieurement des 201 grâce à ses ailes avant style 301. Outre la commerciale, la 201 B existe en berline et en coupé.

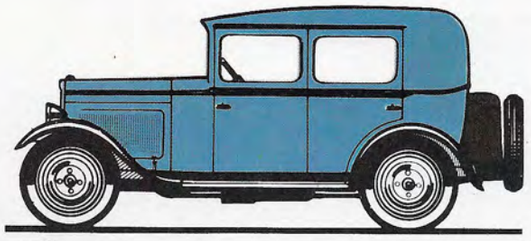
num : jl@peniguet.fr



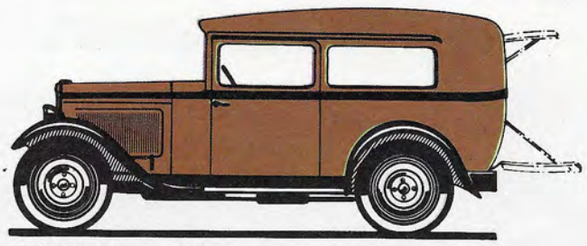
Berline rapide



Coupé d'affaires



Berline normale

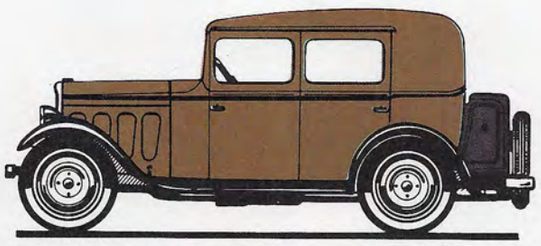


Conduite intérieure commerciale

6 CV –TYPE 201

Même modèle que l'année précédente (essieu avant rigide)

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm
- Largeur : 135 cm
- Empattement : 247 cm
- Poids : 890 kg
- Vitesse maximale : 80 km/h
- Prix Salon 1932 :
  - Berline rapide : 16.200 F
  - Berline normale : 17.900 F
  - Coupé d'affaires : 16.800 F
  - Commerciale : 17.800 F

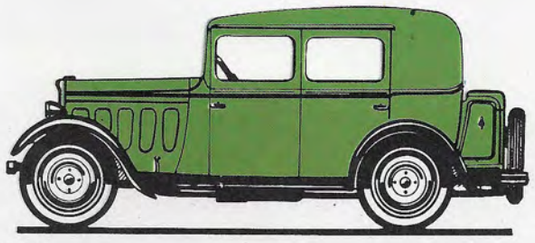


Berline 201 Confort (version septembre 1932 avec capot à 4 volets).

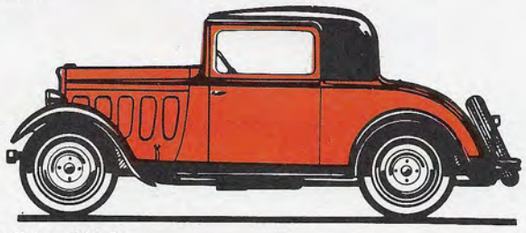
6 CV – TYPE 201 CONFORT (jusqu'à décembre 1932)

Même modèle que l'année précédente (roues avant indépendantes)

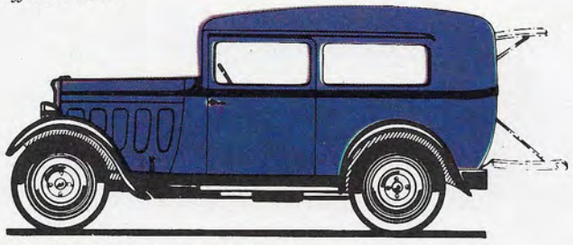
- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 390 cm
- Largeur : 140 cm
- Empattement : 253 cm
- Poids : 940 kg
- Vitesse maximale : 80 km/h
- Prix Salon 1932 :
  - Berline luxe : 19.500 F



Berline 201 B



Coupé d'affaires 201 B



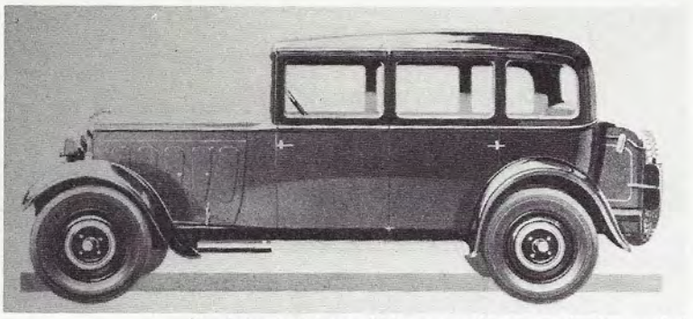
Conduite intérieure commerciale 201 B

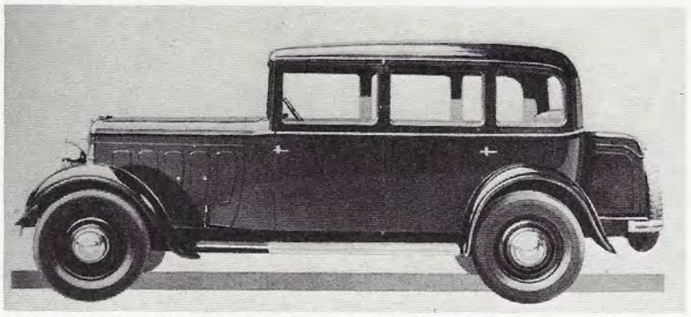
6 CV – TYPE 201 B (à partir de janvier 1933)

Évolution de la 201 Confort, avec roues indépendantes et châssis bloctube. Celui-ci est livré avec empattement long sur la berline et la commerciale (201 BL), avec empattement court sur le coupé (201 BC). Les 201 B (L et C) sont produites de janvier à août 1933, en 8.532 exemplaires.

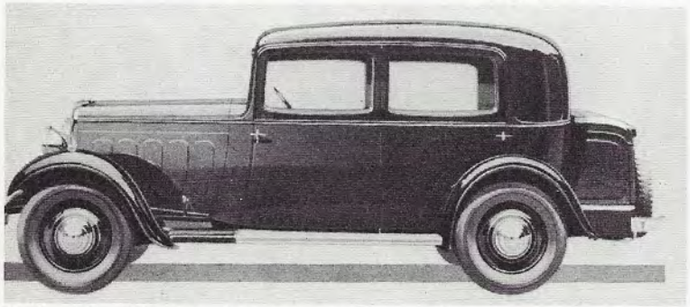
- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur L : 392 cm (C : 386 cm)
- Largeur : 140 cm
- Empattement L : 253 cm (C : 247 cm)
- Poids L : 970 kg (C : 900 kg)
- Vitesse maximale L : 75 km/h (C : 80 km/h)
- Prix février 1933 :
  - Berline normale : 16.900 F
  - Berline luxe : 18.500 F
  - Coupé d'affaires : 17.500 F
  - Commerciale : 17.900 F

num : jl@peniguet.fr

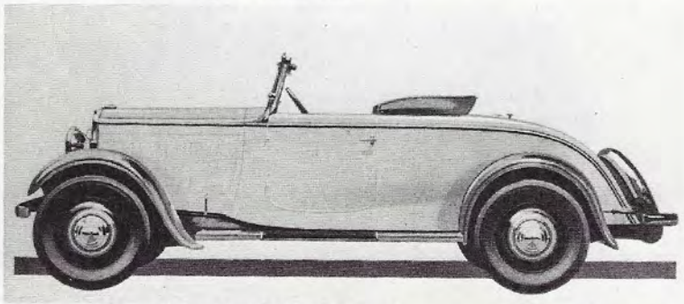




Conduite intérieure 301, en version normale (à gauche) et en version luxe ; les deux modèles se distinguent à de nombreux détails d'équipement : phares, enjoliveurs de roues, malle, pare-chocs, etc...



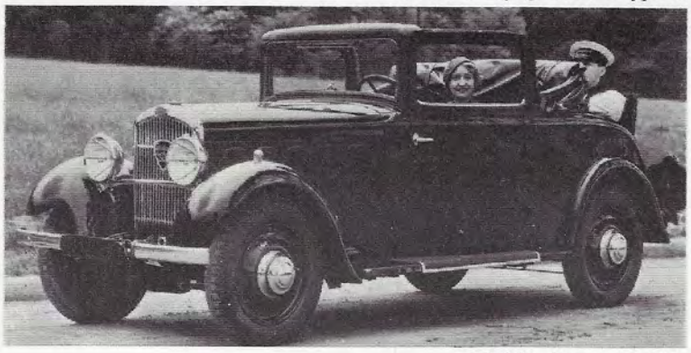
Berline 301, déjà dotée de la caisse galbée que l'on retrouvera sur toutes les Peugeot de l'année suivante.

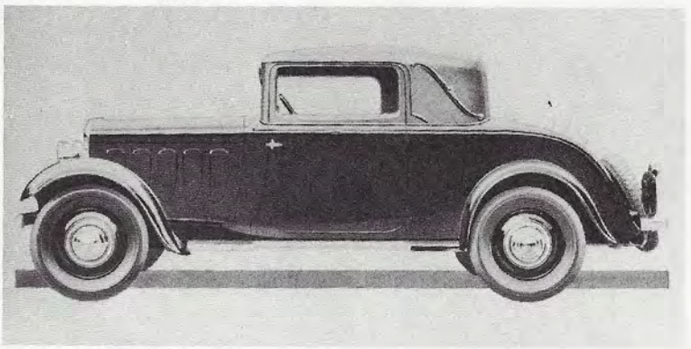


Roadster 301 ; il diffère du cabriolet de la même gamme par ses petites portes, son spider et son pare-brise rabattable.

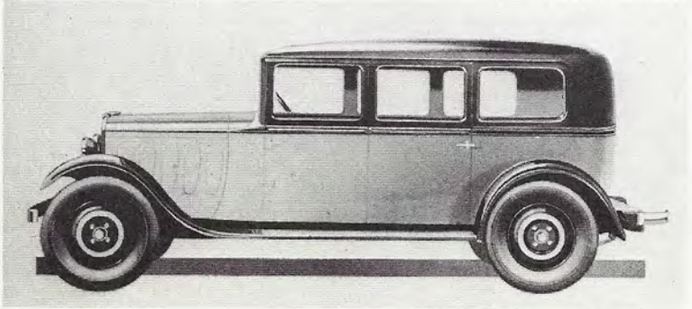


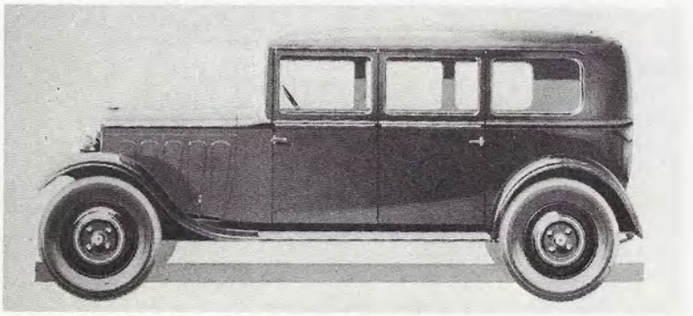
Berline de voyage 301 ; ce type de carrosserie est aussi appelé "coach".





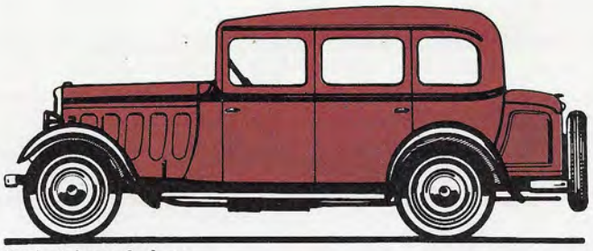
Cabriolet décapotable 301, en positions ouverte et fermée.



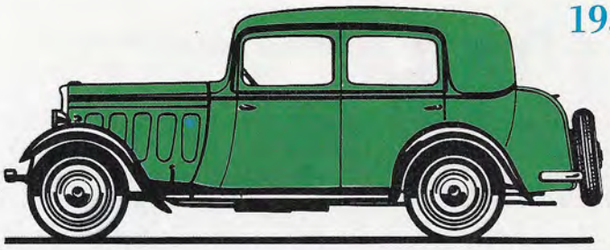


Deux 301 M, carrossées en limousine familiale et en commerciale.

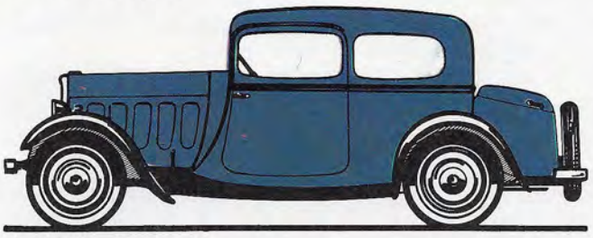
num : jl@peniguet.fr



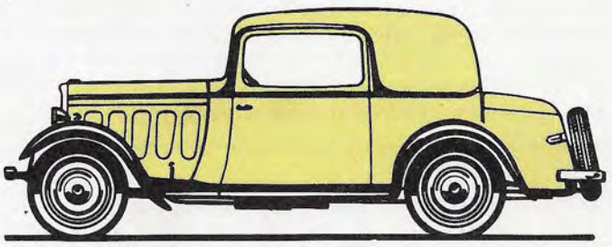
Conduite intérieure 6 glaces



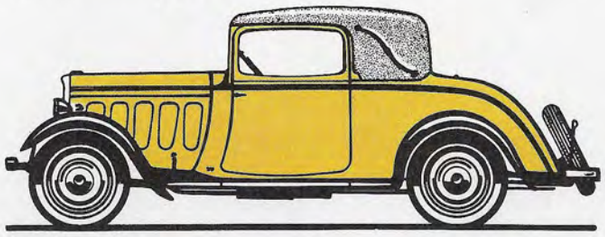
Berline



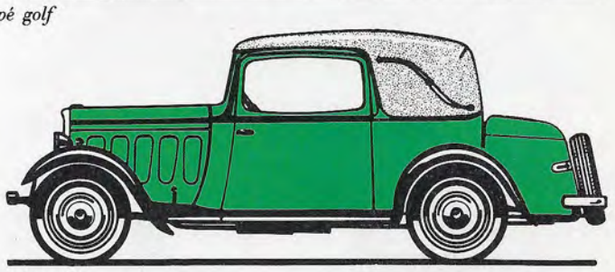
Coach (ou berline de voyage)



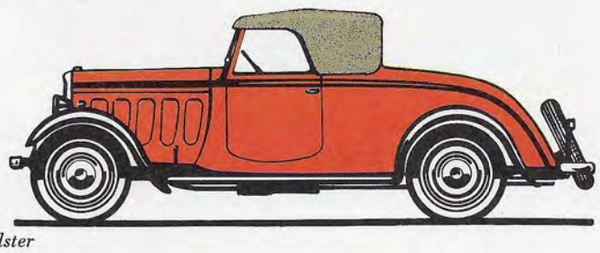
Coupé golf



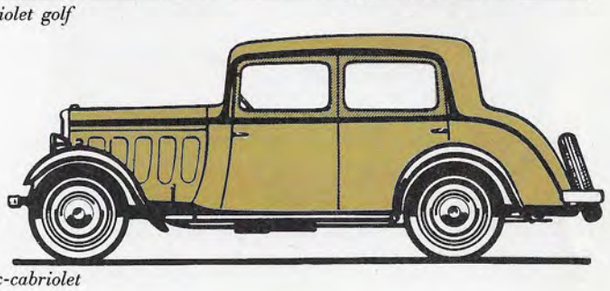
Cabriolet décapotable



Cabriolet golf



Roadster

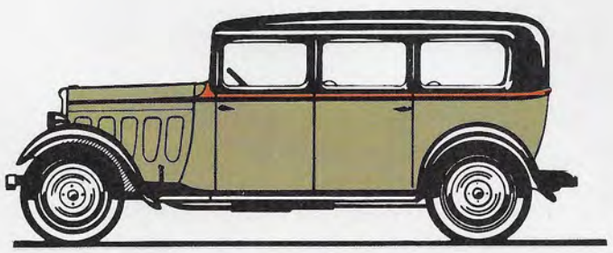


Faux-cabriolet

8 CV – TYPE 301 CONFORT

Même modèle que l'année précédente. Caractéristiques et performances inchangées, mais gamme de carrosseries enrichie de 4 modèles.

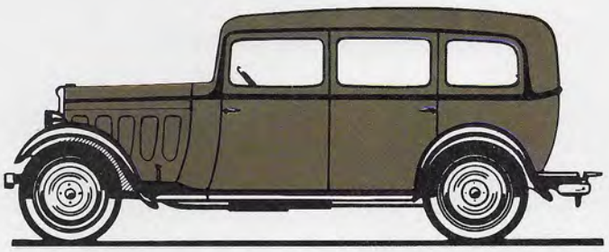
- Moteur 4 cylindres type SER
- Cylindrée :1.465 cm³
- Alésage, course : 72 × 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 34 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 415 cm
- Largeur : 155 cm
- Empattement : 272 cm
- Poids : 1.050 kg
- Vitesse maximale : 90 km/h
- Prix février 1933 :
  - Conduite intérieure normale : 19.900 F
  - Conduite intérieure grand luxe : 22.800 F
  - Roadster : 26.000 F
  - Cabriolet : 26.500 F
  - Berline : 24.800 F
  - Coach : 26.000 F
  - Coach golf : 26.000 F
  - Cabriolet golf : 27.000 F
  - Faux-cabriolet : 26.900 F



8 CV – TYPE 301 M (jusqu'à décembre 1932)

Limousine familiale 7 places face à la route ou commerciale, produites en 304 exemplaires de juillet à décembre 1932. Les 301 M n'ont pas de châssis bloctube ni de roues avant indépendantes et leurs ressorts arrière sont classiques. Leur carrosserie dérive de la 201 T.

- Moteur 4 cylindres type SER
- Cylindrée : 1.465 cm³
- Alésage, course : 72 × 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 34 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 445 cm
- Largeur : 157 cm
- Empattement : 291 cm
- Poids : 1.110 kg
- Vitesse maximale : 85 km/h
- Prix Salon 1932 :
  - Familiale 7 places : 24.800 F
  - Commerciale : 24.800 F



8 CV – TYPE 301 CL (à partir de janvier 1933)

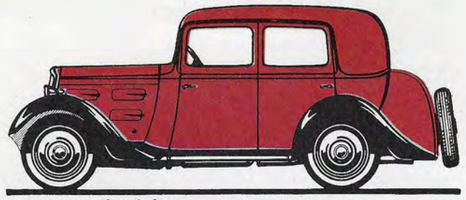
Le type 301 Confort long est une évolution du 301 M dont il diffère par son châssis bloctube, ses roues avant indépendantes, ses demi-cantilevers arrière inversés et sa carrosserie plus moderne. La 301 CL est fabriquée en 983 exemplaires de janvier à août 1933.

- Moteur 4 cylindres type SER
- Cylindrée : 1.465 cm³
- Alésage, course : 72 × 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 34 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 455 cm
- Largeur : 157 cm
- Empattement : 294 cm
- Poids : 1.170 kg
- Vitesse maximale : 85 km/h
- Prix février 1933 :
  - Familiale 7 places : 24.800 F
  - Commerciale : 24.800 F

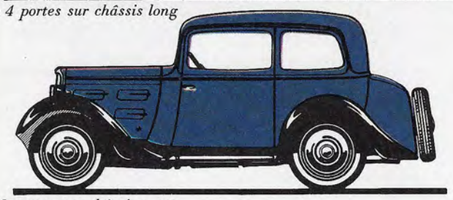
num : jl@peniguet.fr

1934 Au Salon d'octobre 1933, toutes les Peugeot sont modernisées par l'adjonction de phares obus et d'une calandre en coupe-vent légèrement inclinée, ornée d'une tête de lion en saillie. Simultanément, le capot reçoit des volets d'aération horizontaux et non plus verticaux. Enfin, les pare-chocs épaississent et les ailes deviennent plus enveloppantes ; elles se complètent de bavolets et reçoivent de gros feux de position à l'avant. Le corps de la carrosserie est conservé sur la plupart des modèles mais on généralise la nouvelle caisse lancée l'année précédente sur la berline 301 Confort et la familiale 301 CL. Même la 201 hérite cette nouvelle robe. La 201 B devient ainsi 201 BR tandis que la 301 C se transforme en 301 CR.

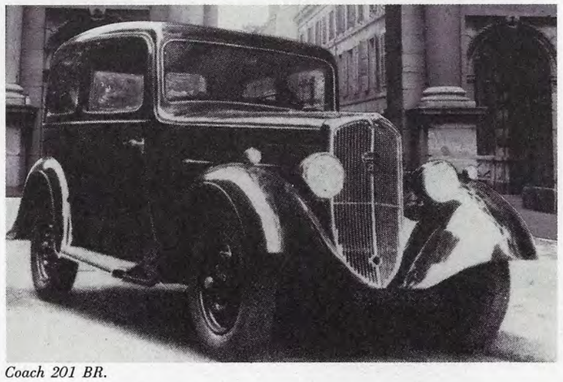
Mais au Salon 1933, toute voiture qui se veut à la mode doit être... "aérodynamique". Au nom de cette science moderne, un grand nombre de constructeurs profilent leurs automobiles, souvent en les alourdissant ou en les rendant inhabitables. Les stylistes de Peugeot n'échappent pas à la tendance du moment et ils conçoivent donc des carrosseries aérodynamiques pour la 301. Une première version est annoncée en septembre 1933 et figure dans le catalogue du Salon ; elle est suivie peu après d'une seconde version affinée, produite en petite série.
Enfin, une troisième variante plus longue avec "robe à traîne", voit le jour au printemps 1934.
A la même époque, exactement le 5 mai 1934, Peugeot lance une toute nouvelle 6 cylindres : la 601.



Berline 4 portes sur châssis long



Coach 2 portes sur châssis court



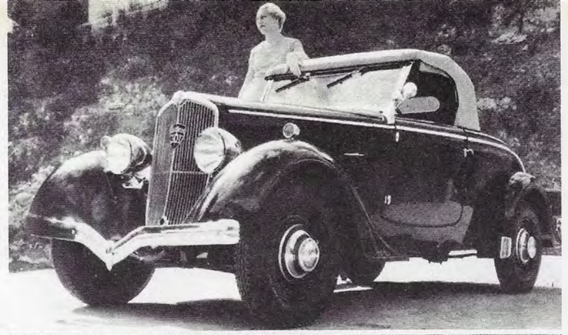
Coach 201 BR.

6 CV – TYPE 201 BR

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm³
- Alésage, course : 63 × 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur BR3 : 415 cm (BR4 : 387 cm)
- Largeur : 150 cm
- Empattement BR3 : 259 cm (BR4 : 230 cm)
- Poids BR3 : 1 000 kg (BR4 : 900 kg)
- Vitesse maximale BR3 : 75 km/h (BR4 : 80 km/h)
- Prix Salon 1933 :
  - Berline normale (BR3) : 17.500 F
  - Berline luxe (BR3) : 18.600 F
  - Coach 2 portes (BR4) : 15.900 F
  - Commerciale (BR3) : 17.900 F

Évolution de la 201 B dont elle diffère sur le plan mécanique par son moteur "self amorti" (pattes inclinées) lancé pour répondre au moteur "flottant" de Citroën * et au moteur "suspendu amorti" de Renault *. Proposée seulement en 3 carrosseries, la 201 BR est désignée BR 3 en version longue et BR 4 en version courte. La 201 BR est produite d'août 1933 à septembre 1934 en 15.565 exemplaires.

** Voir "Toutes les Citroën" et "Toutes les Renault", même auteur, même éditeur.*





Roadster 301 CR, capoté et décapoté.



Berline 301 CR.

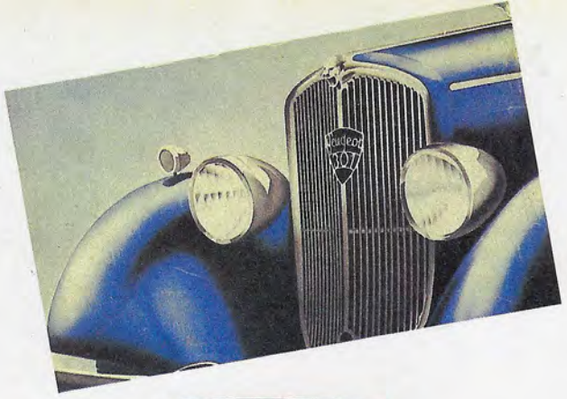


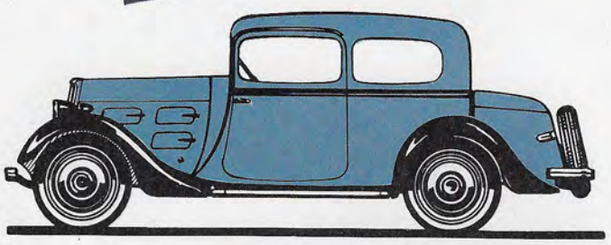
Le stand Peugeot du Salon de Paris 1933.

Dépliant général Peugeot du Salon de Paris 1933 : la mode des carrosseries "aérodynamiques" vient de naître.

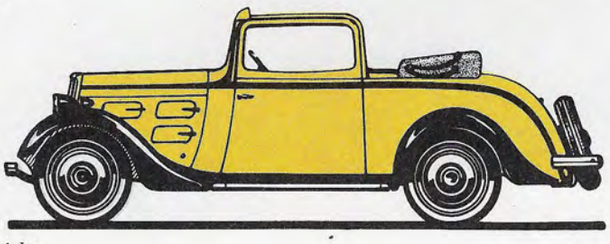
numis_l@peniguet.fr

8 CV – TYPE 301 CR

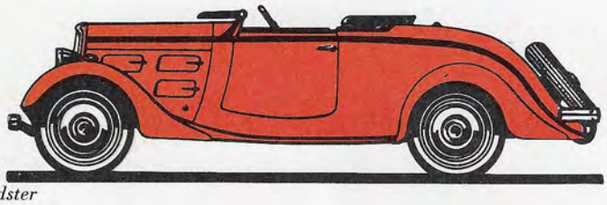




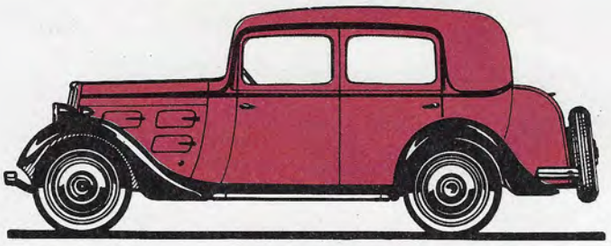
Coach



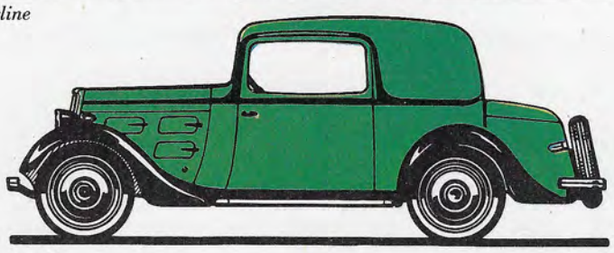
Cabriolet



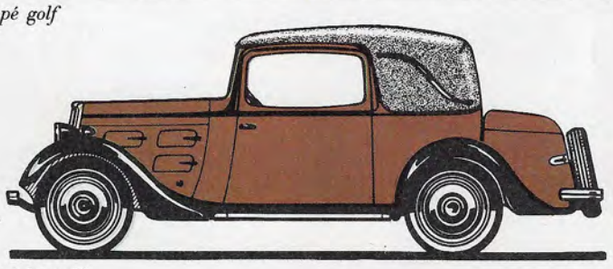
Roadster



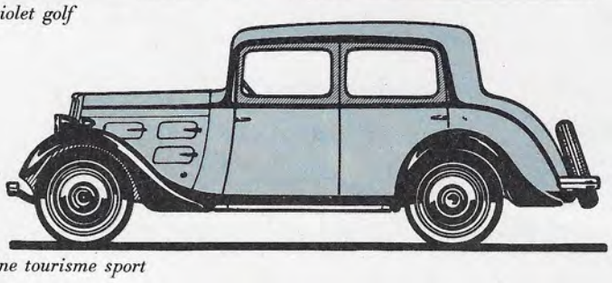
Berline



Coupé golf



Cabriolet golf



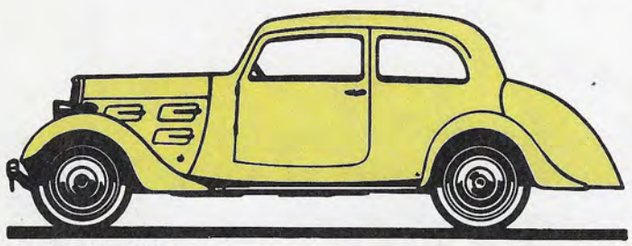
Berline tourisme sport

Évolution de la 301 C dont elle diffère sur le plan mécanique par son moteur "self amorti" et sa boîte de vitesses synchronisée. La 301 Peugeot 1934 est disponible en nombreuses versions : 7 modèles classiques sur châssis normal CR, 4 modèles sur châssis long LR, 4 modèles aérodynamiques (dont 3 sur châssis normal et 1 sur châssis long). Les types 301 CR et LR sont produits d'août 1933 à août 1934, les premiers en 12.578 exemplaires et les seconds en 4.660 exemplaires. A partir de fin mars 1934, les 301 CR et LR disposent d'un moteur poussé de 34 à 37 ch ; ce gain de puissance est obtenu par l'élévation du régime (4.000 tr/mn au lieu de 3.500).

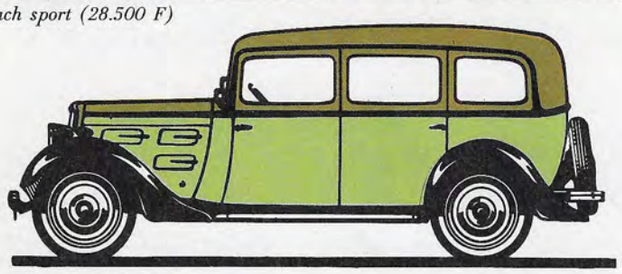
- Moteur 4 cylindres type SER (puis SER 3)
- Cylindrée : 1.465 cm³
- Alésage, course : 72 × 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 34 ch (puis 37 ch)
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 424 à 448 cm selon carrosserie
- Largeur : 160 cm
- Empattement : 272 cm
- Poids : 1.030 à 1.150 kg
- Vitesse maximale : 90/95 km/h
- Prix Salon 1933 :
  - Berline normale : 20.500 F
  - Berline luxe : 22.800 F
  - Coach : 26.000 F
  - Coupé golf : 26.000 F
  - Cabriolet : 26.000 F
  - Cabriolet golf : 27.500 F
  - Roadster : 25.000 F
  - Berline tourisme sport : 26.000 F

LES 301 LONGUES

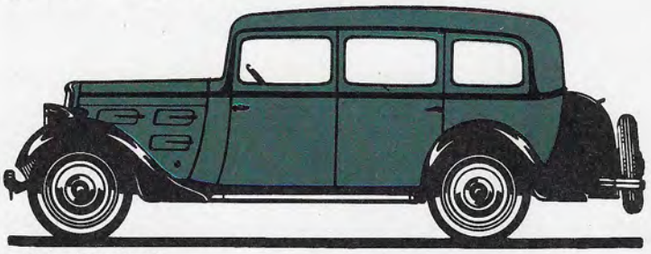
Les 301 longues (301 LR) sont identiques aux 301 CR, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 455 et 294 cm ; poids : 1.250 kg ; vitesse : 90 km/h.



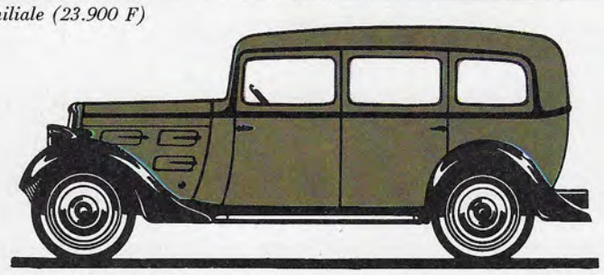
Coach sport (28.500 F)



Taxi (prix sur devis)



Familiale (23.900 F)

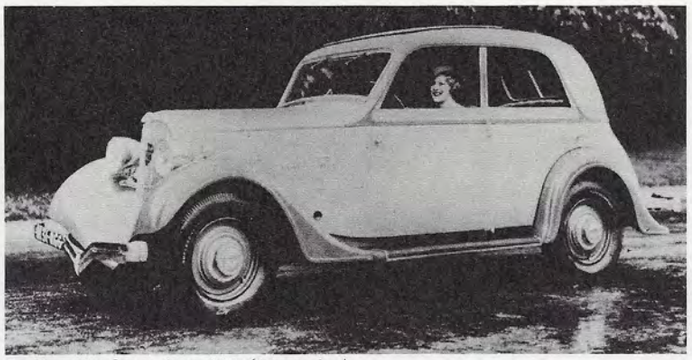


Commerciale (21.500 F)

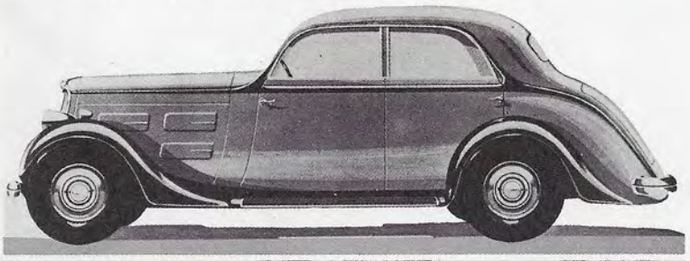
num : jl@peniguet.fr

LES 301 AERODYNAMIQUES

Peugeot est le premier des grands constructeurs français à proposer en série des modèles aérodynamiques. La version initiale est créée à l'automne 1933, suivie aux Salons de Paris et Bruxelles par une seconde version plus bombée à l'arrière. Une troisième version apparaît au printemps 1934, caractérisée par son arrière galbé très étiré ; cette troisième version existe en berline sur châssis long LR et en cabriolet sur châssis court CR. La 301 aérodynamique du Salon 1933 est affichée 28.500 F

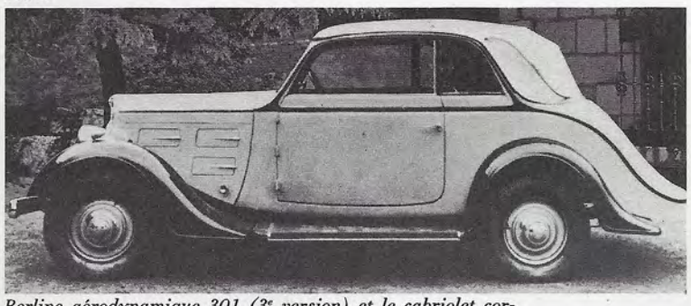


Berline aérodynamique 301 (1re version).

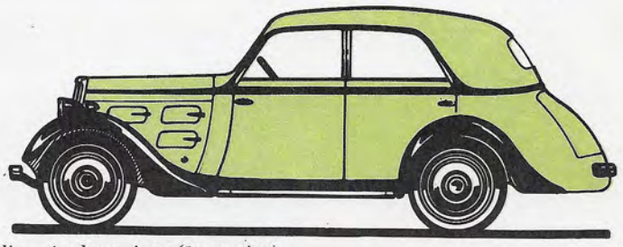




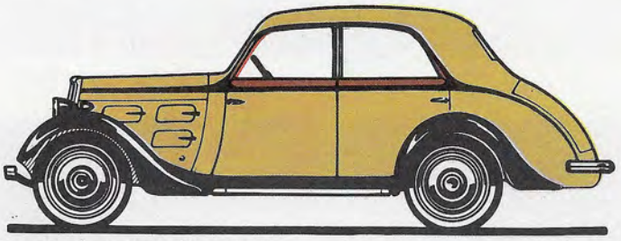
Berline aérodynamique 301 (2e version), exposée ici au Salon de Bruxelles 1934.



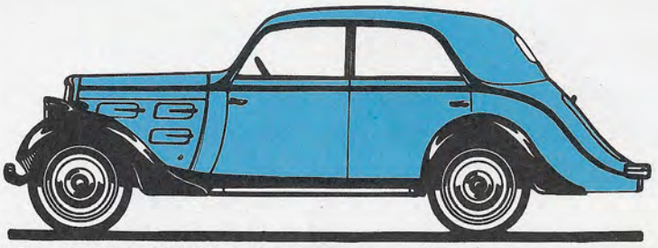
Berline aérodynamique 301 (3e version) et le cabriolet correspondant. Caractérisés par leur "robe à traîne", ces deux modèles diffèrent par leur empattement, le cabriolet conservant un châssis normal et la berline (ci-dessous) adoptant un châssis long.



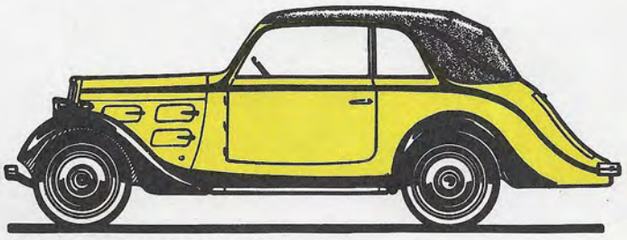
Berline aérodynamique (1re version)



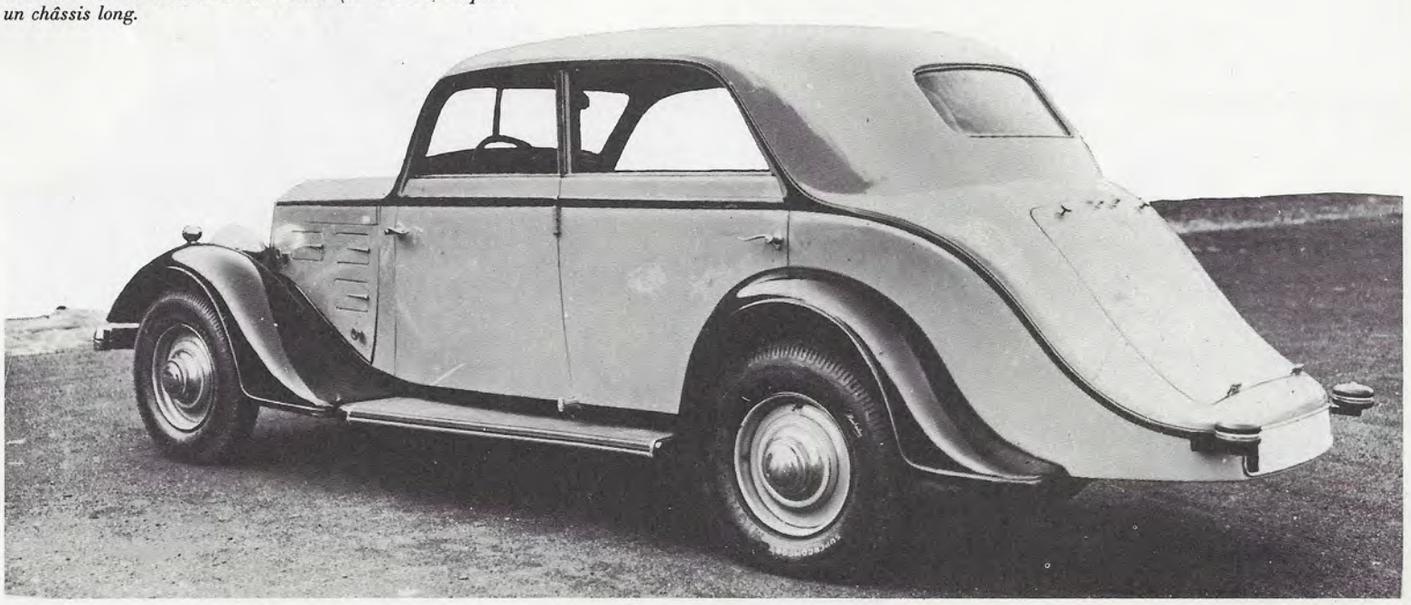
Berline aérodynamique (2e version)



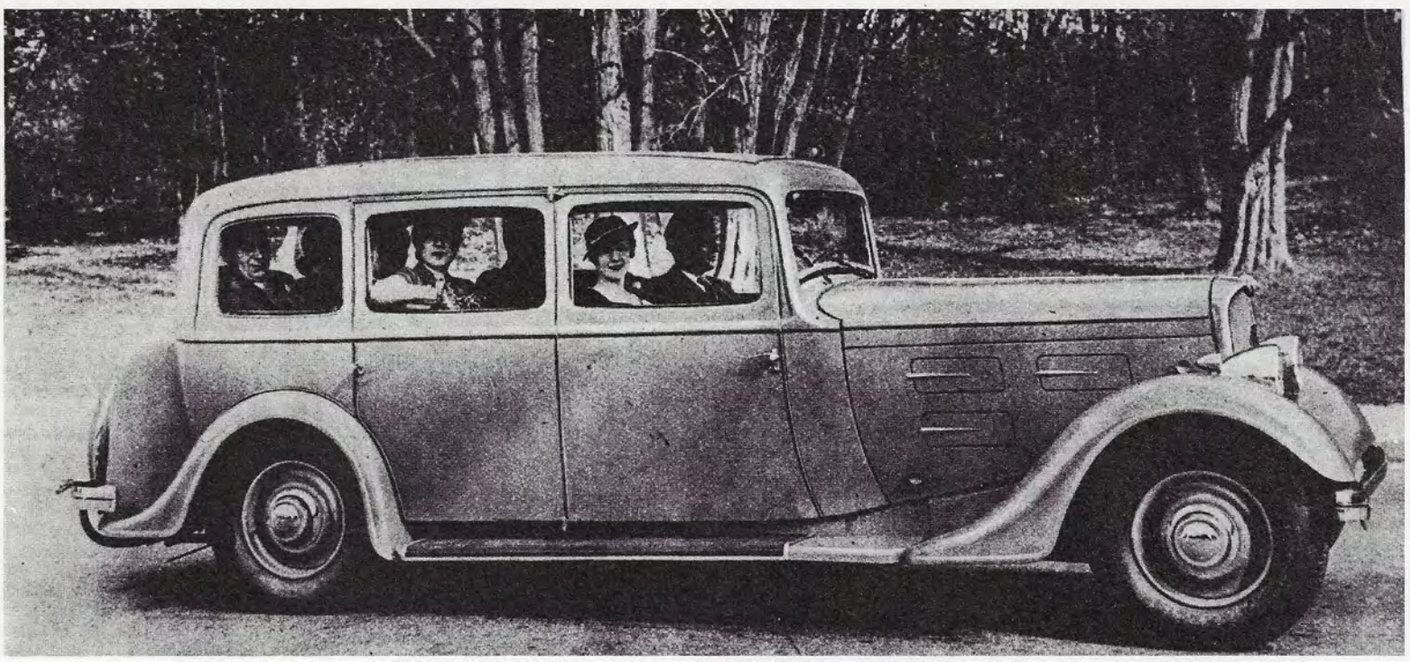
Berline aérodynamique (3e version)



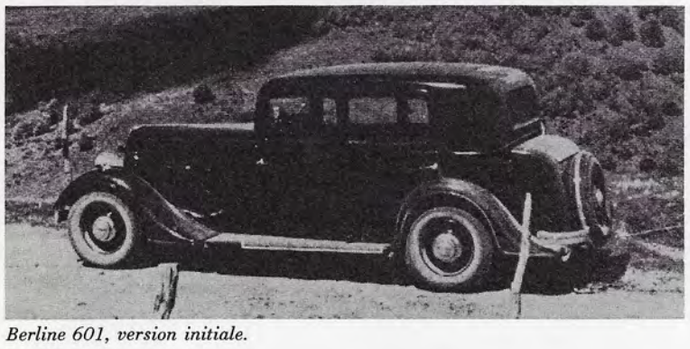
Cabriolet décapotable aérodynamique



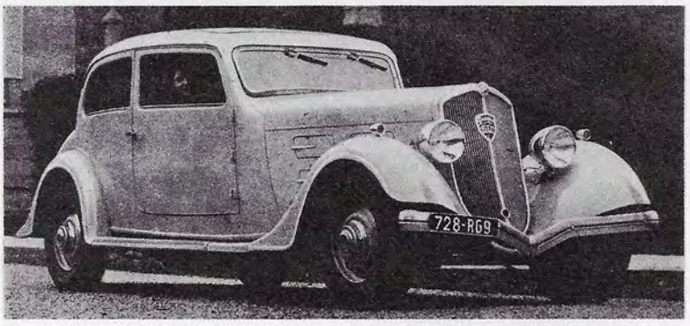
num : jl@peniguet.fr



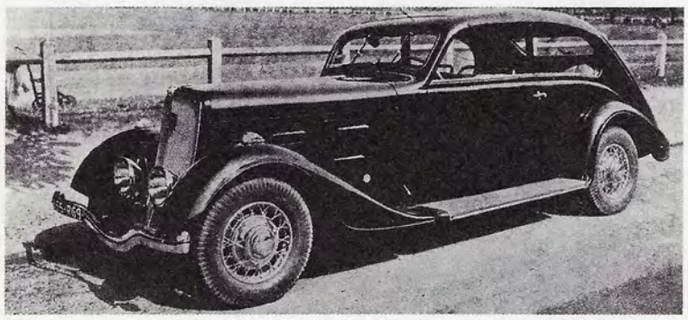
La nouvelle 601 dans sa version initiale de 1934, carrossée en familiale.

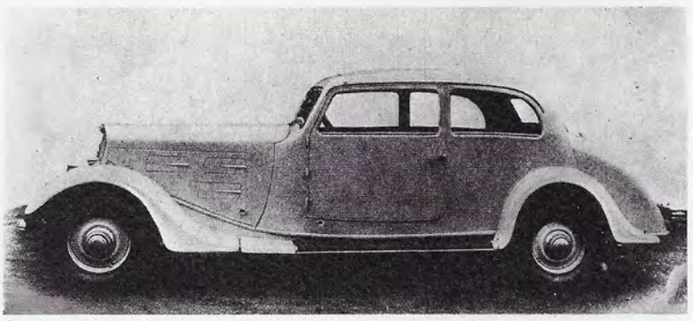


Berline 601, version initiale.



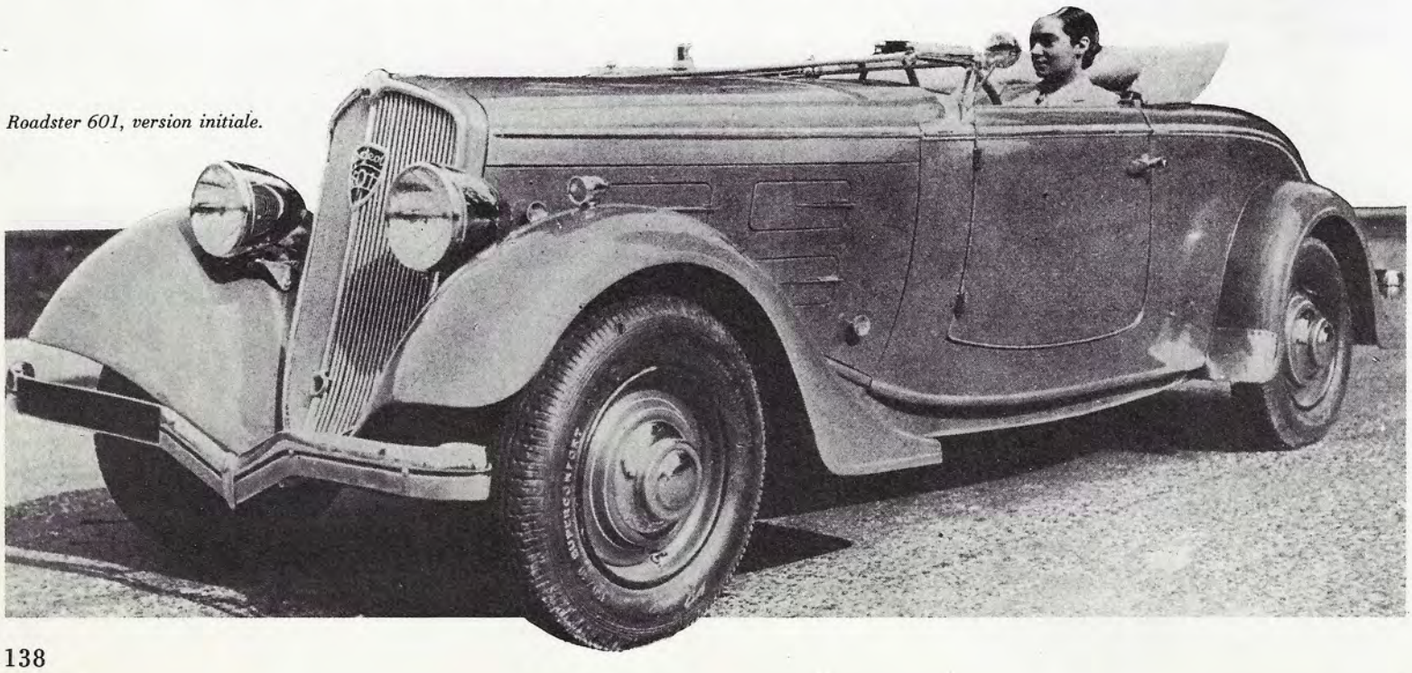
Coach sport 601, version initiale.



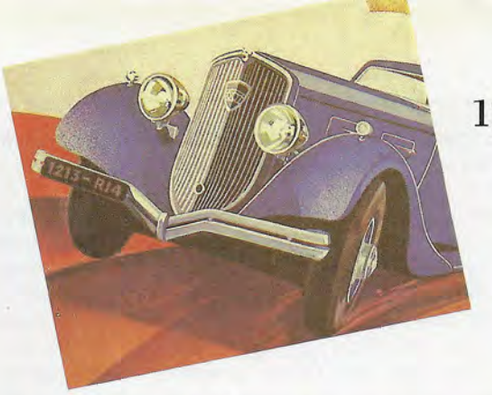


Coach profilé (à gauche) et coach sport 601. Les deux modèles représentés ici datent de l'été 1934 ; ils ont déjà les phares abaissés des modèles 1935, mais ils n'ont pas encore de poignées sur le capot.

Roadster 601, version initiale.

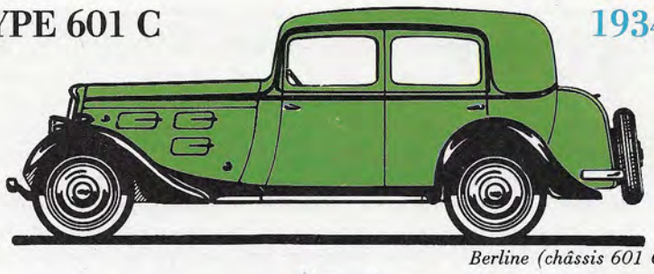


num : jl@peniguet.fr

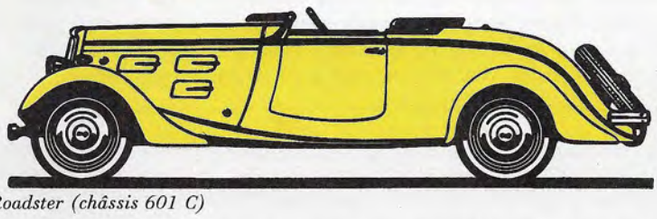


12 CV – TYPE 601 C

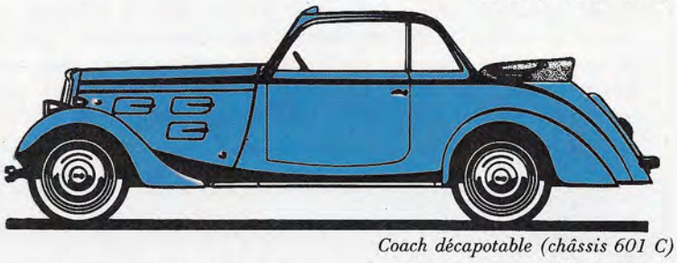
1934



Berline (châssis 601 C)



Roadster (châssis 601 C)



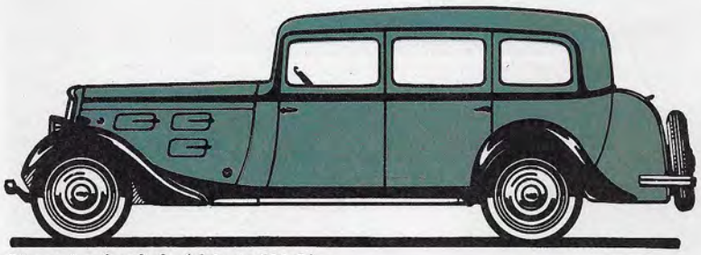
Coach décapotable (châssis 601 C)

Au printemps 1934, Peugeot marque son retour dans la catégorie des 6 cylindres en lançant sa nouvelle 601 qui se veut à la fois brillante, silencieuse et économique. Esthétiquement, elle conserve le style de la 301 mais elle semble évidemment plus élancée grâce à l'allongement de son capot. La technique de la 601 reste proche aussi de celle des 201 et 301 ; on retrouve notamment les roues indépendantes, le cadré bloctube et la transmission à vis. Le moteur est un 6 cylindres à soupapes latérales muni d'un régulateur de température d'huile. La boîte est du type "synchromesh" à rapports silencieux. Dès sa présentation en mai 1934, la 601 est disponible sous 7 formes : 3 sur châssis normal 601 C et 4 sur châssis long 601 L. Les 601 initiales C et L, sont fabriquées très peu de temps : du début du printemps au milieu de l'été 1934 ; la 601 C sort en 1.235 exemplaires et la 601 L en 779 exemplaires. Dès les premiers concours d'élégance de l'été 1934, les 601 bénéficient d'une petite amélioration esthétique : l'abaissement de leurs phares.

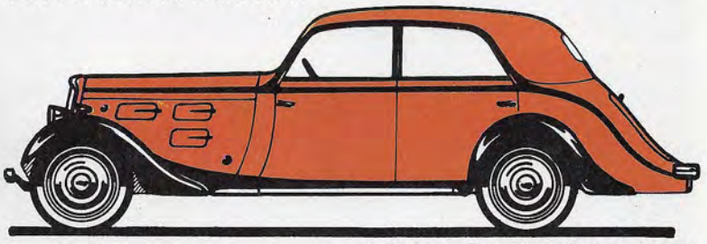
- Moteur 6 cylindres type TA
- Cylindrée : 2.148 cm^3
- Alésage, course : 72 × 88 mm
- Puissance fiscale : 12 CV
- Puissance réelle : 60 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 460 à 475 cm
- Largeur : 160 cm
- Empattement : 298 cm
- Poids : 1.180 à 1.250 kg
- Vitesse maximale : 105 km/h
- Prix printemps 1934 : de 28.500 F à 34.000 F

LES 601 LONGUES

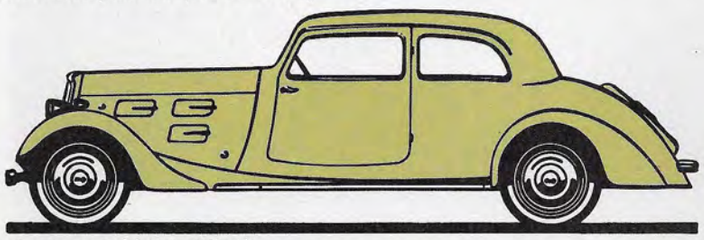
Les 601 longues sont identiques aux 601 C décrites plus haut, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 508 et 320 cm ; poids : 1.400 kg ; vitesse : 100 km/h. Prix : de 31.000 F à 35.000 F.



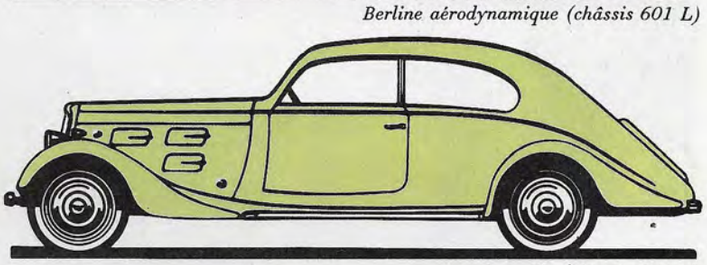
Limousine familiale (châssis 601 L)



Berline aérodynamique (châssis 601 L)

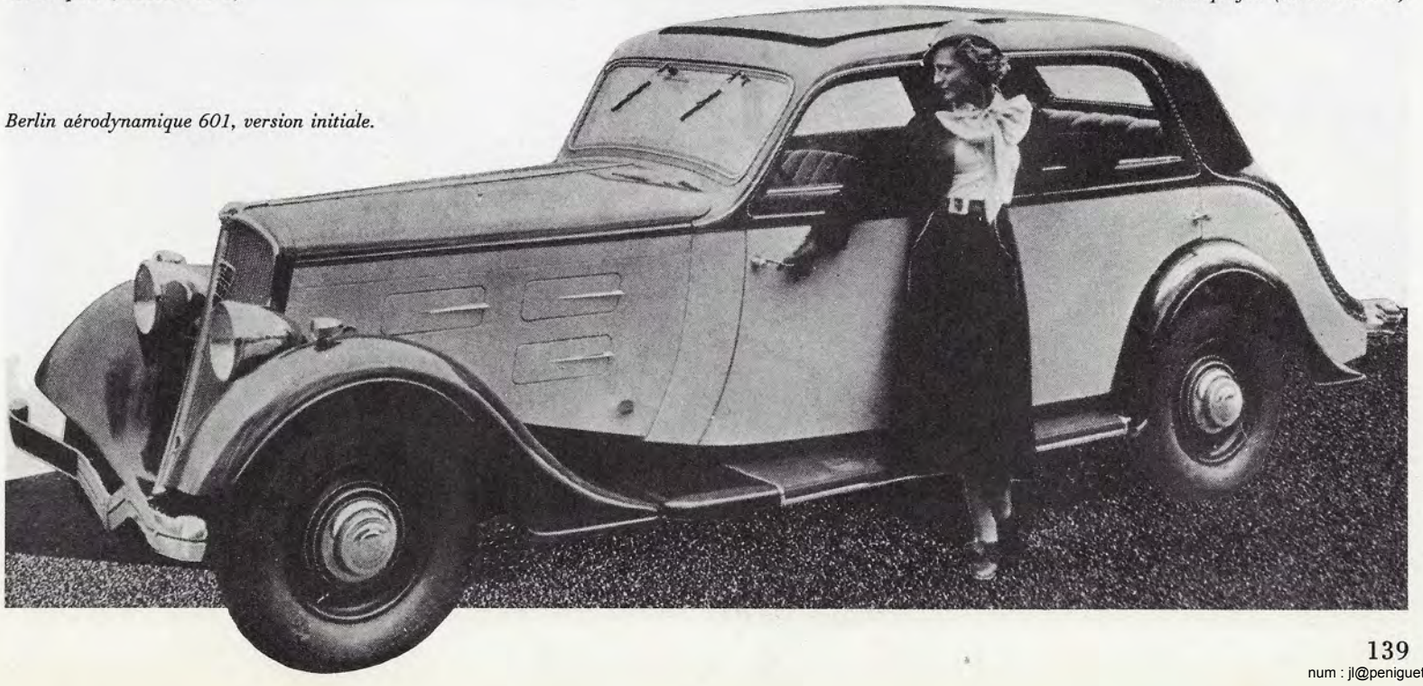


Coach sport (châssis 601 L)



Coach profilé (châssis 601 L)

Berlin aérodynamique 601, version initiale.



num : jl@peniguet.fr

1935

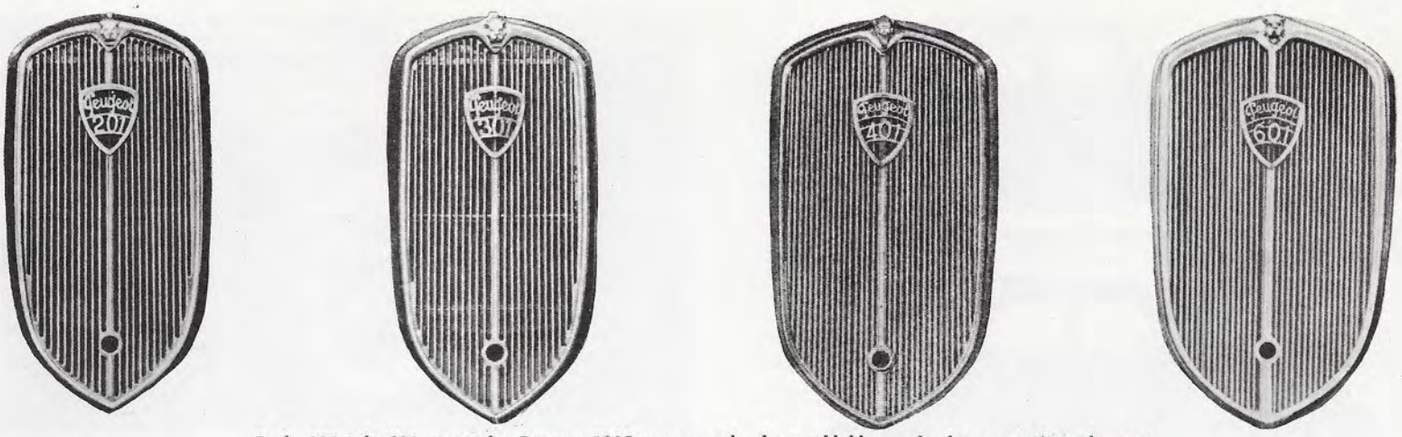
A partir du Salon de Paris 1934, la gamme Peugeot devient très bien étagée grâce à la naissance de la 401 qui s'intercale entre la 301 (légèrement réduite) et la 601. Toutes les conduites intérieures Peugeot 1935 bénéficient d'une nouvelle carrosserie dont la partie postérieure bombée – dite "queue de castor" – comporte un coffre incorporé ouvrant de l'extérieur. Comme dans bien d'autres domaines, la firme Peugeot fait preuve là encore d'un esprit novateur puisqu'elle est la première à adopter ce genre de coffre en grande série.Outre leur arrière "queue de castor", les Peugeot profitent de petites retouches qui modernisent leur ligne : phares abaissés, pare-chocs aux courbes plus douces, feux de position profilés, poignées de capot plus pratiques, ailes arrière bombées. Le régulateur de température d'huile, apparu sur la 601, équipe le moteur de la nouvelle 401.

La 401 suit fidèlement ses devancières sur le plan technique. Son moteur self-amorti à soupapes latérales dérive en droite ligne du 301, mais avec un alésage augmenté de 6 mm. Sa boîte de vitesses silencieuse avec synchromesh, son châssis bloctube et ses roues avant indépendantes sont aussi des solutions éprouvées sur les 301 et 601. La 401 sera fabriquée seulement pendant un an mais elle laissera néanmoins un excellent souvenir à de nombreux automobilistes séduits par ses performances honnêtes, son économie d'entretien et sa robustesse à toute épreuve. De nombreux taxis 401 circuleront à Paris et en province.



Le stand Peugeot du Salon de Paris 1934. La 401 y fait sa première apparition et, de la 201 à la 601, toutes les conduites intérieures de la marque bénéficient d'une nouvelle carrosserie à dos rond.

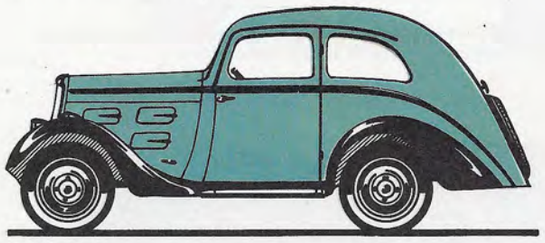
num : jl@peniguet.fr



De la 201 à la 601, toutes les Peugeot 1935 ont une calandre semblable ; seules les proportions changent.



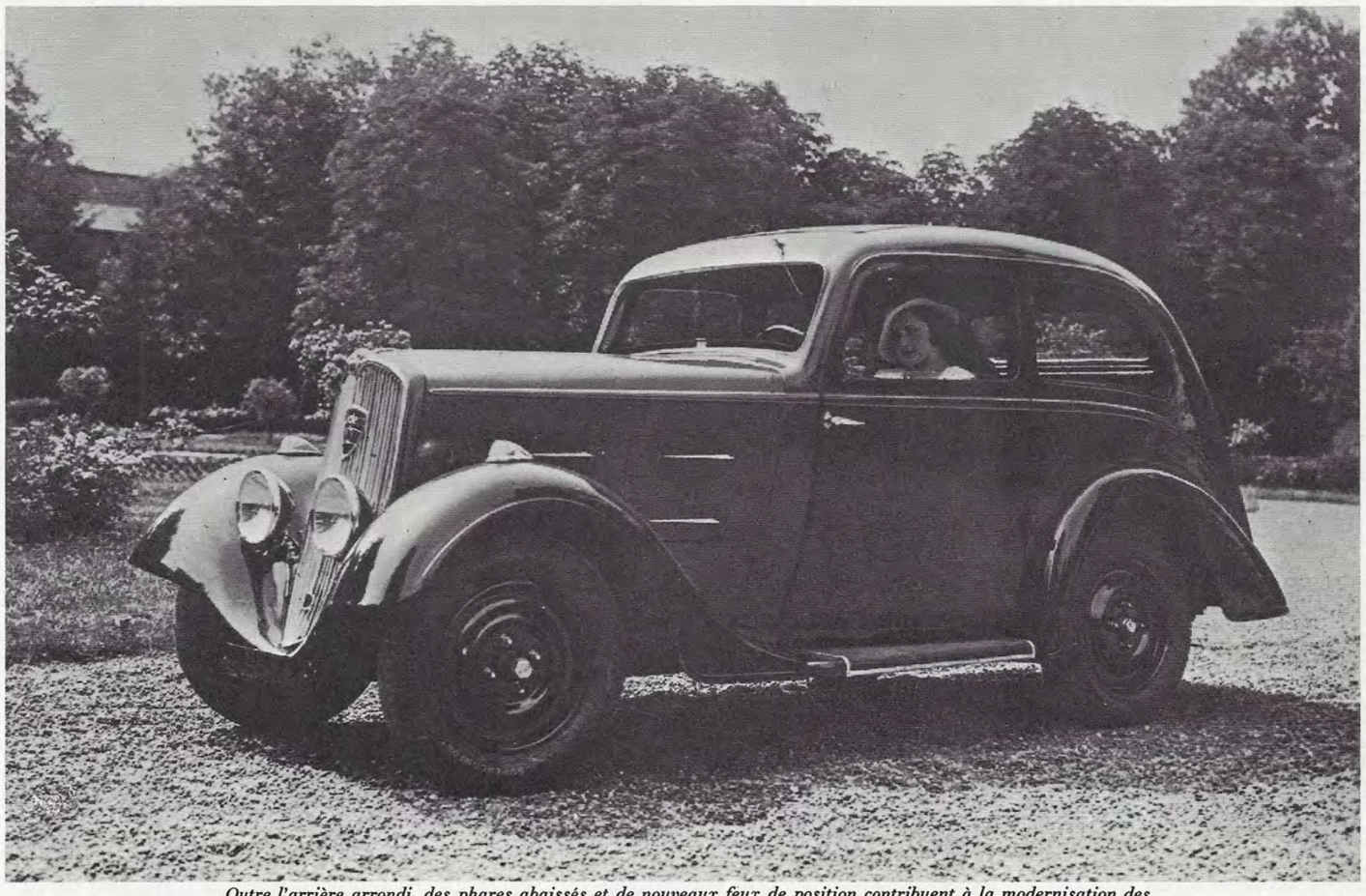
Coach 201 D.



7 CV – TYPE 201 D

- Moteur 4 cylindres type SER 2
- Cylindrée : 1.307 cm³
- Alésage, course : 68 × 90 mm
- Puissance fiscale : 7 CV
- Puissance réelle : 28 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 385 cm (luxe : 404 cm)
- Largeur : 150 cm
- Empattement : 234 cm
- Poids : 970 kg
- Vitesse maximale : 85 km/h
- Prix janvier 1935 :
  – Coach standard sans pare-chocs ni enjoliveurs : 14.900 F
  – Coach luxe avec pare-chocs 16.100 F

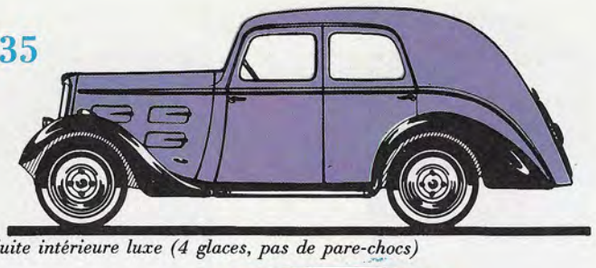
Évolution de la 201 BR, la 201 D adopte la ligne Peugeot 1934 et profite d'un moteur plus gros qui la fait passer dans la catégorie des 7 CV fiscaux. En cours d'année, elle reçoit aussi une boîte synchromesh. La 201 n'existe plus qu'en une seule carrosserie à 2 portes. Elle sera fabriquée pendant deux ans, de septembre 1934 à septembre 1936, en 13.174 exemplaires.



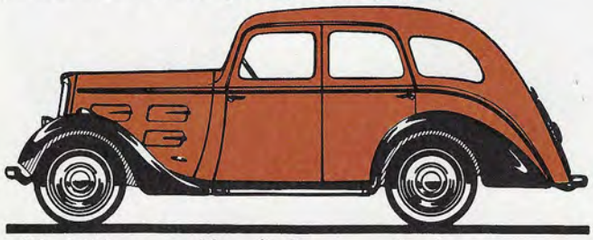
Outre l'arrière arrondi, des phares abaissés et de nouveaux feux de position contribuent à la modernisation des Peugeot 1935. La 201 D représentée ici est le modèle standard (pas de pare-chocs, un seul essuie-glace, etc.).

num : jl@peniguet.fr

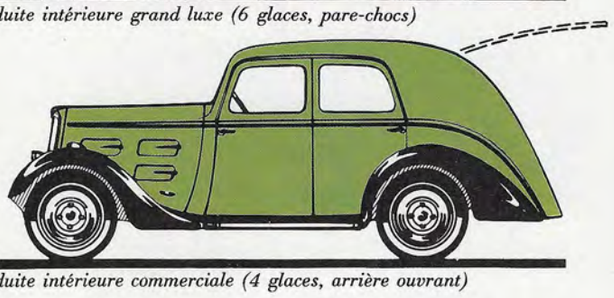
1935



Conduite intérieure luxe (4 glaces, pas de pare-chocs)



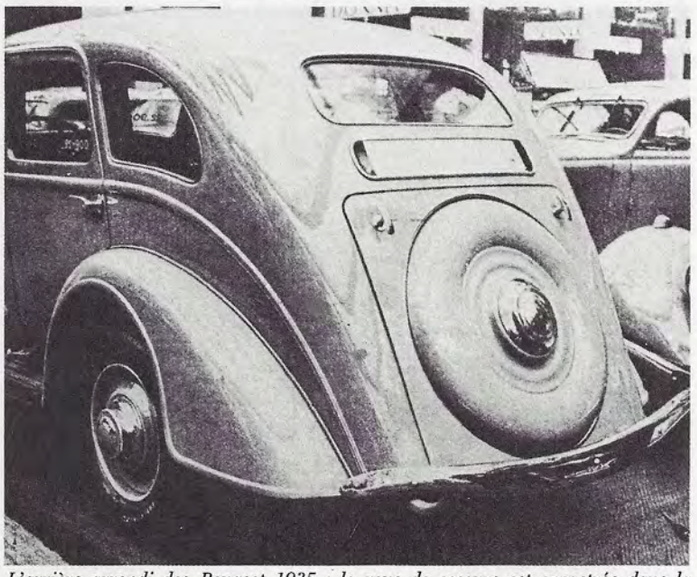
Conduite intérieure grand luxe (6 glaces, pare-chocs)



Conduite intérieure commerciale (4 glaces, arrière ouvrant)



La conduite intérieure 301 D "luxe" n'a que 4 glaces et un seul essuie-glace, pas de pare-chocs ni d'enjoliveurs de roues.

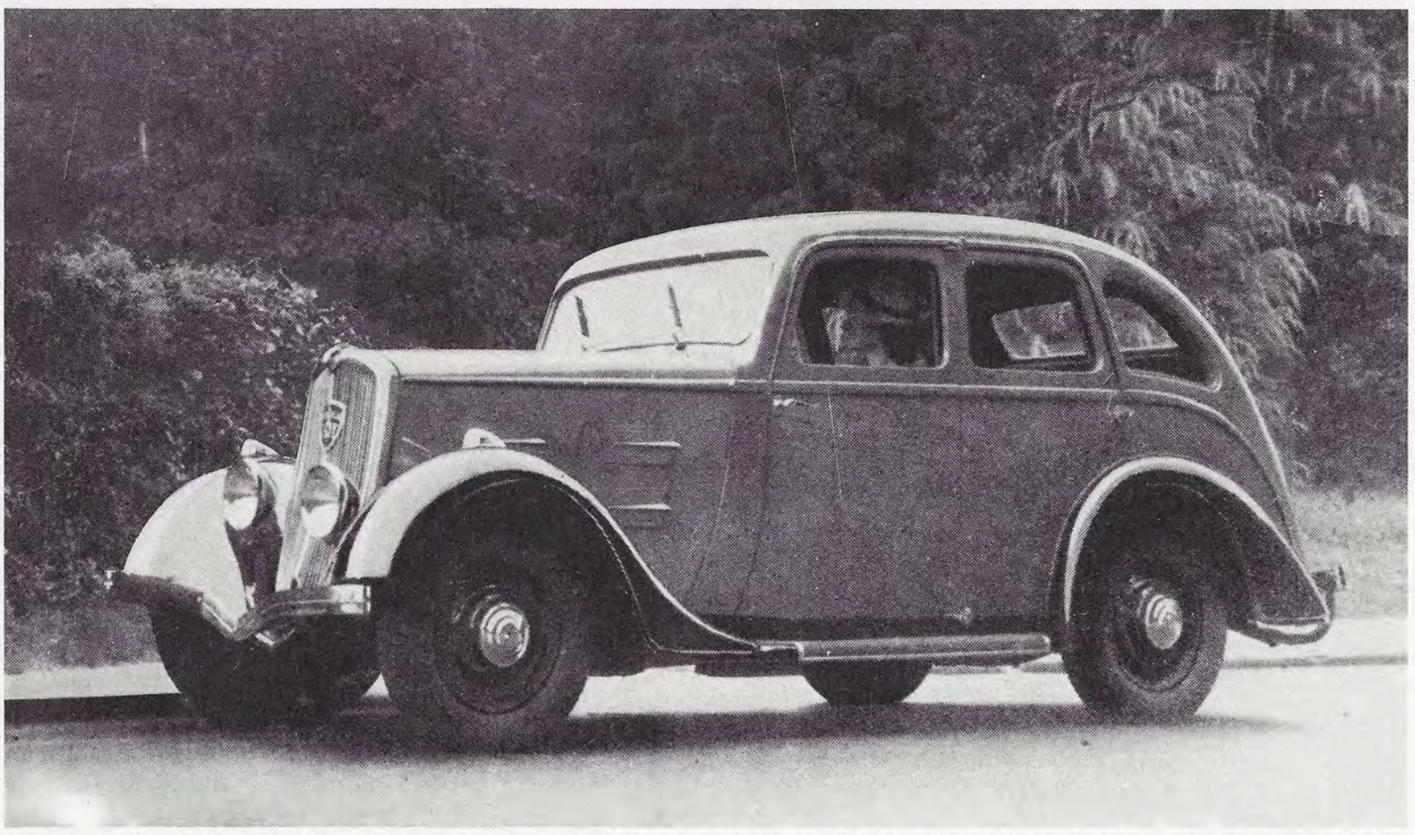


L'arrière arrondi des Peugeot 1935 : la roue de secours est encastrée dans la porte du coffre arrière et le pare-chocs épouse une nouvelle courbure.

8 CV – TYPE 301 D

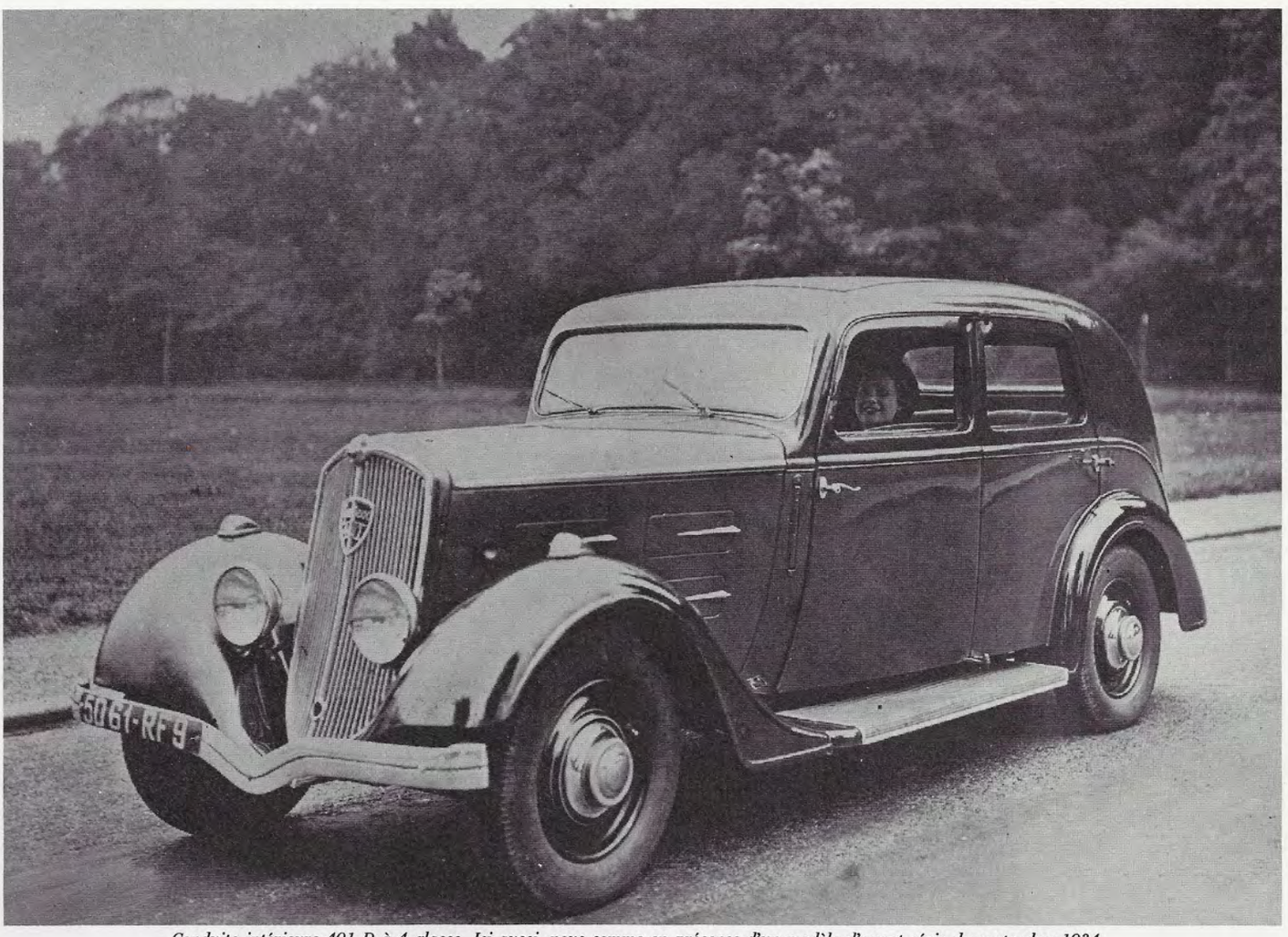
- Moteur 4 cylindres type SER 4
- Cylindrée : 1.465 cm³
- Alésage, course : 72 × 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 35 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 428 cm
- Largeur : 150 cm
- Empattement : 259 cm
- Poids : 1070 kg
- Vitesse maximale : 100 km/h
- Prix janvier 1935 :
  – Conduite intérieure luxe : 17.500 F
  – Conduite intérieure grand luxe : 18.900 F
  – Conduite intérieure commerciale : 18.500 F

Évolution de la 301 CR, plus courte et moins large, établie sur le châssis de l'ancienne 201 BR3. Son 4 cylindres type SER 4 perd 2 ch réels par rapport au moteur type SER monté l'année précédente dans la 301 CR. La 301 D n'est plus disponible qu'en conduites intérieures à vocation utilitaire. Elle sera produite de septembre 1934 à septembre 1936, en 30.058 exemplaires.

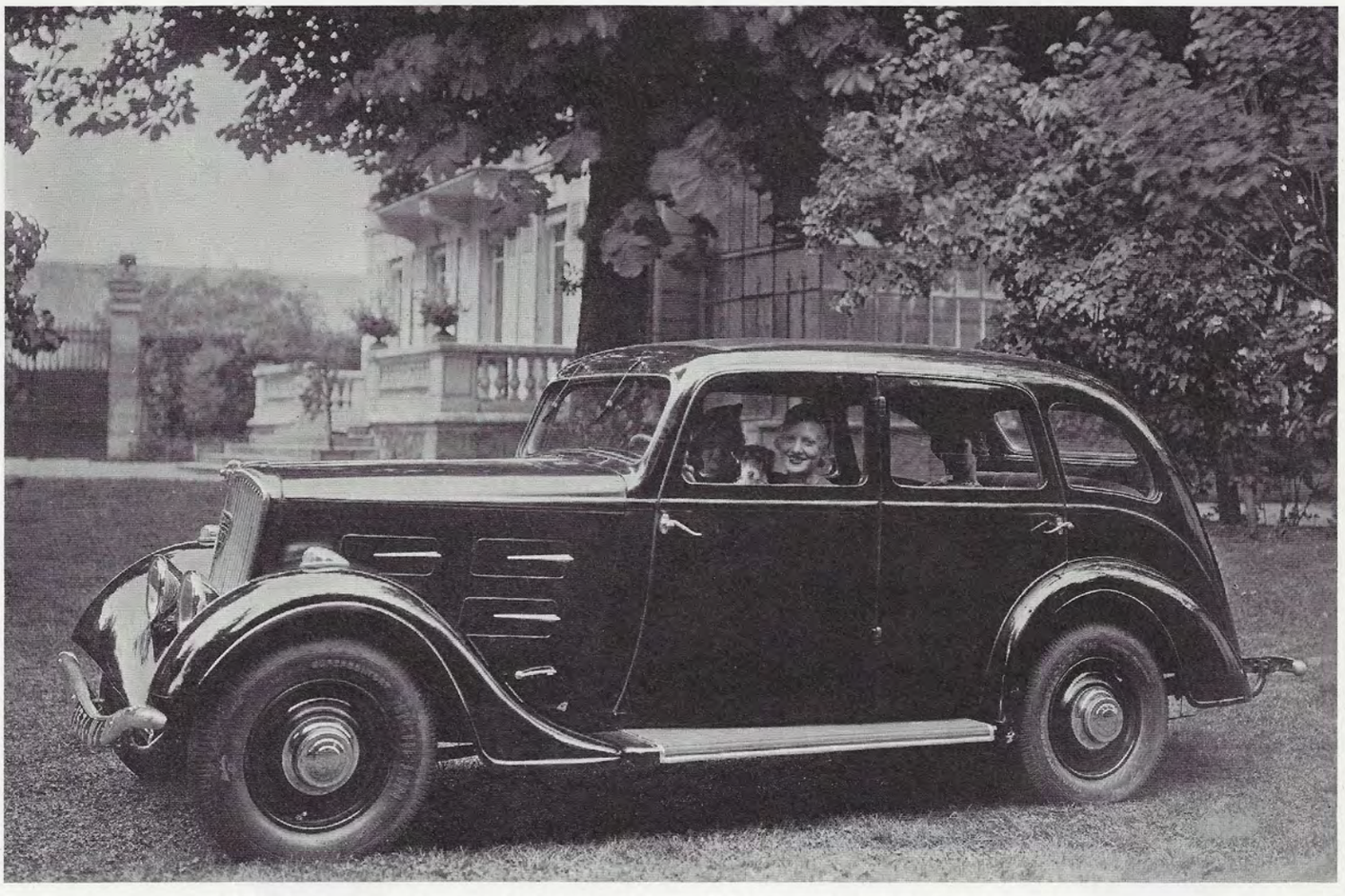


La conduite intérieure 301 D "grand luxe" reçoit une carrosserie à 6 glaces, deux balais d' essuie-glace , des pare-chocs et des enjoliveurs de roues. Il s'agit ici d'un modèle d'avant-série de septembre 1934 avec pare-chocs plats à nervure centrale et essuie-glace à la base du pare-brise.

num : jl@peniguet.fr



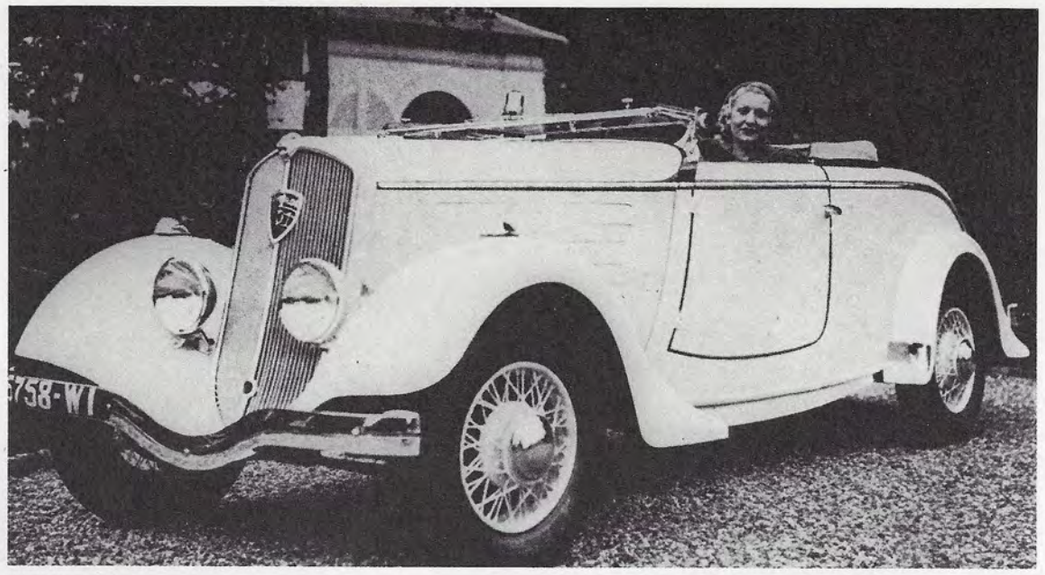
Conduite intérieure 401 D à 4 glaces. Ici aussi, nous somme en présence d'un modèle d'avant-série de septembre 1934 avec pare-chocs plats à nervure centrale, essuie-glace en bas du pare-brise, butée ronde sur les flancs du capot et flèche de direction encastrée dans le tablier.



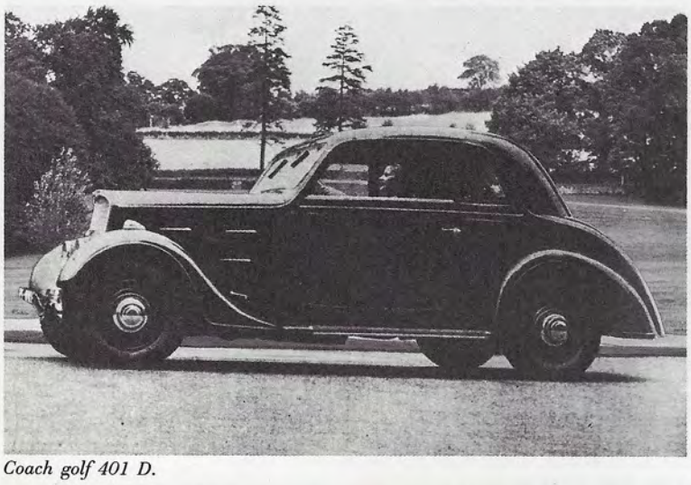
Conduite intérieure 401 D à 6 glaces, avec l'équipement définitif adopté à partir du Salon d'octobre 1934 : pare-chocs emboutis avec nouvelle courbure, essuie-glace en haut du pare-brise, pas de flèches de direction, etc...

num : jl@peniguet.fr

401 D



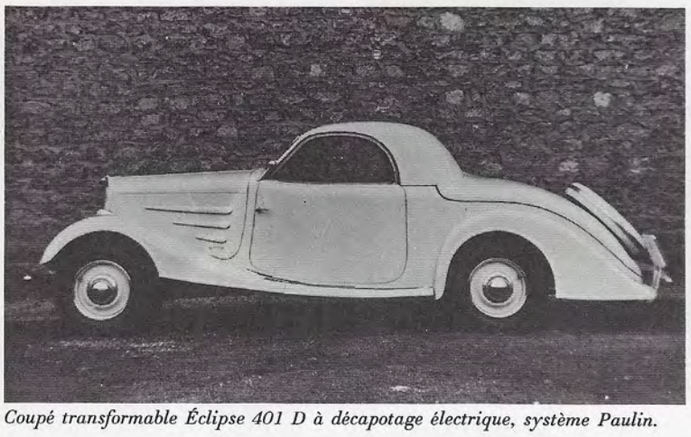
Le roadster est l'un des plus jolis modèles de la gamme 401 D ; il dérive directement du roadster 601, mise à part la longueur de son capot. Le modèle d'avant-série représenté ici date de septembre 1934 : il n'a pas encore son pare-chocs galbé définitif. Les roues à rayons et les sabots d'ailes arrière sont des équipements optionnels.



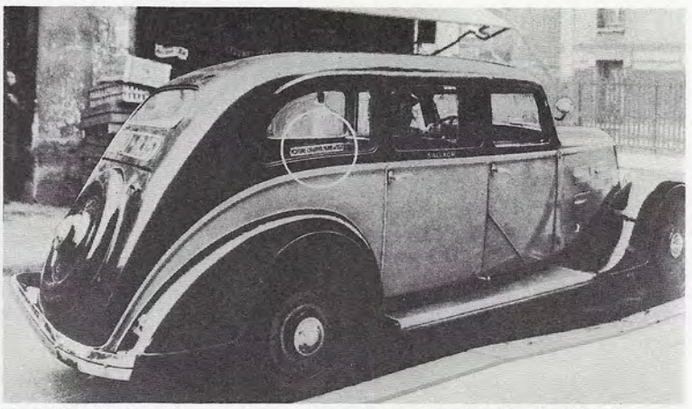
Coach golf 401 D.



Coach décapotable 401 D.

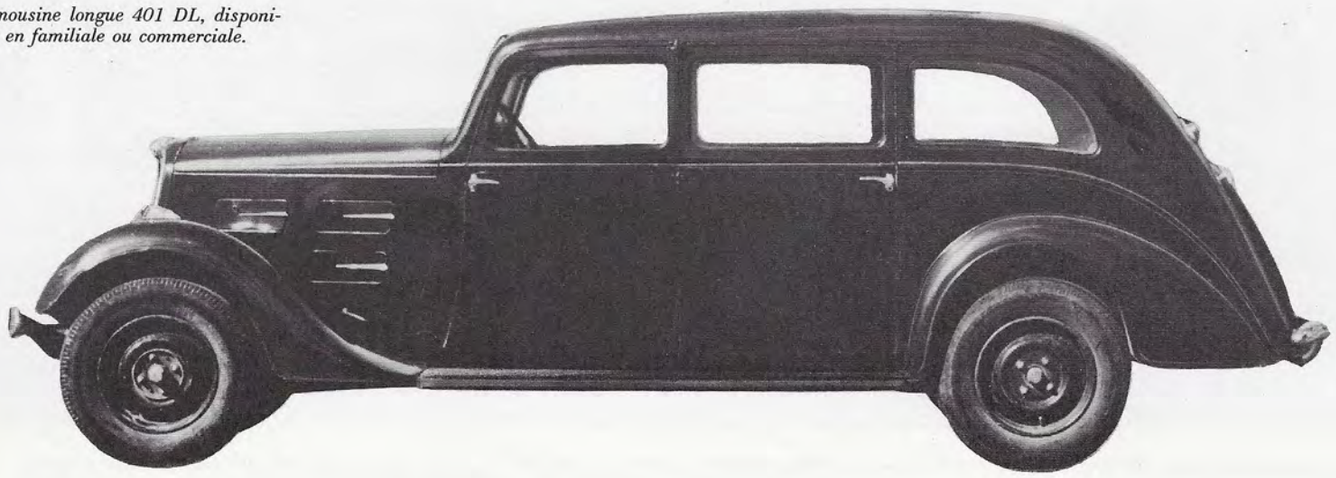


Coupé transformable Éclipse 401 D à décapotage électrique, système Paulin.

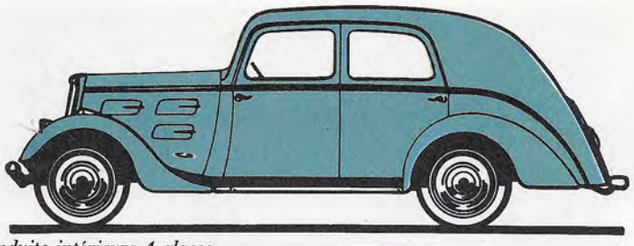


Taxi 401 DL, l'un des premiers taxis parisiens avec chauffage et T.S.F.

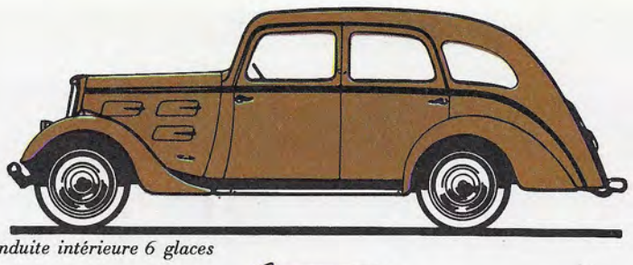
Limousine longue 401 DL, disponible en familiale ou commerciale.



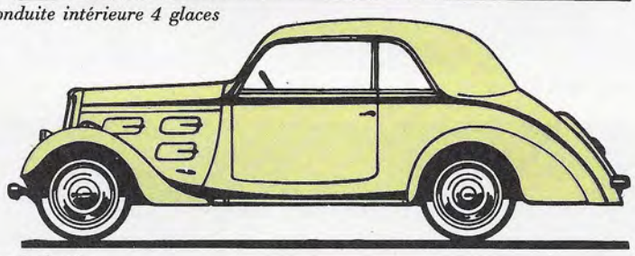
num : jl@peniguet.fr



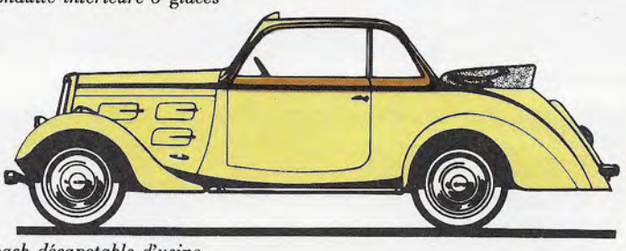
Conduite intérieure 4 glaces



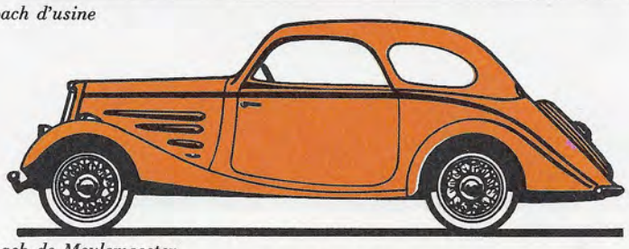
Conduite intérieure 6 glaces



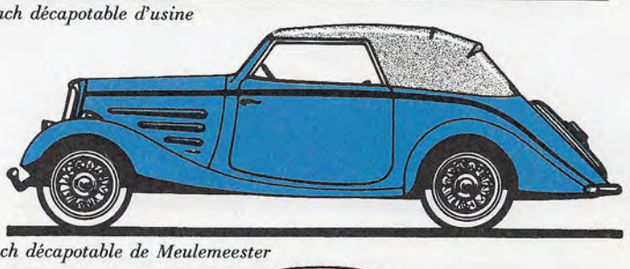
Coach d'usine



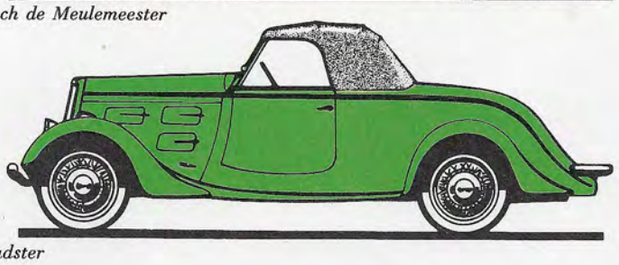
Coach décapotable d'usine



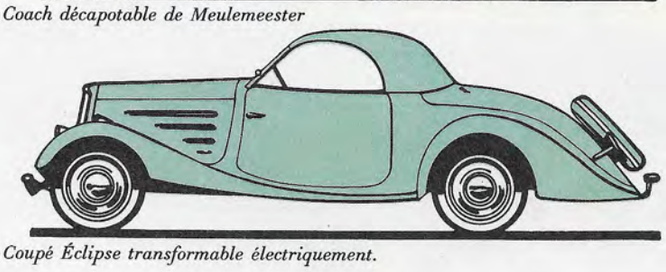
Coach de Meulemeester



Coach décapotable de Meulemeester



Roadster

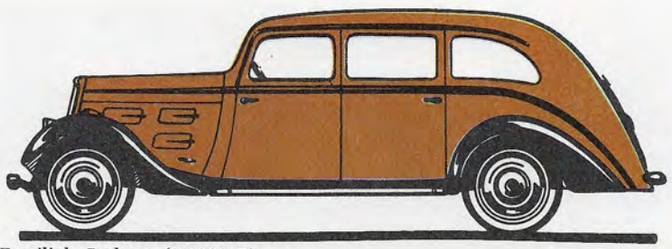


Coupé Éclipse transformable électriquement.

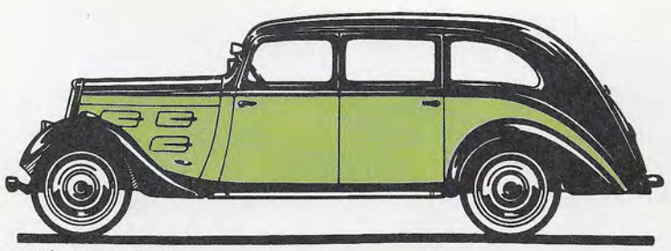
10 CV – TYPE 401 D

Nouveau modèle qui ne reçoit pas moins de 11 carrosseries : 8 sur châssis normal (401 D) et 3 sur châssis long (401 DL et DLT). Deux de ces carrosseries sortent de l'ordinaire : elles proviennent des ateliers de Meulemeester. Une troisième est encore plus étonnante : c'est un coupé – ou plutôt un cabriolet métallique – dont le décapotage s'effectue électriquement, le pavillon tôlé s'escamotant totalement en 15 secondes dans le coffre arrière ; ce modèle baptisé Eclipse est dû au styliste Paulin *. On se souvient aussi des modèles à 6 glaces 401 peints en turquoise et noir, qui furent les premiers taxis parisiens munis de la radio (de la T.S.F. pardon...) et du chauffage ; ils étaient équipés par Philips. La 401 est fabriquée de septembre 1934 à août 1935, en 13.545 exemplaires (dont 8.255 types 401 D, 3.487 types 401 DL et 1.803 taxis DLT).

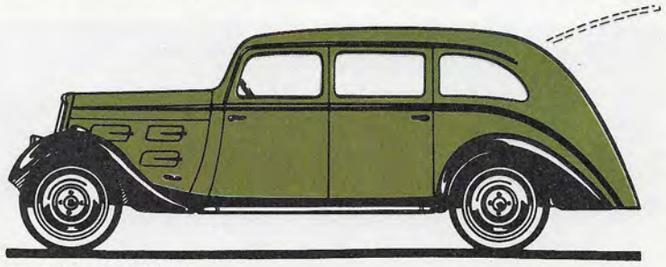
- Moteur 4 cylindres type SF
- Cylindrée : 1.720 cm³
- Alésage, course : 78 × 90 mm
- Puissance fiscale : 10 CV
- Puissance réelle : 44 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 445 à 468 cm
- Largeur : 160 cm
- Empattement : 281 cm
- Poids : de 1.120 kg (roadster) à 1.290 kg (transformable électrique)
- Vitesse maximale : 100 km/h
- Prix janvier 1935 :
  – Conduite intérieure grand luxe 4 glaces : 22.600 F
  – Conduite intérieure grand luxe 6 glaces : 22.900 F
  – Coach d'usine : 27.000 F
  – Coach décapotable d'usine : 27.000 F
  – Coach de Meulemeester : 28.000 F
  – Coach décapotable de Meulemeester : 28.000 F
  – Roadster : 26.000 F
  – Coupé transformable électriquement : 34.750 F



Familiale 7 places (24.900 F)



Taxi (prix sur devis)



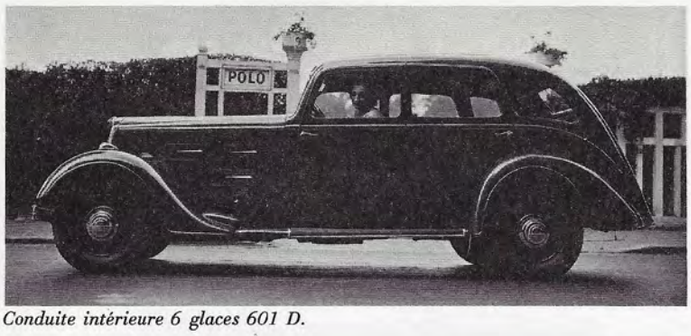
Commerciale (21.900 F).

LES 401 LONGUES

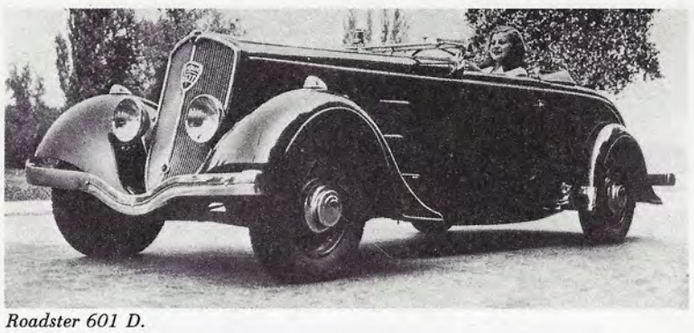
Les 401 longues (401 DL) sont identiques aux 401 D, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 467 et 315 cm ; poids : 1.290 kg ; vitesse : 92 km/h.

* *Voir seconde partie de cet ouvrage, page 262.*

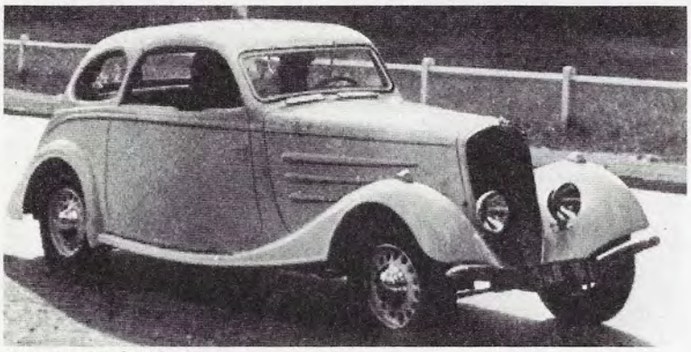
num : jl@peniguet.fr



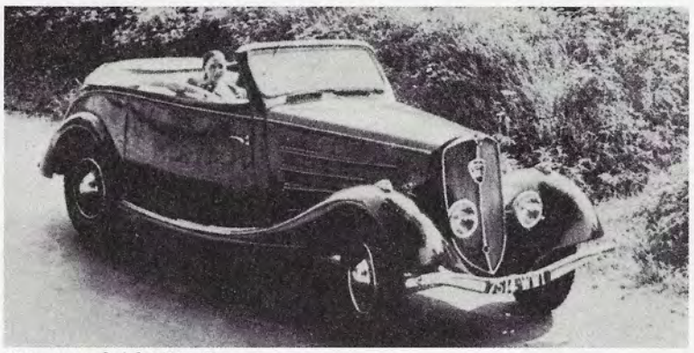
Conduite intérieure 6 glaces 601 D.



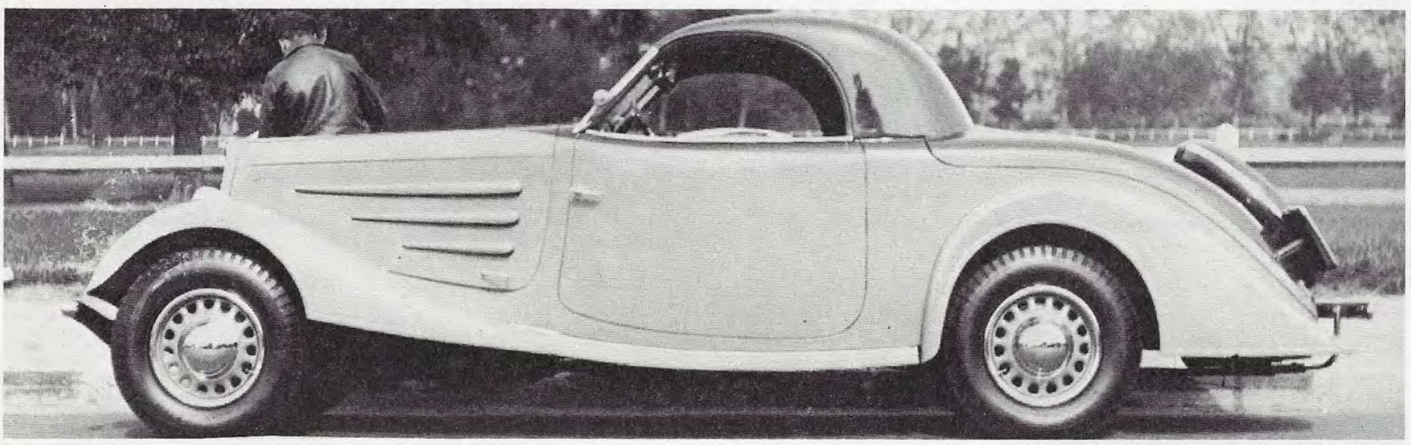
Roadster 601 D.

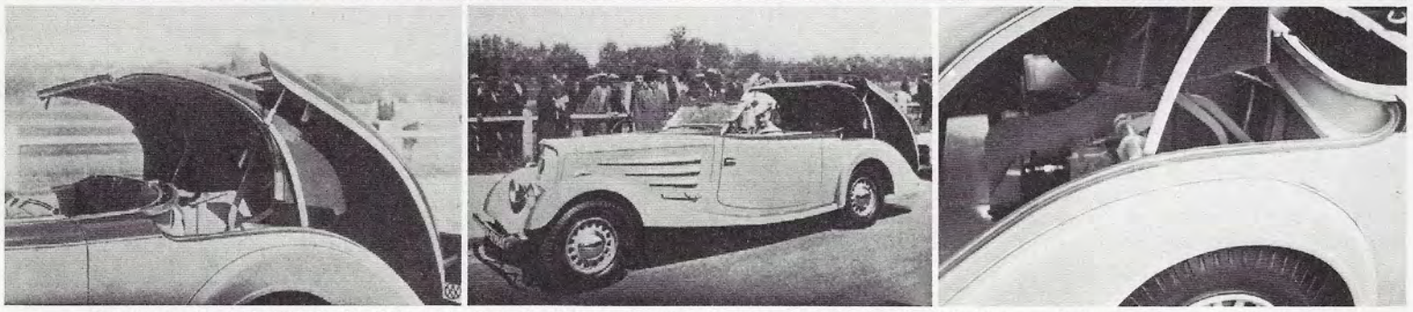


Nouveau coach 601 D.

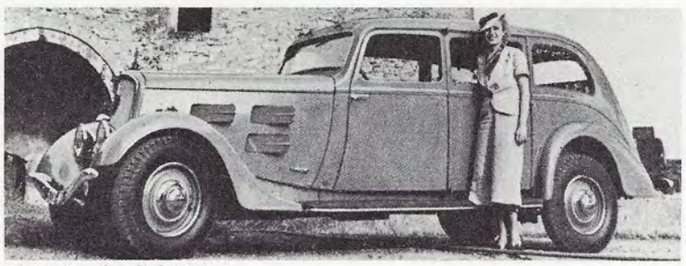


Nouveau cabriolet 601 D.

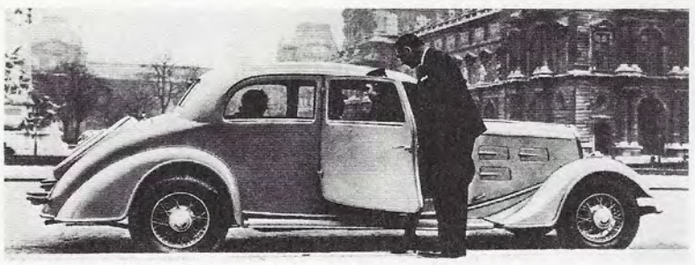




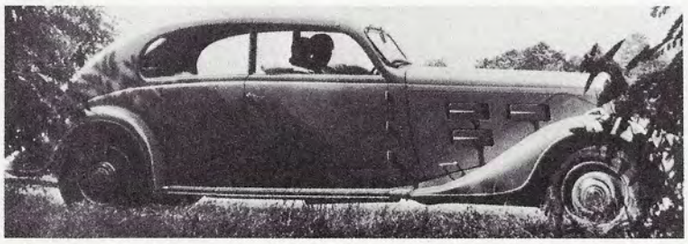
Coupé transformable 601 D, détail des opérations du décapotage automatique et détail de la tringlerie interne animée par un moteur électrique.

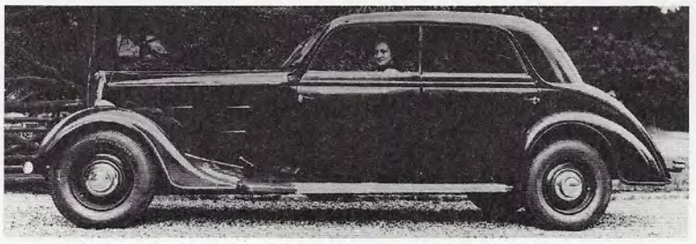


Limousine familiale 601 D.



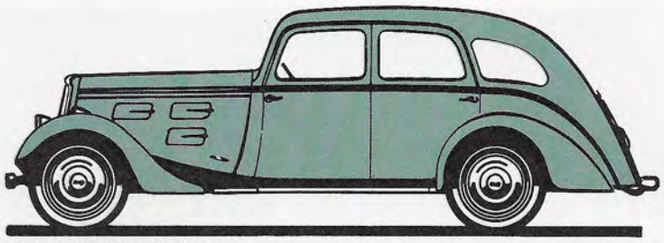
Coach sport 601 D, avec roues à rayons optionnelles.



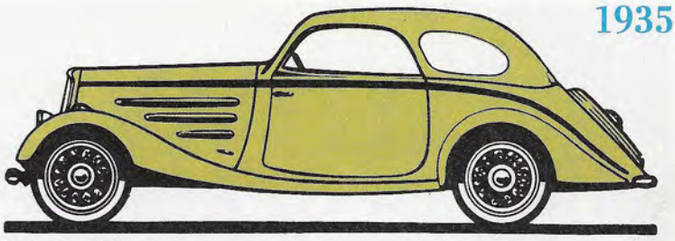


Le coach profilé et la nouvelle berline aérodynamique 601 D. Outre leurs pare-chocs galbés, les 601 D diffèrent des modèles 1934 par leurs poignées de capot.

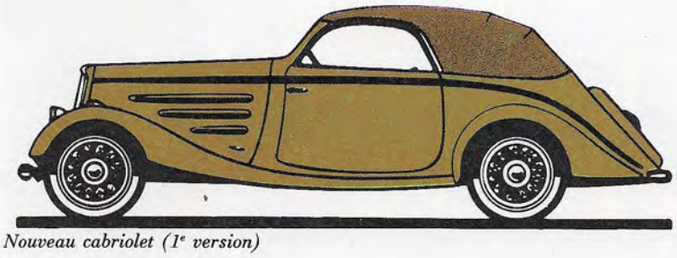
num : jl@peniguet.fr



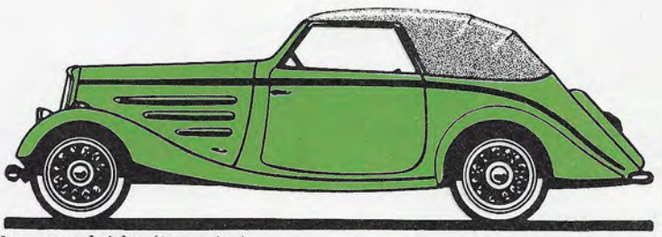
Conduite intérieure 6 glaces



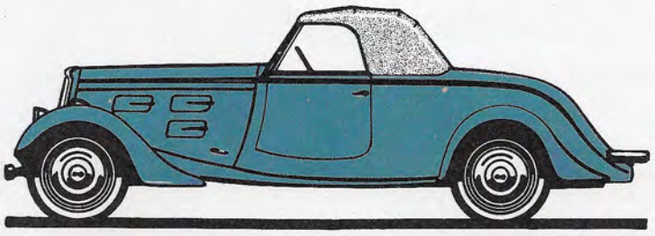
Nouveau coach



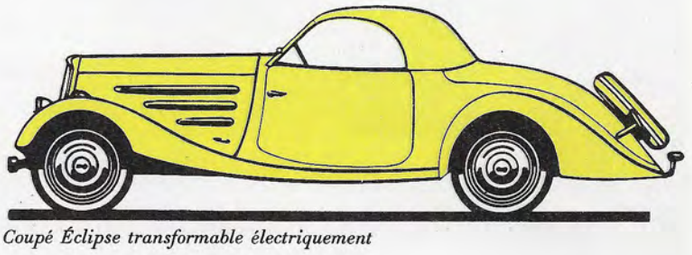
Nouveau cabriolet (1e version)



Nouveau cabriolet (2e version)



Roadster

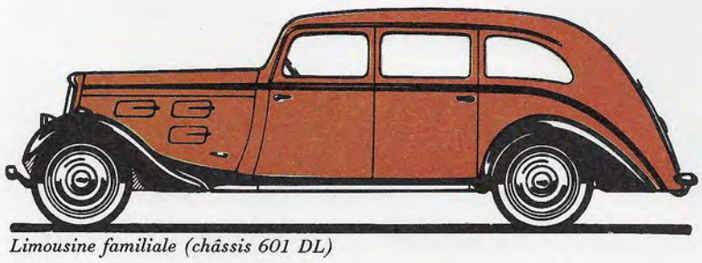


Coupé Éclipse transformable électriquement

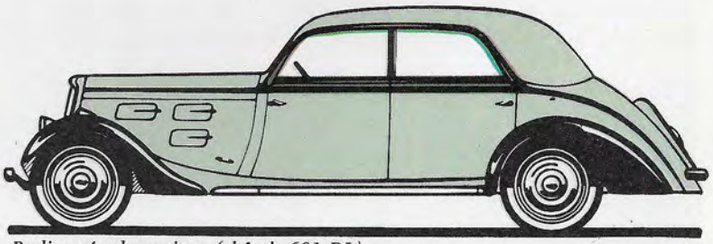
12 CV – TYPE 601 D

Évolution de la 601 C de l'année précédente, la 601 D en diffère seulement par des détails infimes et par sa gamme de carrosseries. Extérieurement, la 601 D est reconnaissable à ses phares abaissés et à ses poignées de capot allongées qui remplacent les petits tampons ronds des premiers modèles. Les 601 D et DL sont fabriquées de septembre 1934 à juillet 1935 ; la 601 D sort en 1.074 exemplaires et la 601 DL en 911 exemplaires.

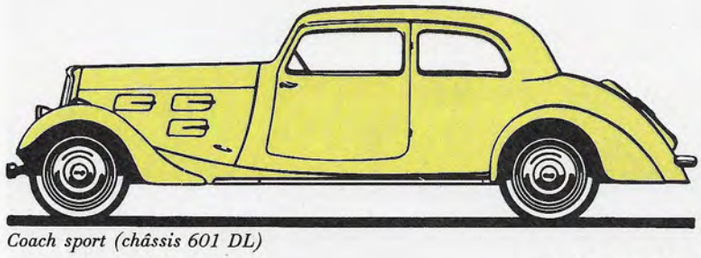
- Moteur 6 cylindres type TA
- Cylindrée : 2.148 cm³
- Alésage, course : 72 × 88 mm
- Puissance fiscale : 12 CV
- Puissance réelle : 60 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 470 à 494 cm selon carrosserie
- Largeur : 160 à 163 cm
- Empattement : 307 cm
- Poids : 1.230 à 1.430 kg
- Vitesse maximale : 105 km/h
- Prix janvier 1935 :
  - Conduite intérieure grand luxe 6 glaces : 29.500 F
  - Coach : 36.000 F
  - Cabriolet décapotable : 36.000 F
  - Roadster : 32.000 F
  - Coupé transformable électriquement : 39.750 F



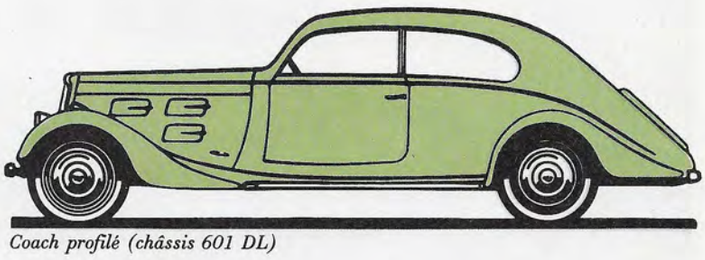
Limousine familiale (châssis 601 DL)



Berline aérodynamique (châssis 601 DL)



Coach sport (châssis 601 DL)

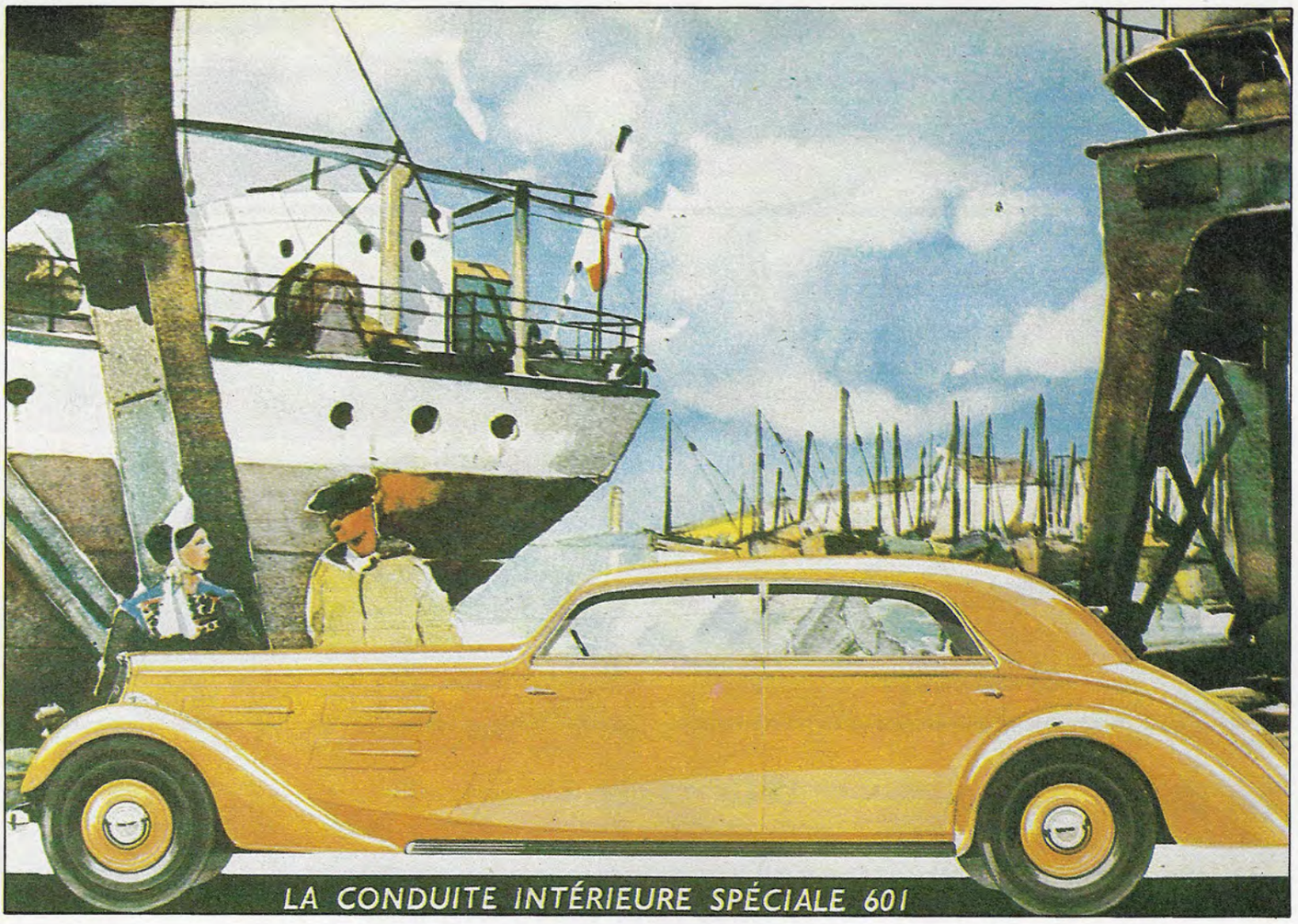


Coach profilé (châssis 601 DL)

LES 601 LONGUES

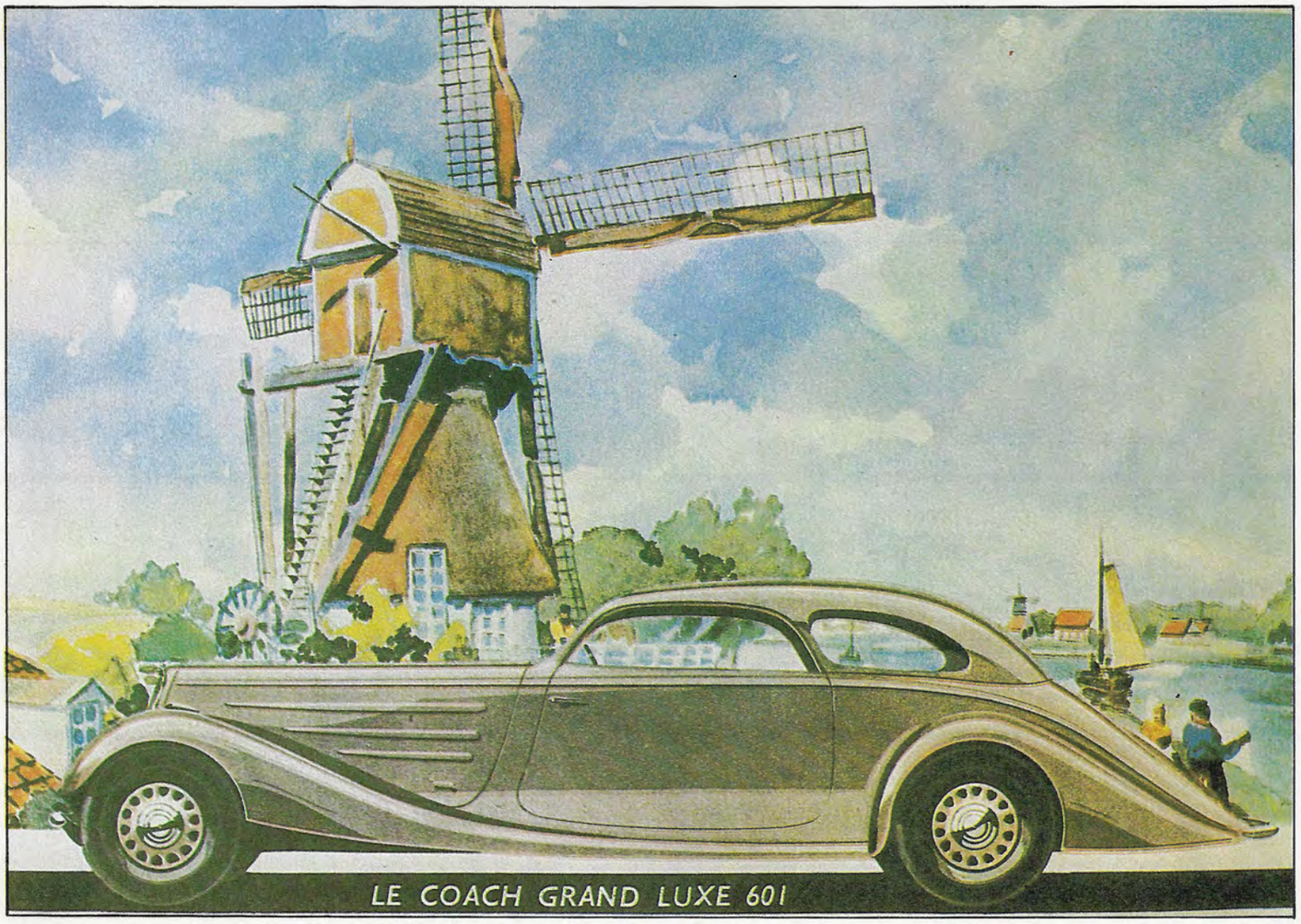
Les 601 longues (601 DL) sont identiques aux 601 D décrites plus haut, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 515 et 342 cm ; poids 1.420 kg ; vitesse : 100 km/h. Prix : limousine familiale 33.000 F, berline aérodynamique 36.000 F, coach sport 36.000 F, coach profilé 37.000 F.

num : jl@peniguet.fr



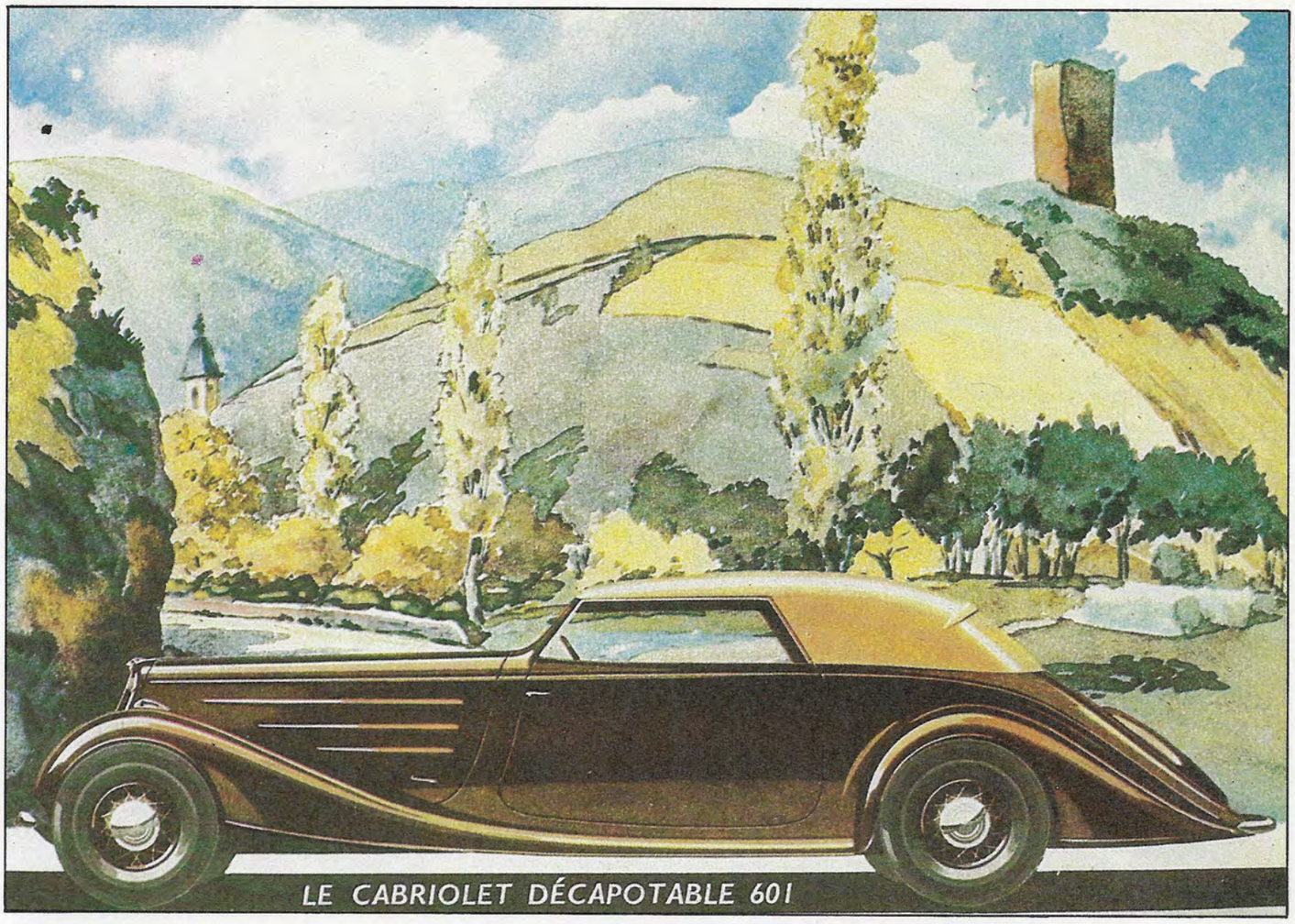
LA CONDUITE INTÉRIEURE SPÉCIALE 601

QUELQUES 601 DU



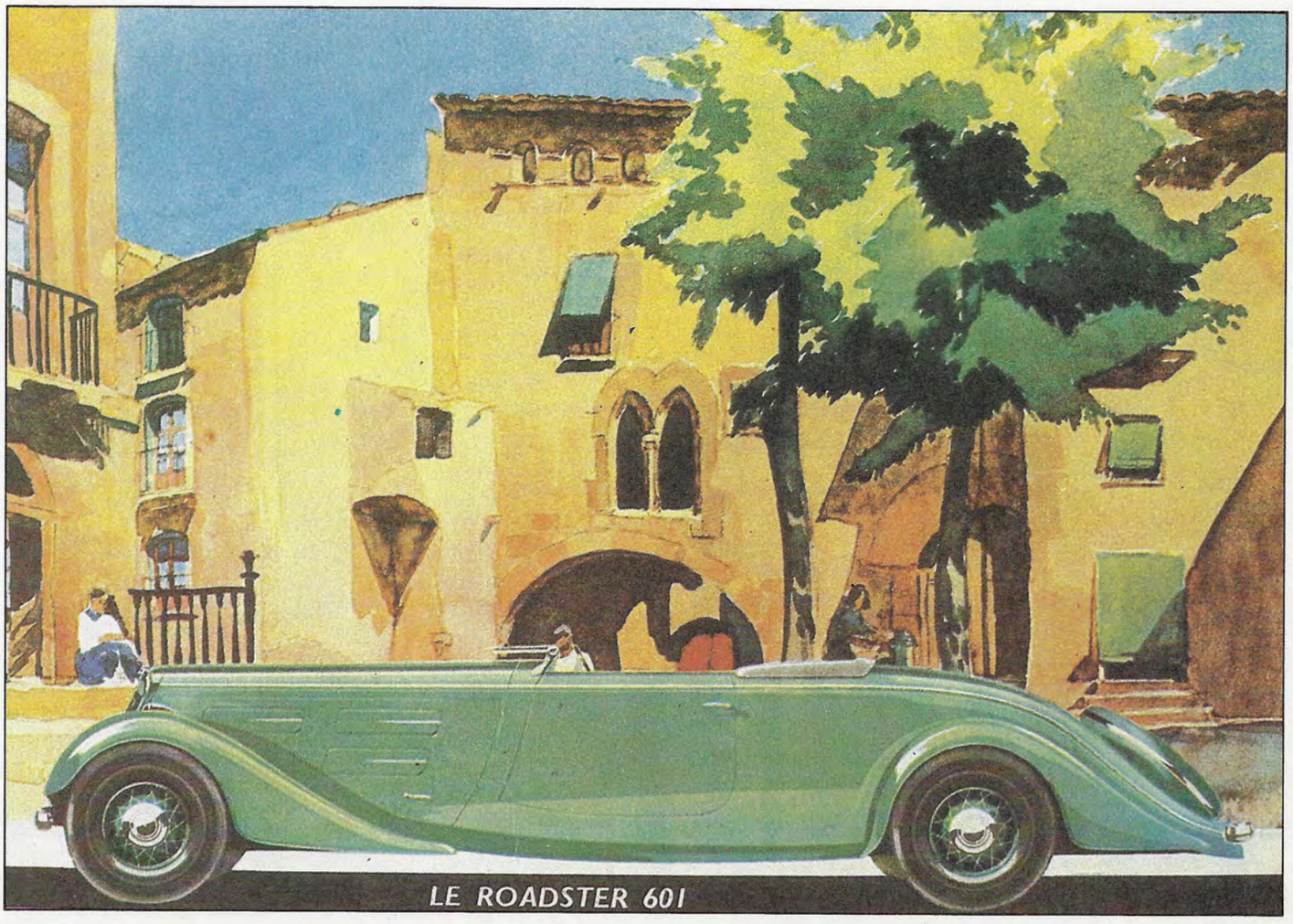
LE COACH GRAND LUXE 601

num : jl@peniguet.fr



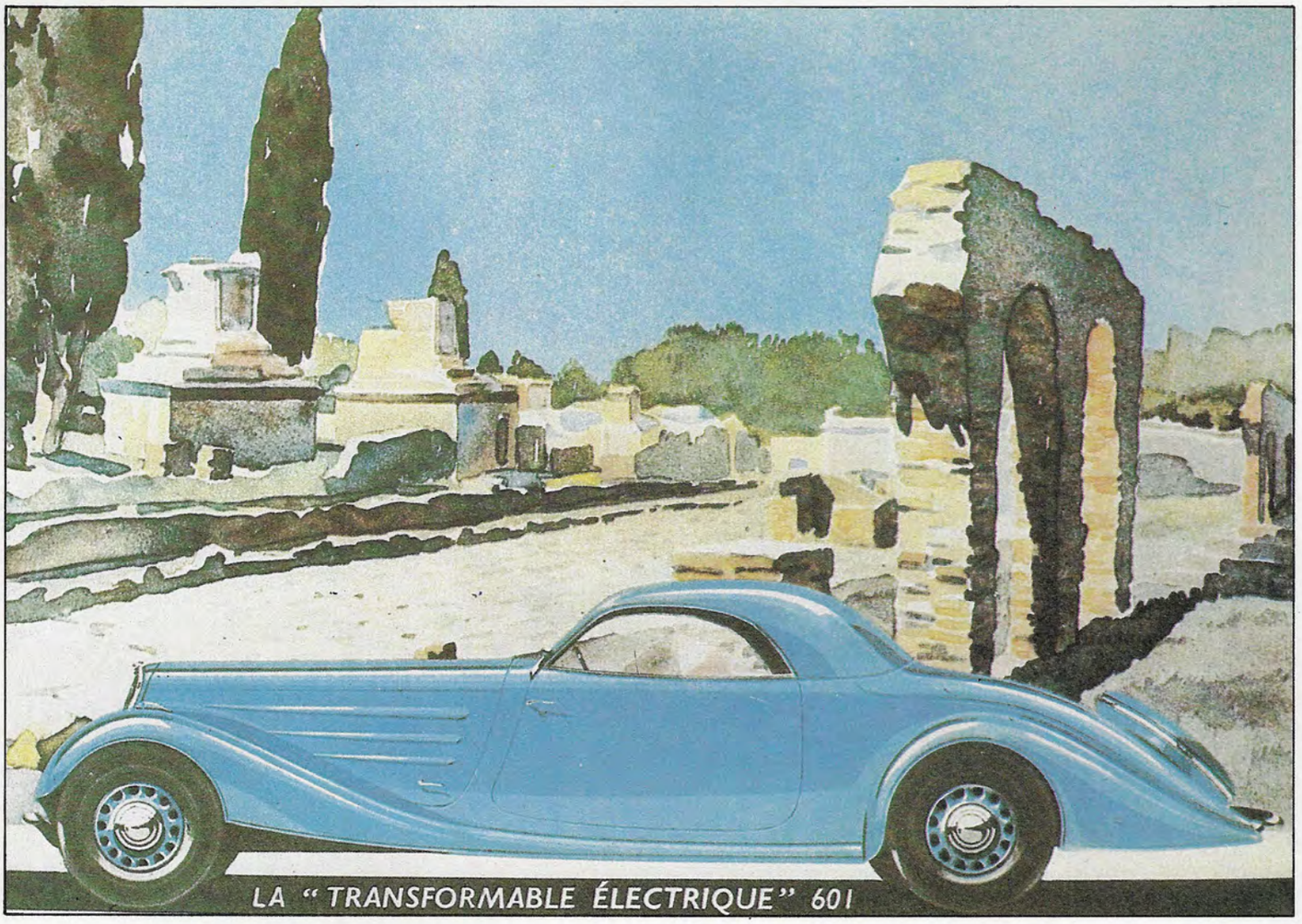
LE CABRIOLET DÉCAPOTABLE 601

CATALOGUE 1935



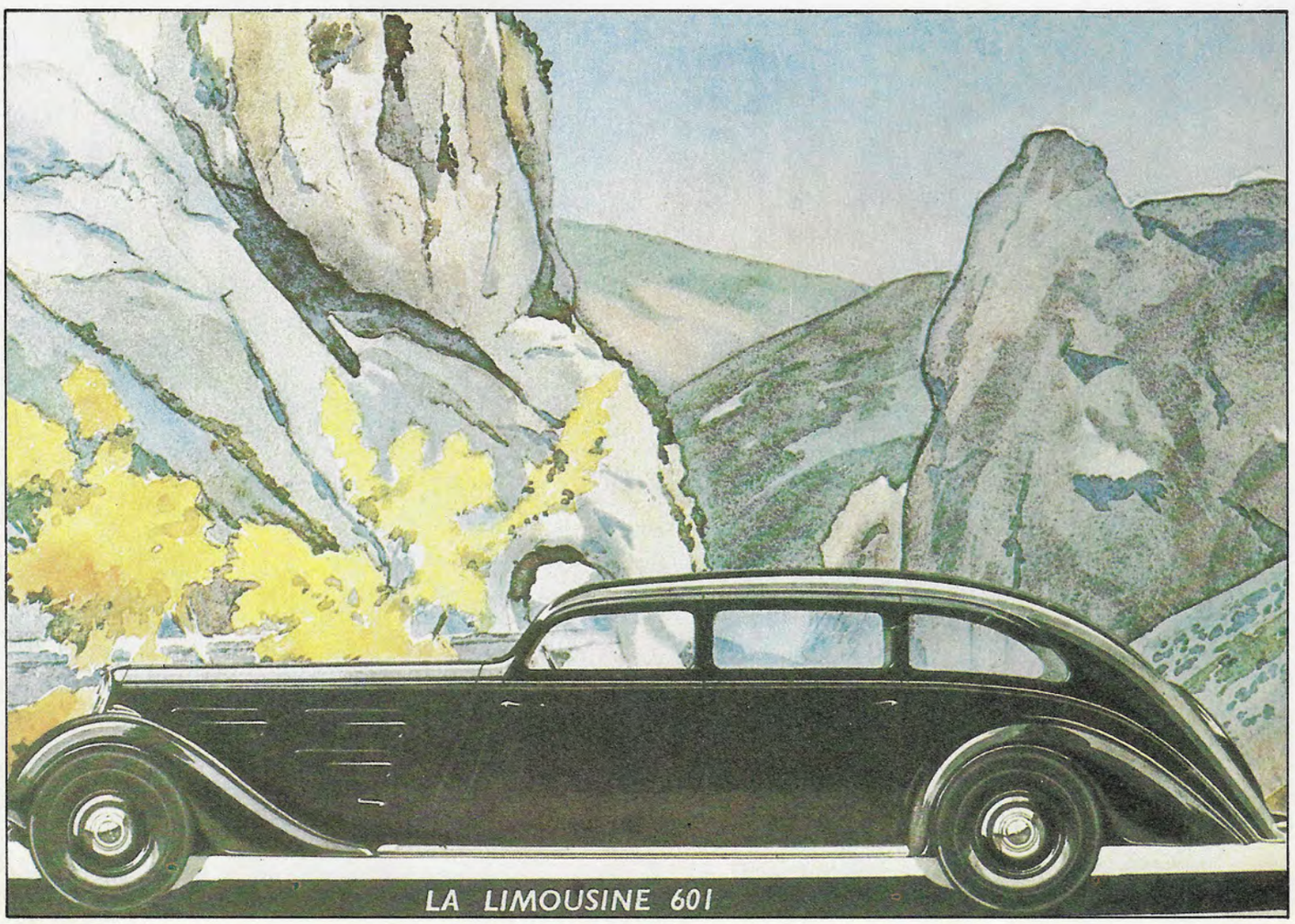
LE ROADSTER 601

num : jl@peniguet.fr



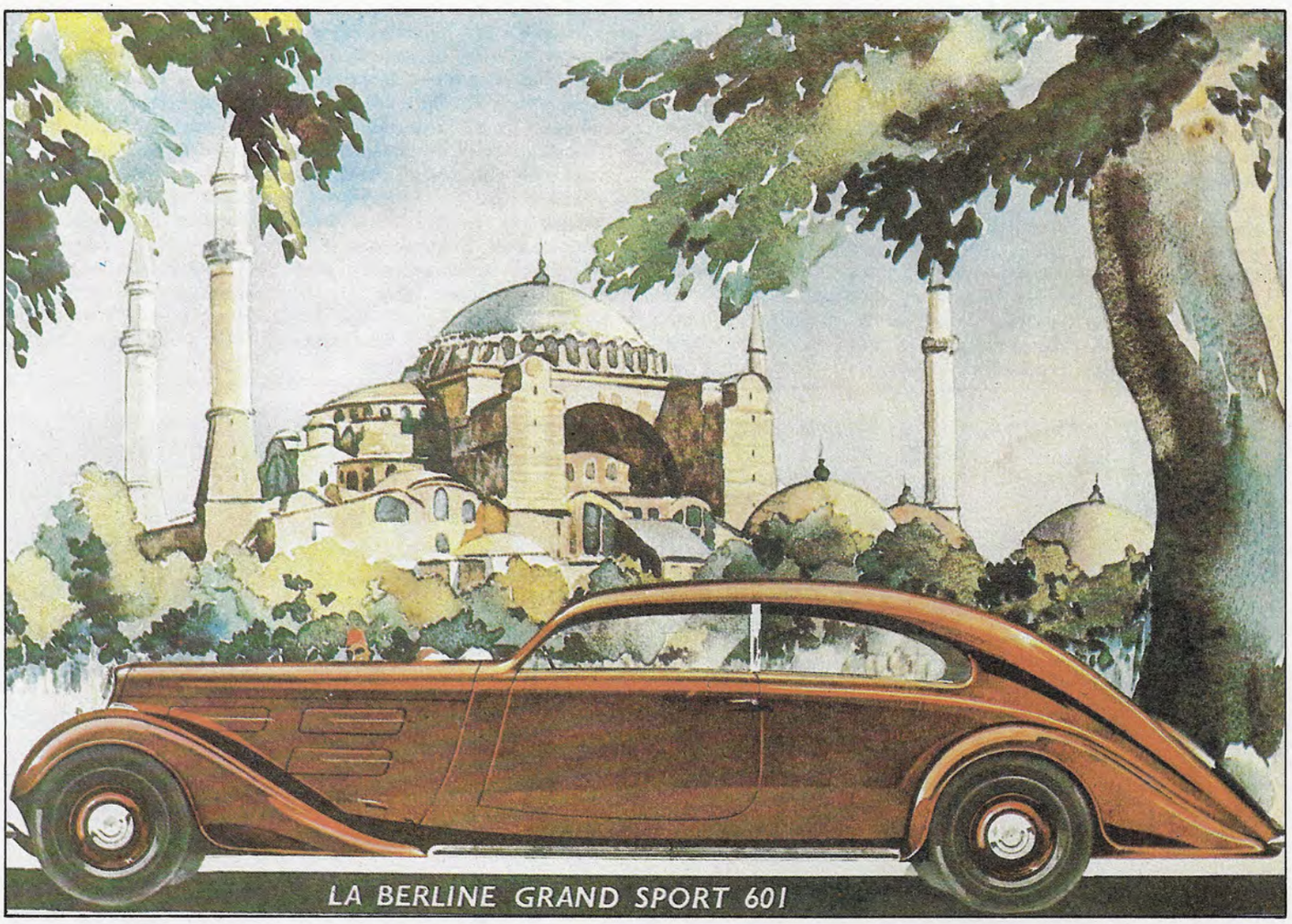
LA "TRANSFORMABLE ÉLECTRIQUE" 601

QUELQUES 601 DU



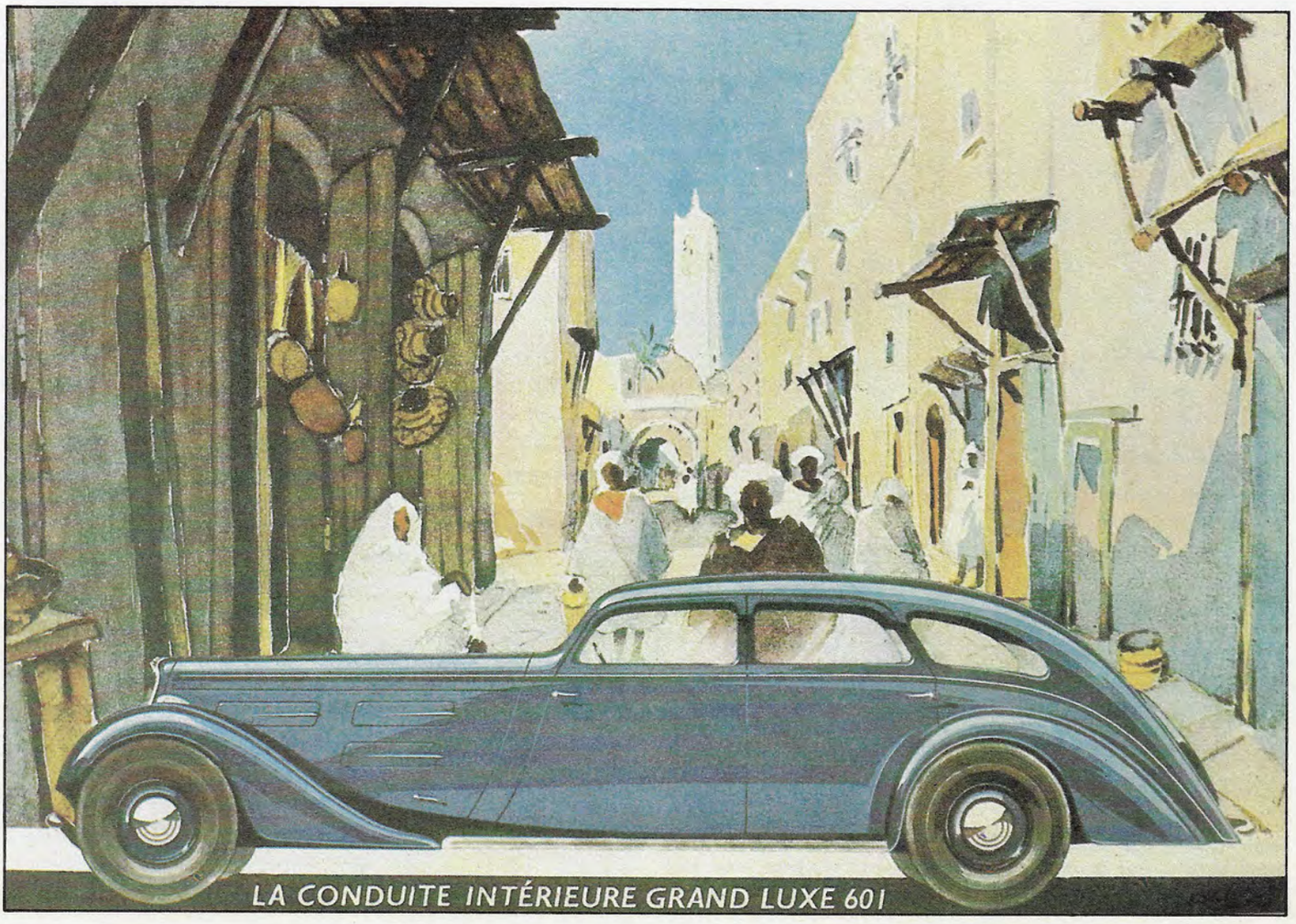
LA LIMOUSINE 601

num : jl@peniguet.fr



LA BERLINE GRAND SPORT 601

CATALOGUE 1935



LA CONDUITE INTÉRIEURE GRAND LUXE 601

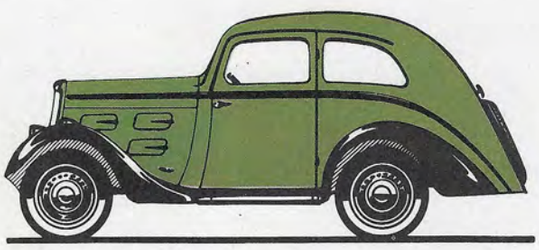
num : jl@peniguet.fr

1936

La grande nouveauté de l'année est la 402 dont la première présentation a lieu à l'occasion du Salon de Paris d'octobre 1935. L'année précédente à ce même Salon, André Citroën avait lancé sa Traction Avant et Louis Renault avait exposé ses nouvelles Viva et Nerva Grand Sport sans marchepied. Peugeot leur répond avec la 402 dont la ligne s'avère d'une grande élégance et d'une finesse aérodynamique extrême. On la baptise dans les publicités "ligne Fuseau Sochaux". Parmi les nombreuses originalités de la carrosserie 402, retenons la calandre arrondie protégeant les phares et la batterie, le double pare-brise en coupe-vent, l'absence de marchepied, l'arrière fuyant se raccordant à des ailes qui recouvrent complètement les roues, etc... Même dans le détail, Peugeot étonne : les poignées de portières par exemple sont brevetées, munies de serrures spéciales et noyées dans la caisse. L'aménagement intérieur rompt aussi avec la routine, ainsi la planche de bord comporte déjà un emplacement pour la radio et elle accueille la poignée de frein ainsi que le levier de vitesses. Pour la mécanique, Peugeot n'a pas non plus lésiné ; la 402 rassemble de nombreuses solutions modernes : moteur à soupapes en tête, boîte silencieuse et synchronisée, châssis bloctube surbaissé à double caisson, pont silencieux à vis, freins autoserreurs, roues avant indépendantes, ressorts arrière cantilevers auto-graisseurs, etc... Sur le stand Peugeot du Salon 1935, le public a même la surprise de découvrir une 402 automatique et, dès la fin de l'année, la 402 sera également disponible avec boîte Cotal.

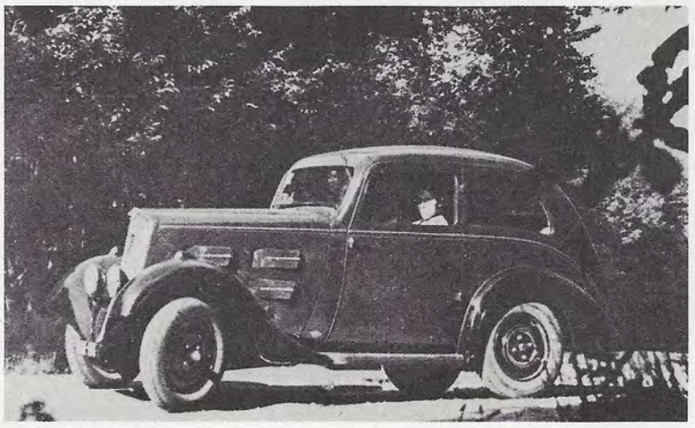


Le stand Peugeot du Salon de Paris 1935 ; la nouvelle 402 en est la grande vedette, notamment sa version automatique (décrite page 156) autour de laquelle les curieux se pressent.



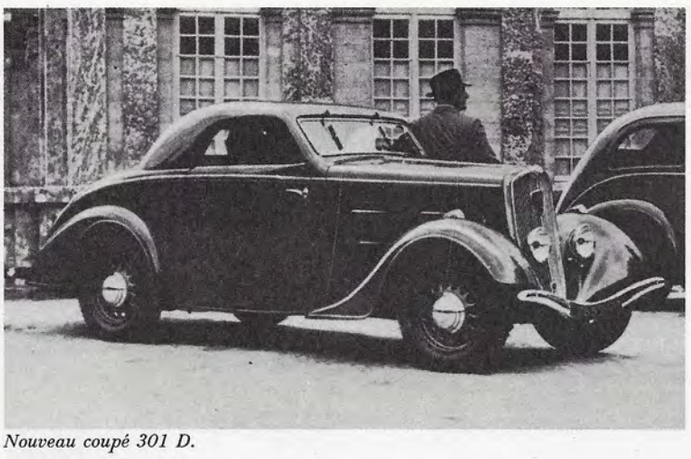
7 CV – TYPE 201 D

Même modèle que l'année précédente, mais prix en diminution et jantes ajourées sur la version luxe. Voir caractéristiques page 141. Prix au Salon 1935 : coach standard sans pare-chocs 13.900 F ; coach luxe avec pare-chocs 14.900 F.



Coach 201 D, inchangé cette année.

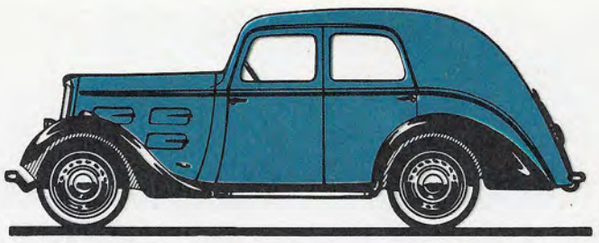
num : jl@peniguet.fr



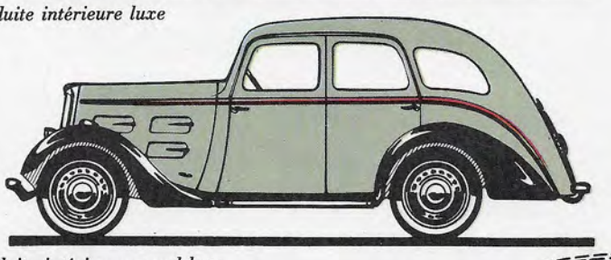
Nouveau coupé 301 D.

8 CV – TYPE 301 D

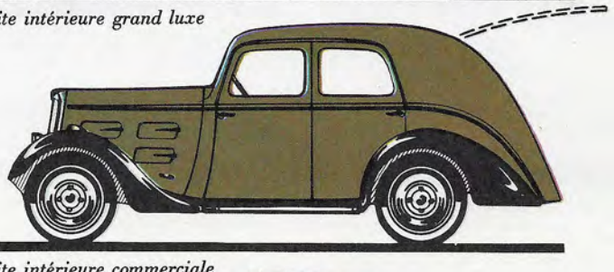
Même modèle que l'année précédente, mais avec une gamme de carrosseries plus riche comprenant un coupé et un cabriolet. Prix en diminution ; jantes ajourées à la place des jantes pleines. Moteur avec culasse en aluminium au lieu d'une culasse en fonte. Les caractéristiques de la 301 D 1935 sont identiques à celles de 1934 (voir page 142) ; seuls, les prix changent : conduite intérieure luxe 16.900 F, conduite intérieure grand luxe 18.400 F, conduite intérieure commerciale 17.900 F, coupé 19.900 F, cabriolet 19.900 F.



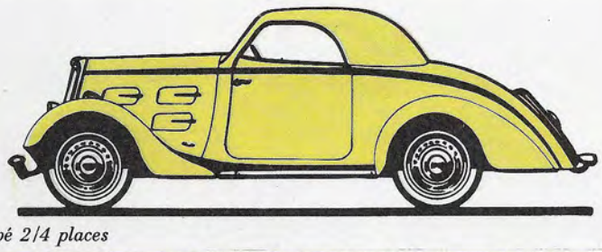
Conduite intérieure luxe



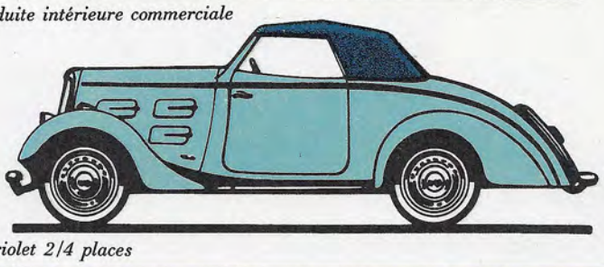
Conduite intérieure grand luxe



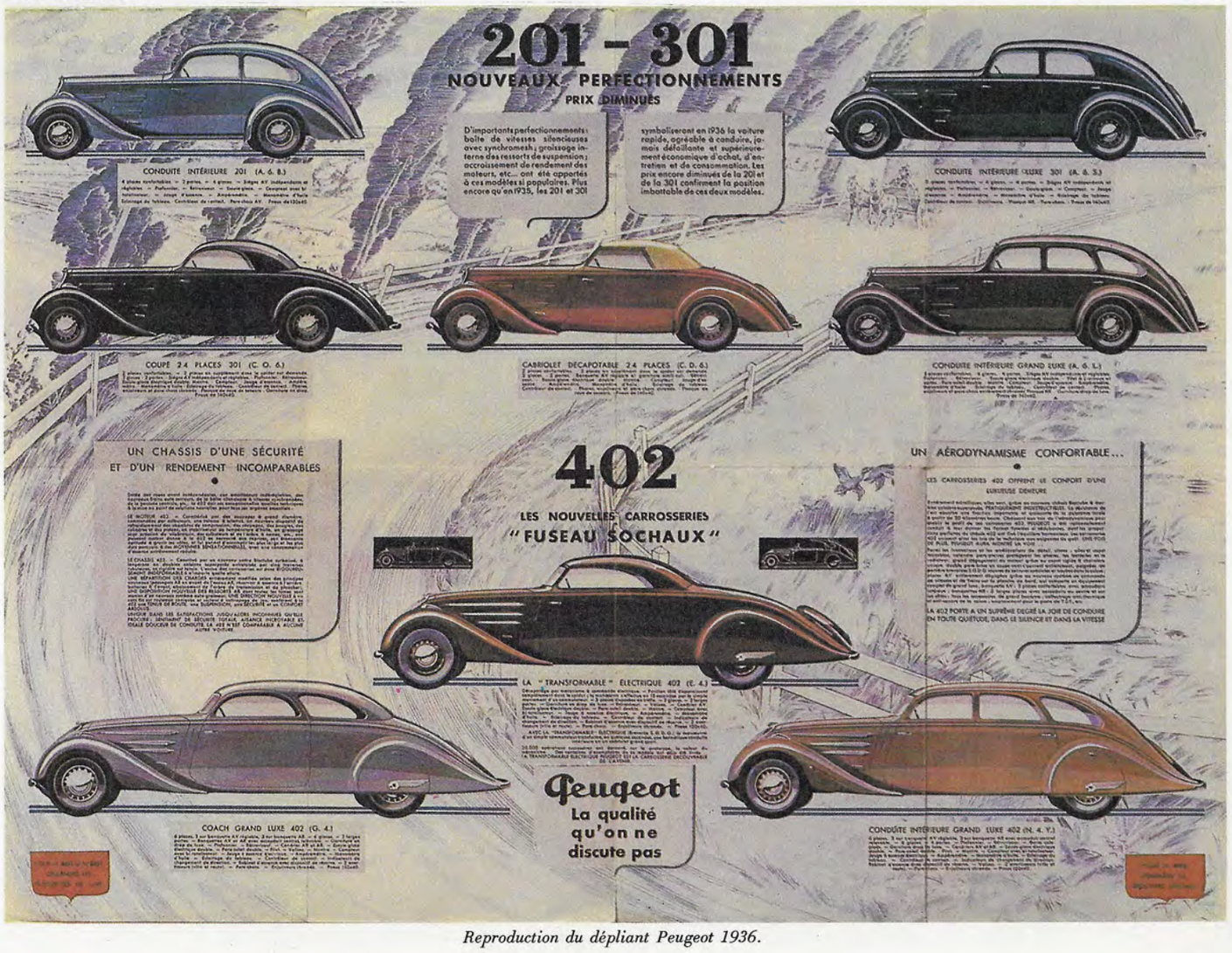
Conduite intérieure commerciale



Coupé 2/4 places

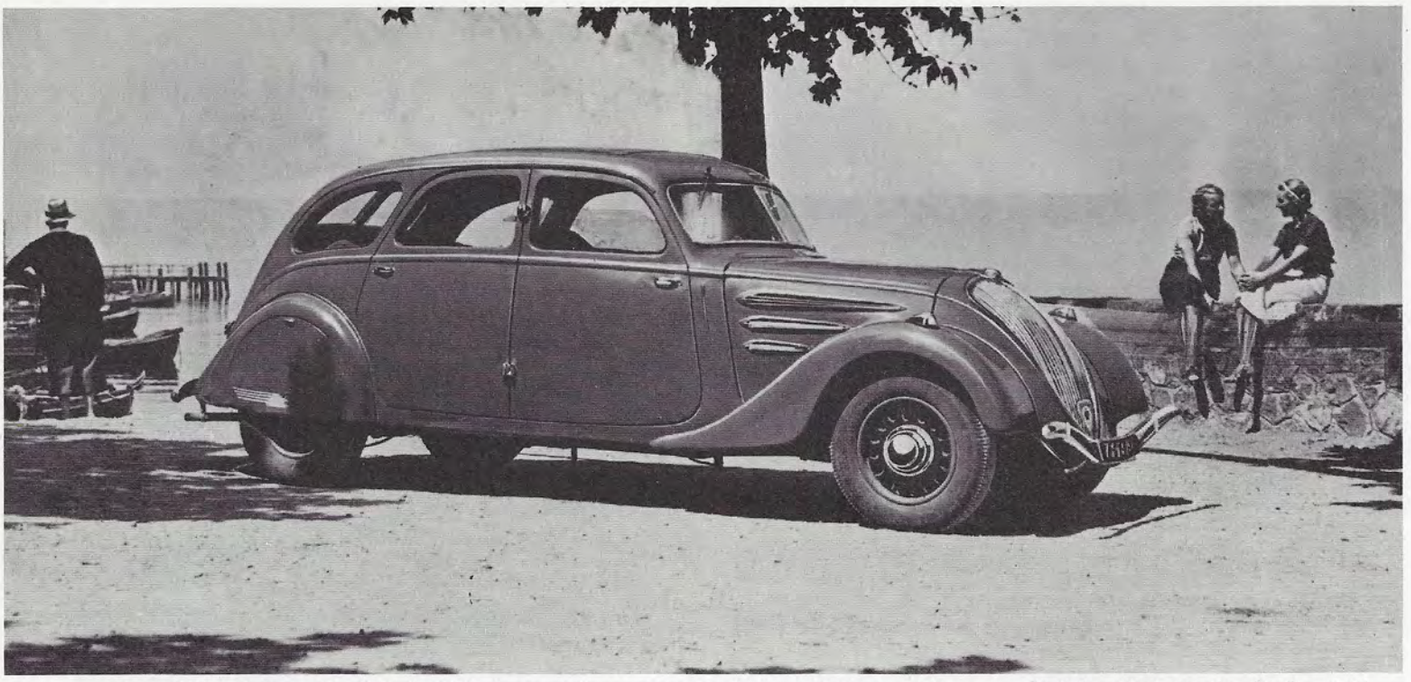


Cabriolet 2/4 places

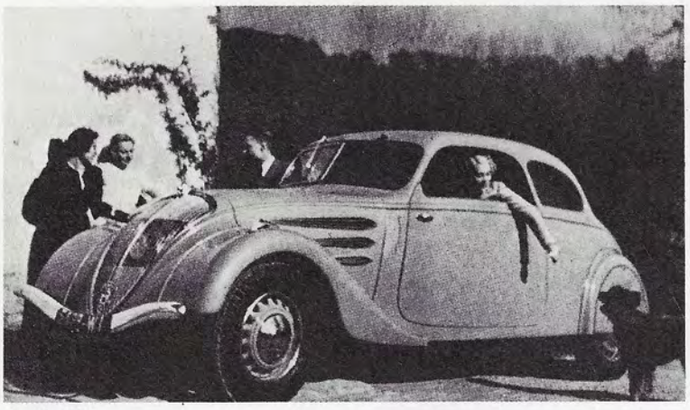


Reproduction du dépliant Peugeot 1936.

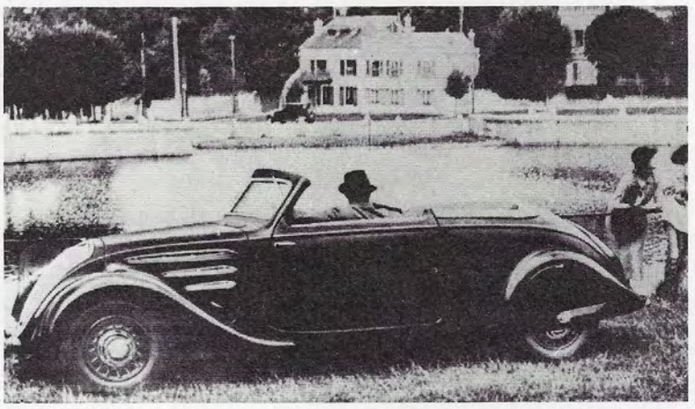
num : jl@peniguet.fr



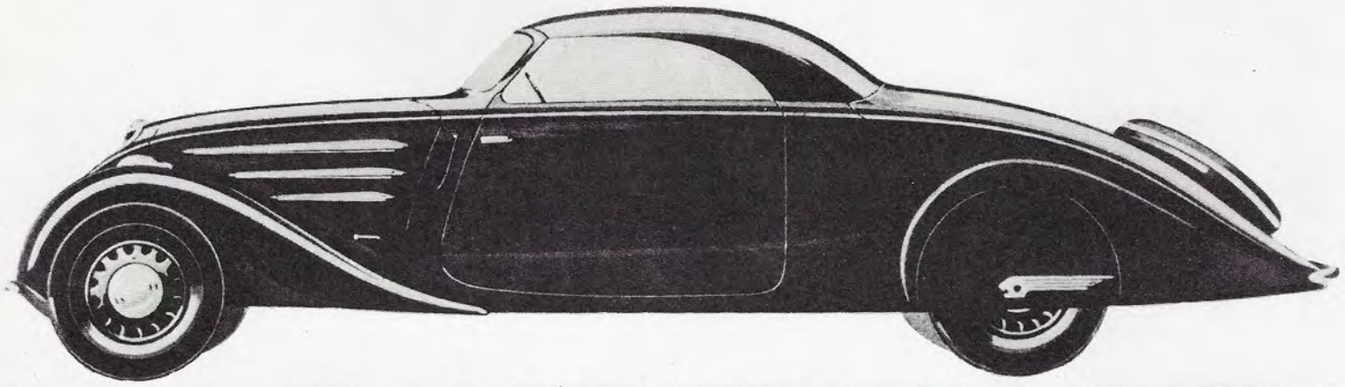
La nouvelle conduite intérieure 402. Il s'agit ici du document de presse communiqué par l'usine avant l'ouverture du Salon 1935 ; certains détails ont été retouchés (les roues par exemple) ou ne sont pas encore tout à fait définitifs (notamment les mini-butoirs de pare-chocs et le motif sur l'aile arrière).



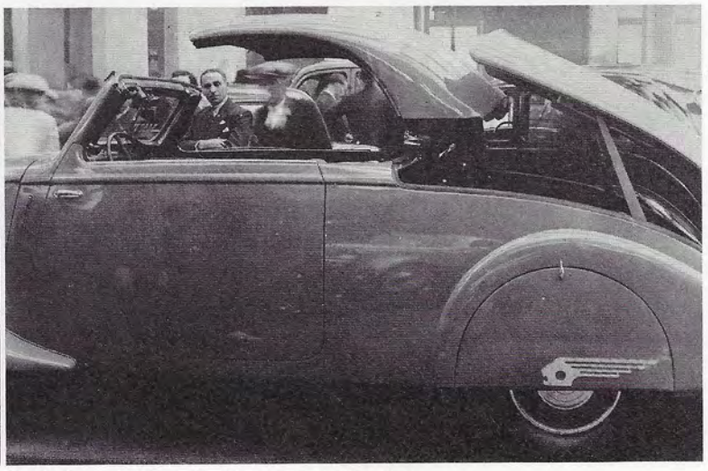
Coach 402.



Cabriolet 402.



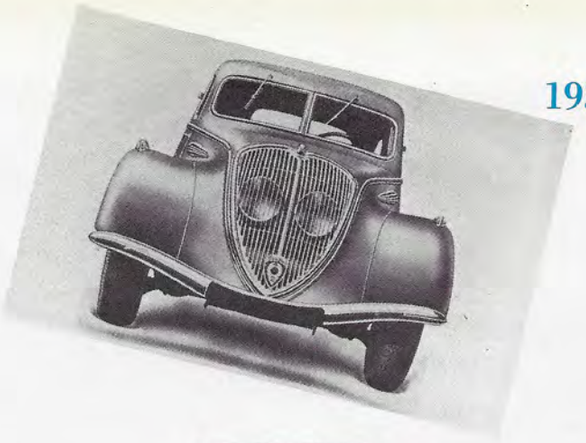




Coupé transformable 402 à commande électrique ; détail des opérations du décapotage automatique.

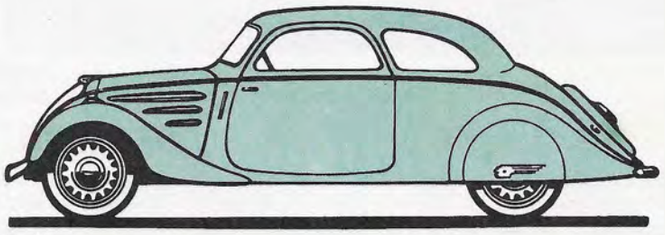
num : jl@peniguet.fr

11 CV – TYPE 402

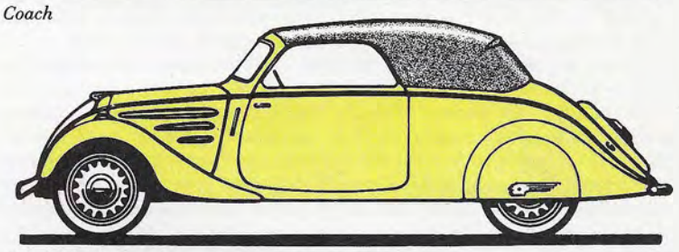


Modèle entièrement inédit qui remplace la 401 dont on liquide les stocks jusqu'en novembre 1935. La nouvelle 402 est caractérisée par sa ligne futuriste dite "Fuseau Sochaux" et par sa mécanique moderne. Elle marque une grande étape dans l'histoire de la firme ; à mon avis, c'est la plus jolie et la plus originale de toutes les Peugeot. Elle est en tout cas l'une des plus appréciées du marché français de l'automobile en 1936. A l'élégance de sa carrosserie s'ajoutent en effet des solutions techniques intéressantes, des performances séduisantes, un silence de fonctionnement au-dessus de la moyenne de l'époque et deux qualités traditionnelles chez Peugeot : l'économie d'entretien et la robustesse. Sous sa première forme, la 402 sera proposée en version normale et en version longue (402 L) de septembre 1935 à juillet 1938. Au cours de ces trois années, Sochaux produit 33.815 exemplaires de la 402 normale (dont 3.025 avec boîte Cotal) et 6.718 exemplaires de la 402 L longue (dont 384 avec boîte Cotal) ; Peugeot fabriquera également 2.083 taxis 402 LT de septembre 1935 à novembre 1936.

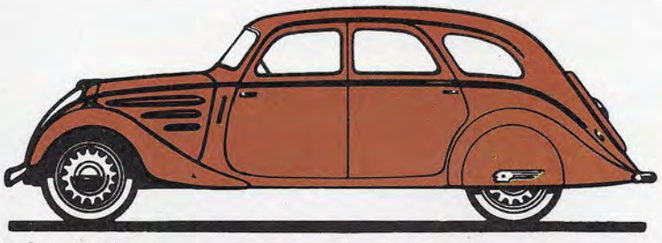
- Moteur 4 cylindres à soupapes en tête type TH
- Cylindrée : 1.991 cm³
- Alésage, course : 83 × 92 mm
- Puissance fiscale : 11 CV
- Puissance réelle : 55 ch
- Transmission classique, boîte mécanique 3 vitesses ou boîte électromécanique Cotal 4 vitesses
- Longueur : 485 cm
- Largeur : 165 cm
- Empattement : 315 cm
- Poids : 1.190 à 1.370 kg
- Vitesse maximale : 120 km/h
- Prix Salon 1935 :
  - Conduite intérieure luxe 6 places : 22.900 F
  - Conduite intérieure grand luxe : 24.500 F
  - Coach 4/5 places : 27.500 F
  - Cabriolet décapotable 4/5 places : 27.500 F
  - Roadster 2/3 places et spider : 26.000 F
  - Transformable "électrique" 3/4 places : 34.500 F
  - Supplément pour T.S.F. : 1.500 F
  - Supplément pour boîte Cotal : 2.500 F



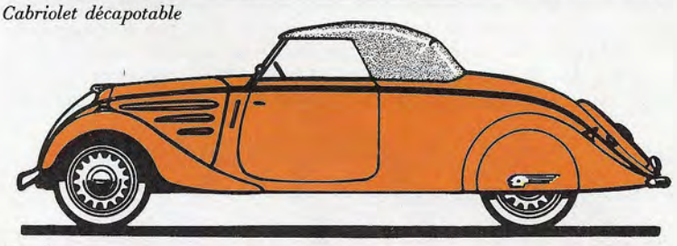
Coach



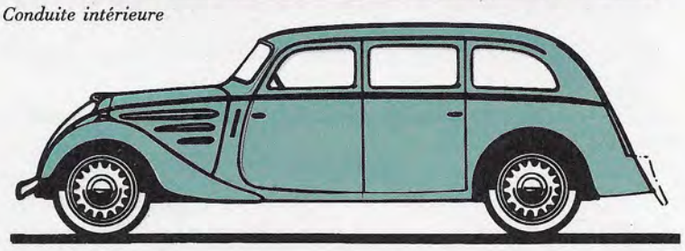
Cabriolet décapotable



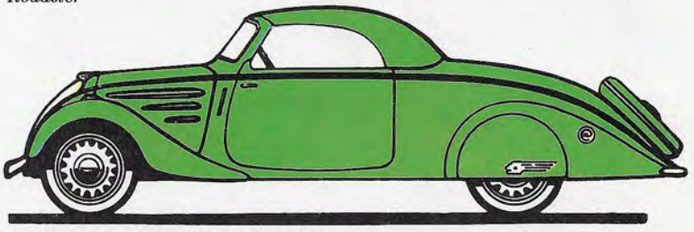
Conduite intérieure



Roadster



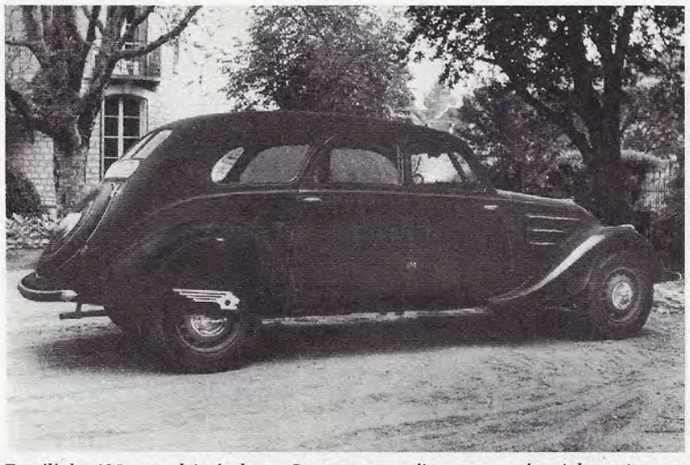
Commerciale



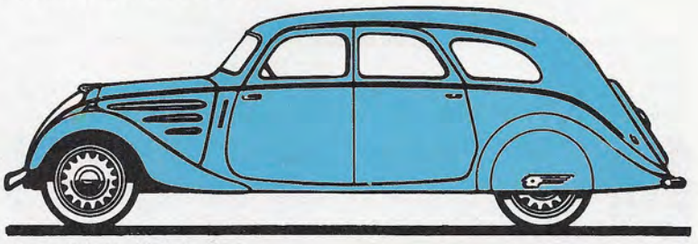
Cabriolet transformable électriquement

LES 402 LONGUES

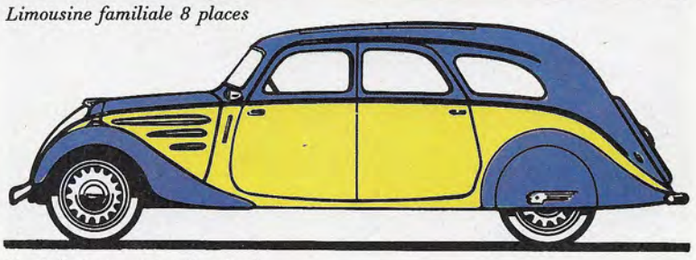
Les 402 longues sont identiques aux 402 décrites plus haut, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 500 et 330 cm ; poids : 1.265 à 1.420 kg ; vitesse : 110 km/h. Prix : limousine familiale 25.800 F ; taxi : 29.000 F



Familiale 402 sur châssis long. Ses portes arrière sont moins échancrées que celles de la conduite intérieure et ses panneaux de custode sont plus larges.



Limousine familiale 8 places



Taxi (toit ouvrant à l'arrière)

num : jl@peniguet.fr





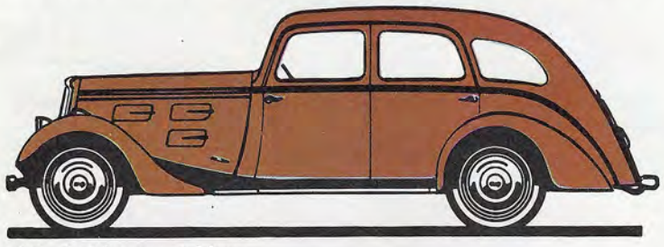
A gauche : la maquette de démonstration installée au Salon 1935 pour expliquer le fonctionnement de la 402 automatique. A droite : la 402 automatique lors de sa tournée publicitaire aux U.S.A. en 1936.

LA 402 AUTOMATIQUE

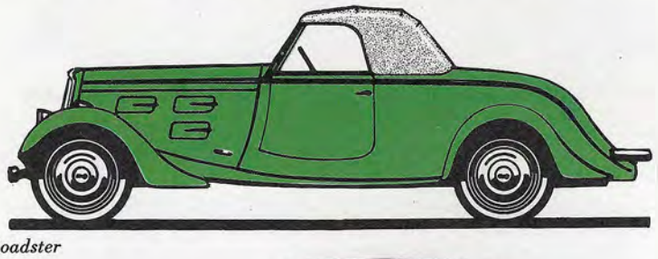
Non satisfait de présenter une 402 révolutionnaire à bien des égards, Peugeot veut de plus la doter dès sa naissance d'une transmission entièrement automatique. A cet effet, des contacts ont été pris depuis plusieurs années avec l'inventeur d'origine alsacienne Gaston Fleischel (1885-1965). Ce spécialiste est inconnu du grand public, mais il est très connu en revanche des constructeurs, notamment des américains qui durent prendre en considération – contre leur gré – certains de ses brevets. En fait, Gaston Fleischel est le véritable père de la transmission automatique moderne. Il se passionne pour ce sujet depuis 1927 et il est parvenu à créer un système qui fonctionne d'une façon satisfaisante, beaucoup mieux que le dispositif rival de Sensaud de Lavaud dont tout le monde parle au début des années trente, mais qui se détraque à l'usage ; ce défaut causera d'ailleurs la perte d'André Citroën *. Peugeot a donc demandé à Fleischel d'étudier une transmission entièrement automatique pour la 402. Sur le stand Peugeot du Salon 1935, une maquette de démonstration est installée pour permettre aux visiteurs de suivre sur un tableau lumineux tous les détails du fonctionnement de la transmission automatique. Chacun peut ainsi constater les effets des déclenchements précis provoqués par l'accélération de régime-moteur, des variations de dépression dans la tubulure d'admission, des interventions éventuelles du conducteur sur la pédale d'accélérateur, etc... Sur le côté gauche du moteur, les visiteurs aperçoivent aussi le déclencheur électrique, près duquel se trouve un correcteur à dépression agissant sur un régulateur centrifuge en fonction de l'accélération demandée.

La transmission Fleischel semble prête pour la production de série. Les tarifs Peugeot du Salon 1935 la mentionnent déjà officiellement ; elle est proposée en option contre un supplément de... 6.000 F, soit un quart du prix de la voiture. C'est sans doute à cause de ce coût élevé que la 402 automatique ne sera pas commercialisée. Elle est pourtant parfaitement au point sur le plan technique, ce qui permet à une 402 automatique de s'offrir le luxe – au cours de l'hiver 1935-36 – d'aller narguer chez eux les constructeurs de Detroit qui s'apprêtent, eux aussi, à se lancer dans l'automaticité intégrale.

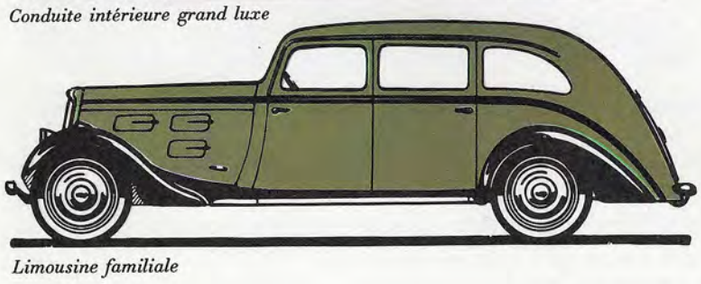
** Voir "Toutes les Citroën pages 76 et 187, même auteur, même éditeur.*



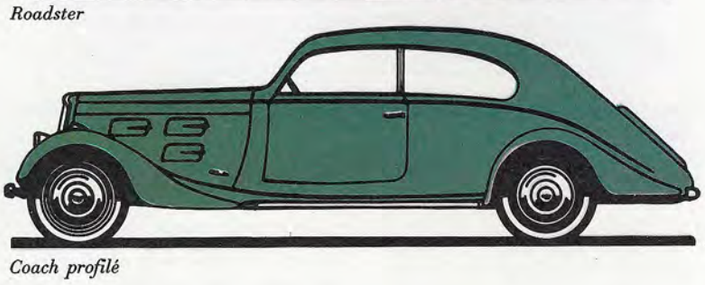
Conduite intérieure grand luxe



Roadster



Limousine familiale

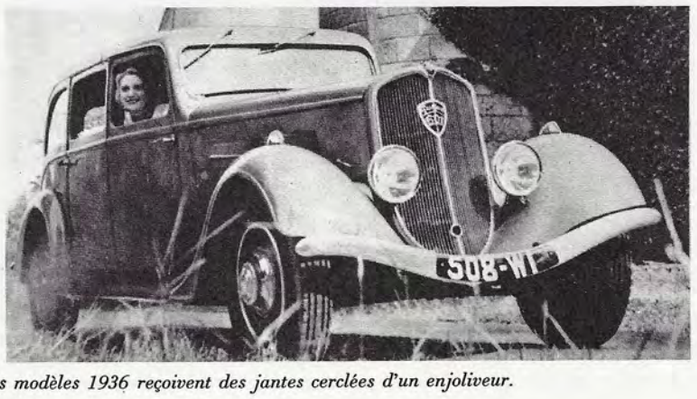


Coach profilé

12 CV – TYPE 601 D

La fabrication de la 601 D a été arrêtée en juillet 1935, quelques semaines avant le lancement de la 402. Toutefois, Peugeot en possède un stock important, aussi la 601 est-elle encore exposée au Salon 1935, mentionnée dans les tarifs et vendue jusqu'au début de 1936. La version 1936 est reconnaissable à ses jantes garnies d'un enjoliveur chromé ; à part cela, c'est exactement la même voiture que l'année précédente (voir caractéristiques page 147). Quatre carrosseries seulement restent disponibles : conduite intérieure grand luxe 6 glaces 28.800 F, roadster 32.000 F, limousine familiale 32.000 F et coach profilé 35.000 F.





Conduite intérieure et limousine familiale 601 D ; les derniers modèles 1936 reçoivent des jantes cerclées d'un enjoliveur.

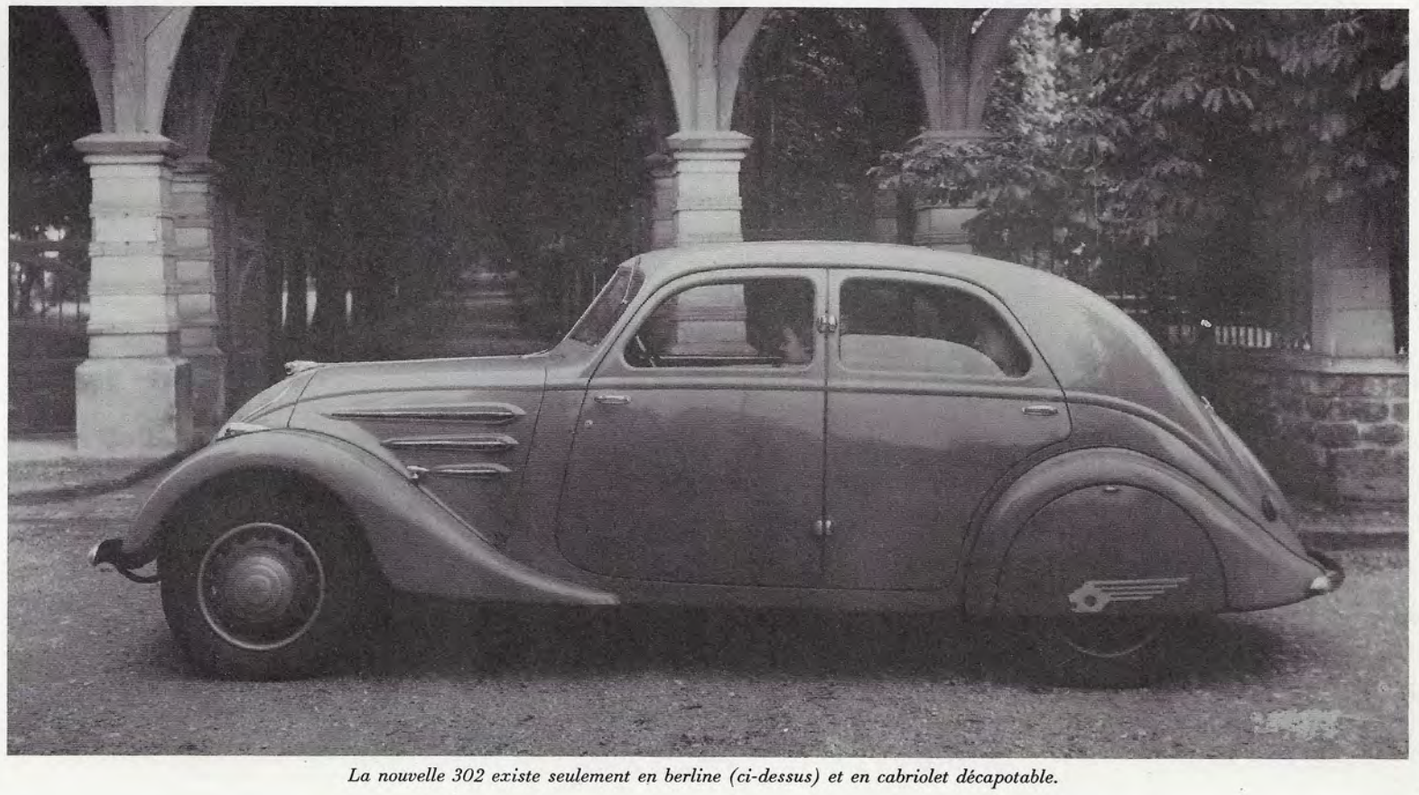
num : jl@peniguet.fr

1937 L'année dernière, la 402 avait éliminé les 401 et 601. Cette année c'est au tour de la 301 de disparaître. Elle est remplacée par la nouvelle 302 qui descend en droite ligne de la 402. Elle en reprend toutes les formes, mais sa carrosserie est réduite au pantographe. Elle est moins longue et moins large que celle de la 402 et n'existe pas en version à 6 glaces. La gamme 302 se réduit d'ailleurs à deux modèles : une berline et un cabriolet décapotable. Sur le plan mécanique, on retrouve dans la 302 beaucoup de formules innovées avec la 402 : moteur 4 cylindres self-amorti à soupapes en tête, boîte de vitesses avec 2e et 3e synchronisées, freins auto-serreurs, roues avant indépendantes, amortisseurs hydrauliques sur les 4 roues, graissage interne sous pression de toutes les lames de ressorts, etc... Comme la 402, la 302 dispose d'une commande à distance d'inclinaison des phares ; de plus – puisqu'il s'agit d'une voiture qui se veut économique – son carburateur Solex est muni d'un dispositif économiseur d'essence commandé du tableau de bord.

Pour son bas de gamme, Peugeot conserve la 301 pratiquement telle... en la rebaptisant 201 ! La nouvelle 201 M est simplement reconnaissable à ses trois motifs de refroidissement horizontaux (style 402) placés de chaque côté du capot. Quant à la 402, elle demeure inchangée, sauf le cabriolet métallique transformable qui reçoit une commande mécanique à la place de l'électrique trop coûteuse.Une autre nouvelle 402 figure sur le stand Peugeot du Salon 1936, mais celle-là n'est pas vendue : c'est le prototype Andreau décrit page 268.

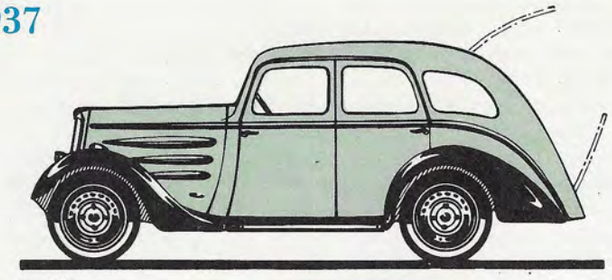


Le stand Peugeot du Salon de Paris 1936. La nouveauté pour cette année est la 302, mais la reine du stand est la 402 Andreau "1940", voiture aérodynamique expérimentale avec moteur 4 ou 8 cylindres, sur laquelle de nombreux détails et documents inédits figurent dans la seconde partie de ce livre réservée aux modèles hors-série (voir pages 266 à 271).

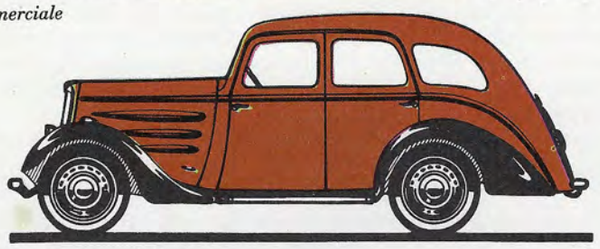


La nouvelle 302 existe seulement en berline (ci-dessus) et en cabriolet décapotable.

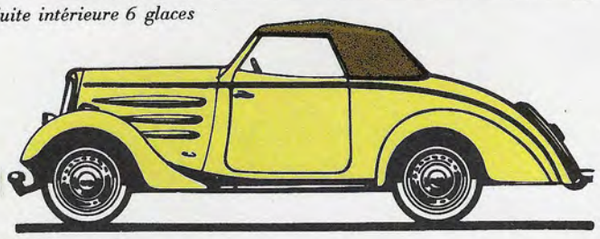
num : jl@peniguet.fr



Commerciale



Conduite intérieure 6 glaces

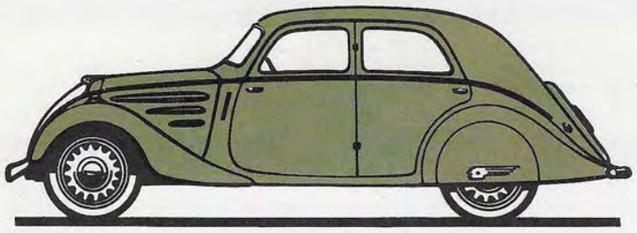


Cabriolet décapotable

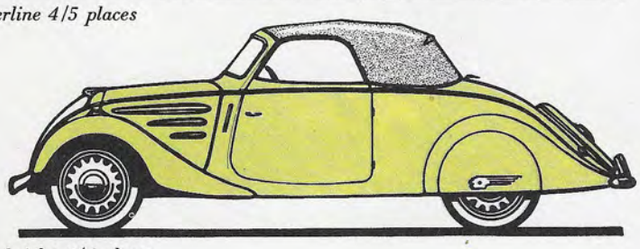
8 CV – TYPE 201 M

Dernière Peugeot à soupapes latérales qui – malgré son nouveau matricule – est en fait la 301 D de l'année précédente. La 201 M est fabriquée d'août 1936 à septembre 1937, en 16.661 exemplaires.

- Moteur 4 cylindres à soupapes latérales type SER 5
- Cylindrée : 1.465 cm³
- Alésage, course : 72 × 90 mm
- Puissance fiscale : 8 CV
- Puissance réelle : 35 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 428 cm
- Largeur : 150 cm
- Empattement : 259 cm
- Poids : 1.030 kg
- Vitesse maximale : 100 km/h
- Prix Salon 1936 :
  - Conduite intérieure luxe 6 glaces : 15.900 F
  - Conduite intérieure grand luxe 6 glaces : 17.300 F
  - Cabriolet 2 places : 19.400 F
  - Commerciale : 17.900 F



Berline 4/5 places



Cabriolet 2/4 places

10 CV – TYPE 302

Nouveau modèle dérivé de la 402. Comme celle-ci, la 302 peut recevoir un toit ouvrant en option, mais en revanche, elle n'est pas livrée avec boîte Cotal. La 302 est produite d'août 1936 à avril 1938, en 25.083 exemplaires. Par ailleurs, une série spéciale de 302 SS est réalisée en 20 exemplaires de décembre 1936 à juin 1937 ; cette série préfigure la 402 Légère qui naîtra à l'automne 1937.

- Moteur 4 cylindres à soupapes en tête type TE
- Cylindrée : 1.758 cm³
- Alésage, course ; 78 × 92 mm
- Puissance fiscale : 10 CV
- Puissance réelle : 43 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 450 cm
- Largeur : 157 cm
- Empattement : 288 cm
- Poids : 1.100 kg
- Vitesse maximale : 105 km/h
- Prix Salon 1936 :
  - Berline luxe : 19.500 F
  - Berline grand luxe : 20.500 F
  - Cabriolet décapotable grand luxe : 24.500 F



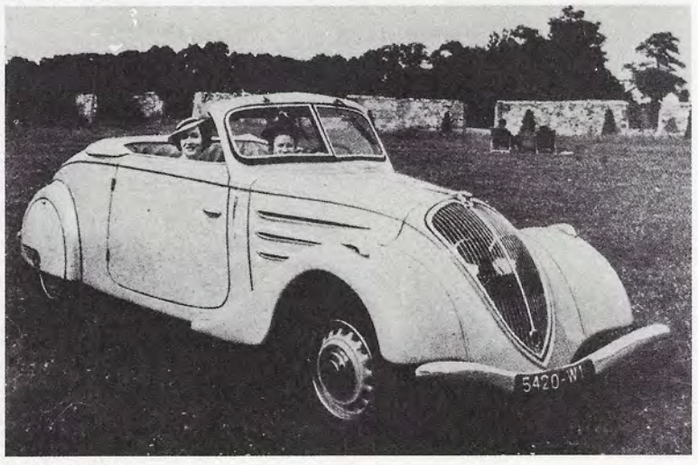
Conduite intérieure 201 M.



Cabriolet 201 M.



Berline 302.



Cabriolet 302.

num : jl@peniguet.fr

LES VOITURES DE TOURISME

Peugeot 1937

402

Le châssis 402 est du type bloctube à deux cannons superposés - Moteur 4 cylindres à culbuteurs 12 55 CV. à suspension self-amortie - Carburateur Zenith à starter - Suspension à roues avant indépendantes avec amortisseurs hydrauliques sur les 4 roues - Graissage sous pression de toutes les lames de ressort - 5 vitesses avant et marche arrière ; 2ème et 3ème silencieux et synchroniseurs - Freins auto-servo. Boudoir sur les 4 roues - Réservoir arrière 60 litres (réserve 8 litres) - Equipement électrique 12 volts 60 ampères en deux batteries sous le calandre du radiateur - Nouveau réglage d'inclinaison des phares manœuvrable par le conducteur - Rattrap de braquage 5 m. 90 - Boîte magnétique 4 vitesses PEUGEOT Synchro-Cône avec supplément - T.S.F. avec supplément (emplacement prévu sous l'auvent).

ROADSTER GRAND LUXE (R. 4)

1 places, 1 sur banquette AV réglable avec accoudoir central relevable, 2 dans le spider, 2 portes. Pare-brise inclinable et glaces latérales escamotables dans les portes. Capotage en cuir de luxe. Capote whipcord se démontant dans le coffre. Lève-glace électrique double. Moteur. Indicateurs de changement de direction. Robinet d'essence avec dispositif de réserve. 2 avertisseurs (ville et route). Pare-chocs. Enjoliveurs chromés. Peinte de 150 à 4[illegible].

CONDUITE-INTÉRIEURE Gᴰ LUXE (N. 4. Y)

6 places, 3 sur banquette AV réglable, 3 sur banquette AR, avec accoudoir central relevable, 4 glaces latérales. Pavillon, Rideaux AV et AR. Lève-glace électrique double. Custodes AV et AR. Lève-glace électrique double. Pare-soleil double. Filet. Montre. Indicateurs de changement de direction. Robinet d'essence avec dispositif de réserve. Matières. 2 avertisseurs (ville et route). Pare-chocs. Enjoliveurs chromés. Peinte 150 à 4[illegible].

CONDUITE-INTÉRIEURE LIMOUSINE (F. 4.)

6 places, 3 sur banquette AV, réglable, 3 sur banquette AR, 2 sur strapontins face route. 6 places. 4 portes. Plafonnier. Ravoirieur. Custodes AV. Lève-glace électrique double. Pare-soleil double. Filet. Montre. Indicateurs de changement de direction. Robinet d'essence avec dispositif de réserve. 2 avertisseurs (ville et route). Pare-chocs. Enjoliveurs chromés. Peinte 150 à 4[illegible].

CABRIOLET MÉTALLIQUE DÉC. (E. 4. Y)

Pavillon s'escamotant complètement dans le spider. 4 places latérales 4 places AV. 2 larges sièges AR. 2 larges AV pouvant servir de Capote whipcord, abattement d'arche. Rideaux arrière relevable. Double vitre latérale coupe-vent ouvrable. Custodes AV. Lève-glace électrique double. Pare-soleil double. Montre. Indicateurs de changement de direction. Robinet d'essence avec dispositif de réserve. 2 avertisseurs (ville et route). Pare-chocs. Enjoliveurs chromés. Peinte 150 à 4[illegible].

302

Le châssis 302 est du type bloctube à deux cannons superposés - Moteur 4 cylindres à culbuteurs 10/45 CV. à suspension self-amortie - Carburateur Solex à starter **avec régulateur de consommation d'essence** - Suspension par roues avant indépendantes avec amortisseurs hydrauliques sur les 4 roues - Graissage sous pression de toutes les lames de ressort - 3 vitesses avant et marche arrière ; 2ème et 3ème silencieux et synchroniseurs - Freins auto-servo. Boudoir sur les 4 roues - Réservoir arrière 53 lit. (réserve 8 lit.) - Equipement électrique 12 volts, 45 ampères en 2 batteries sous la calandre du radiateur - Inclinaison réglable des phares, commande sur la planche de bord. Rattrap de braquage 5 m. 80 - T.S.F. avec suppl. (emplac. prévu sous l'auvent).

CABRIOLET DÉCAPOTABLE 4 PL. (D. 3.)

2 larges sièges AV réglables et basculants - 2 sièges AR dans le spider en X. Intérieur 4 glaces transparentes. 2 sièges AV pouvant servir Capote whipcord, abattement d'arche. Rideaux arrière relevable. Double vitre latérale coupe-vent ouvrable. Custodes AV. Lève-glace électrique double. Pare-soleil double. Montre. 2 poches AV. Une montre. Teinte des accessoires assortie à la garniture. Ravoirieur. Double lève-glace électrique.

CONDUITE-INTÉRIEURE Gᴰ LUXE (N. 3. Y)

Large banquette AV, banquette AR 3 places avec tablette pour petits bagages et accoudoirs latéraux ; 5 places, 4 portes équilibrées et goulotte. Levier de frein à main sur la planche de bord. Vitre lunette AR ouvrante. Custodes AV. Plafonnier. Double pare-soleil coupe-vent inversable. Vue à visibilité directe. Pare-soleil. Ravoirieur. Double lève-glace électrique.

201 M

Le châssis 201 M est du type bloctube à trois traverses - Roues avant indépendantes avec amortisseurs hydrauliques - Graissage sous pression des lames de ressort - Moteur 4 cylindres soupapes latérales 8/35 CV. - Vilebrequin 3 paliers - Graissage du moteur sous pression (2 litres d'huile en circulation) - Carburateur Solex à tubulure réchauffée - 3 vitesses et marche arrière ; 2ème et 3ème silencieux et synchroniseurs - Réservoir en charge 45 litres - Equipement électrique 12 volts, 45 ampères.

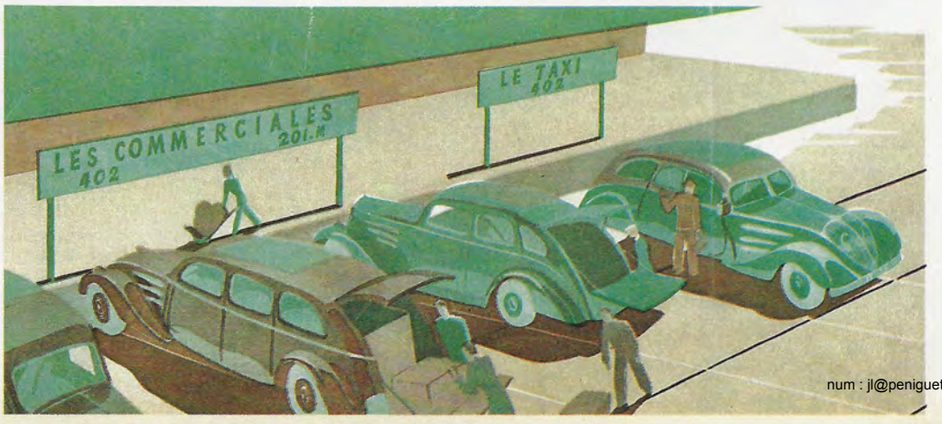
CABRIOLET DÉCAPOTABLE 2 PLACES (A. 6 D.)

2 places confortables. 2 glaces. 2 portes. Banquette réglable et coussin semi-mat. Ravoirieur. Lève-glace électrique double balai. Pare-soleil double. Montre. Compteur. Jauge d'essence. Ampèremètre. Manomètre d'huile. Kilométrage du tableau. Contrôleur de contact. Pare-chocs. Phares et enjoliveurs chromés. Housse métallique de roue de secours. Peinte de 140 à 4[illegible].

CONDUITE-INTÉRIEURE LUXE 201 M. (A. 6.)

5 places confortables. 5 places. 4 portes. Sièges AV. indépendants et réglables. Plafonnier. Ravoirieur. Lève-glace électrique double balai. Pare-soleil coupe-gravel. Compteur. Jauge d'essence. Ampèremètre. Manomètre d'huile. Kilométrage du tableau. Contrôleur de contact. Pare-chocs AV. et enjoliveurs chromés. Housse métallique de roue de secours. Peinte de 140 à 4[illegible].

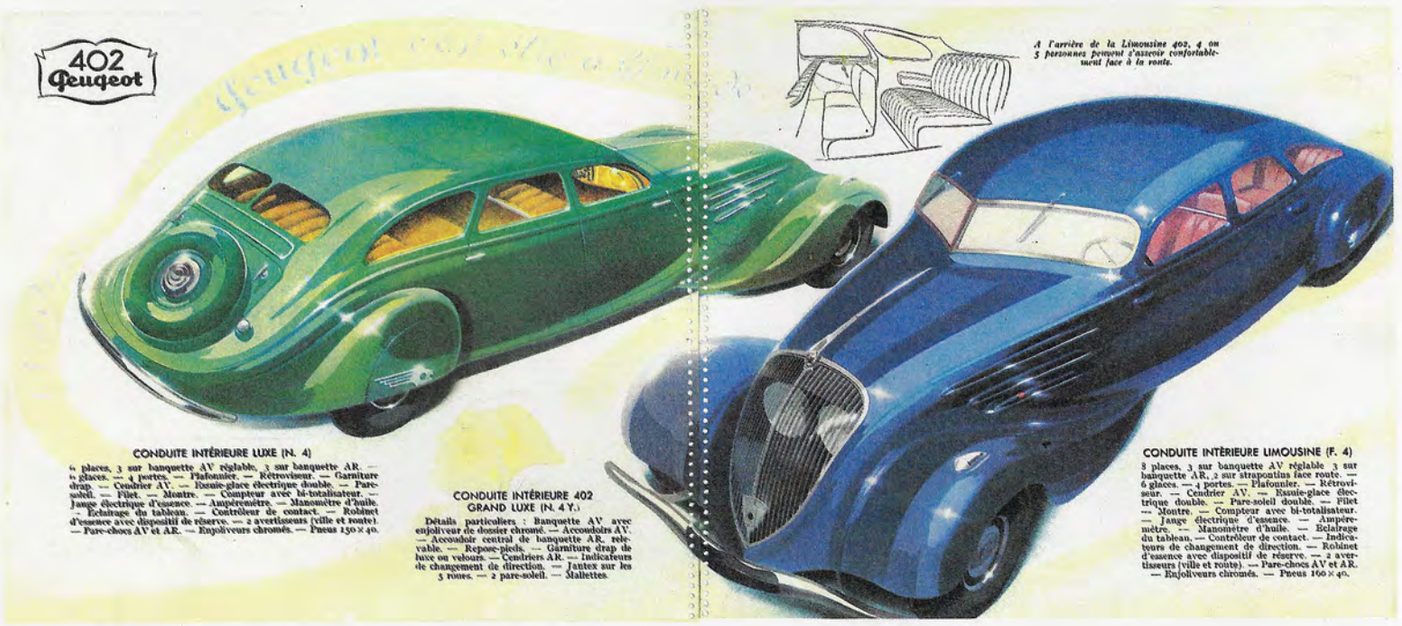
Reproduction du dépliant Peugeot 1937, au dos duquel figurent les commerciales et le taxi 402.

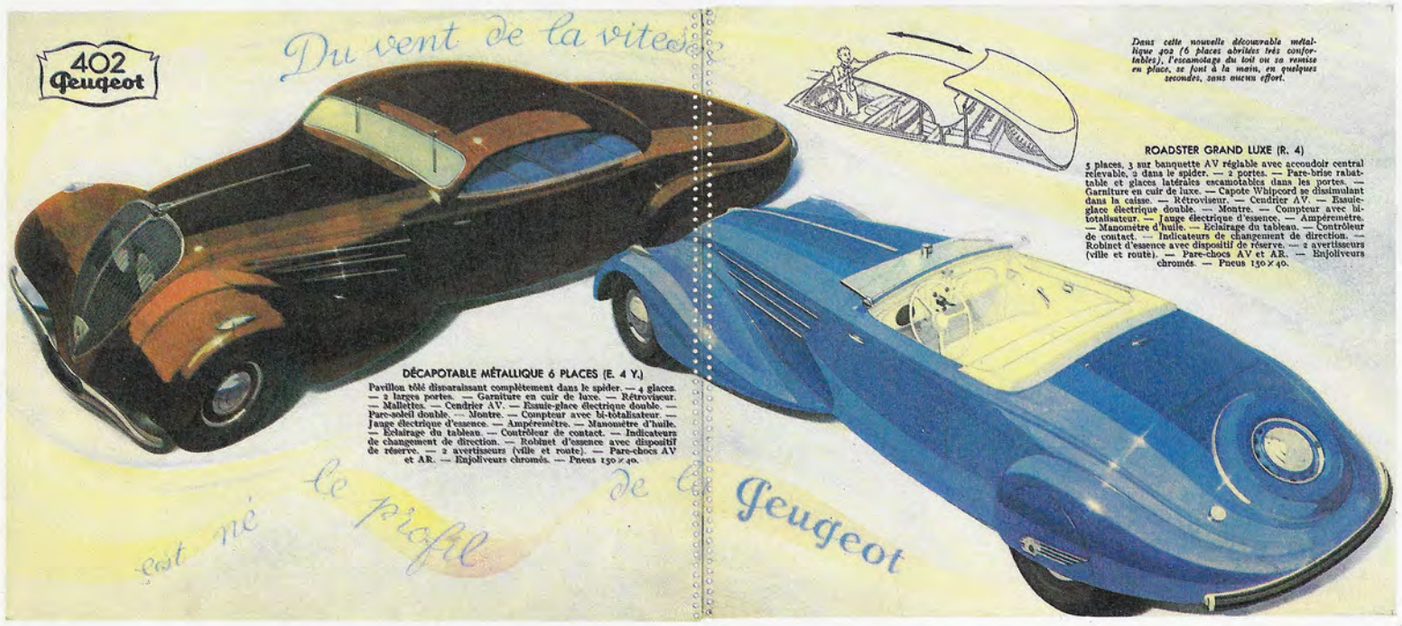


num : jl@peniguet.fr



Le début du catalogue Peugeot 1937 est consacré aux nouvelles 302 ; les dessins sont très beaux mais quelque peu exagérés.





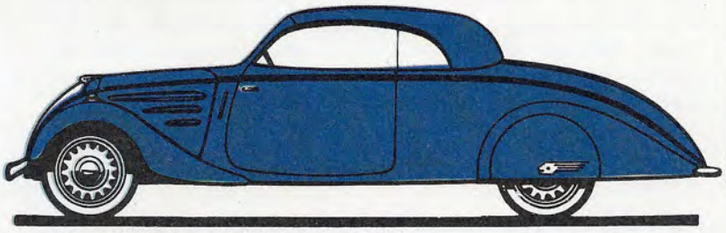
Les 402 du catalogue Peugeot 1937 ; là aussi, le dessinateur a parfaitement su mettre en valeur la ligne fuselée de ces belles voitures.

num : jl@peniguet.fr

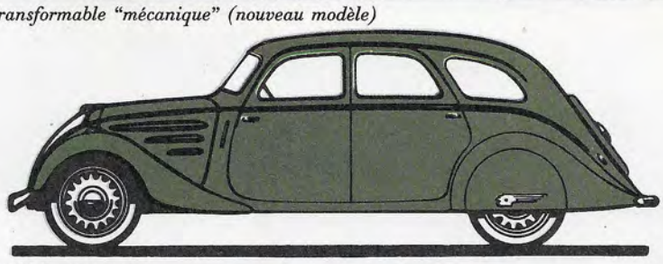
11 CV – TYPE 402

Même modèle que l'année précédente. Adjonction d'une carrosserie 5/6 places très longue (525 cm) à transformation mécanique ; la version électrique demeure au catalogue jusqu'au début de 1937. La nouvelle transformable "mécanique" est établie sur le châssis long tandis que "l'électrique" était basée sur un châssis normal.

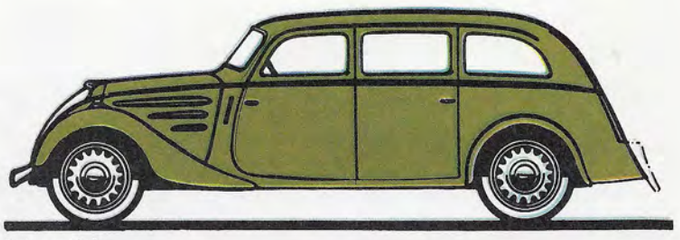
- Moteur 4 cylindres à soupapes en tête type TH
- Cylindrée : 1.991 cm³
- Alésage, course : 83 × 92 mm
- Puissance fiscale : 11 CV
- Puissance réelle : 55 ch
- Transmission classique, boîte mécanique 3 vitesses ou boîte électromécanique Cotal 4 vitesses
- Longueur : 485 cm (402 L : 500/525 cm)
- Largeur : 165 cm
- Empattement : 315 cm (402 L : 330 cm)
- Poids : 1.190 à 1.420 kg
- Vitesse maximale : 120 km/h (402 L : 110 km/h)
- Prix Salon 1936 :
  - Conduite intérieure luxe 6 places : 23.900 F
  - Conduite intérieure grand luxe 6 places : 25.250 F
  - Coach 4/5 places : 29.900 F
  - Cabriolet décapotable 4/5 places : 30.900 F
  - Roadster 2/3 places et spider : 27.900 F
  - Transformable "électrique" 3/4 places : 34.900 F
  - Commerciale : 23.500 F



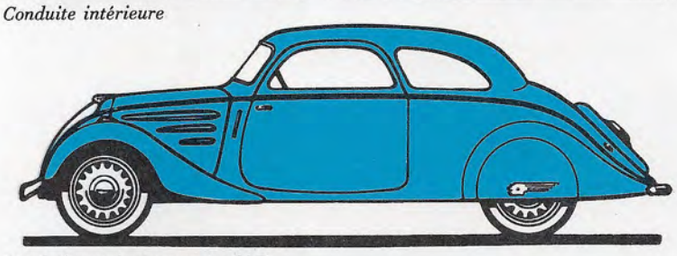
Transformable "mécanique" (nouveau modèle)



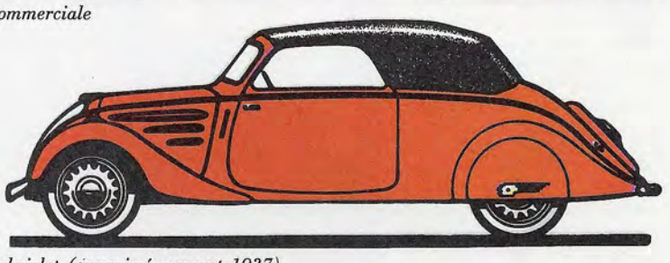
Conduite intérieure



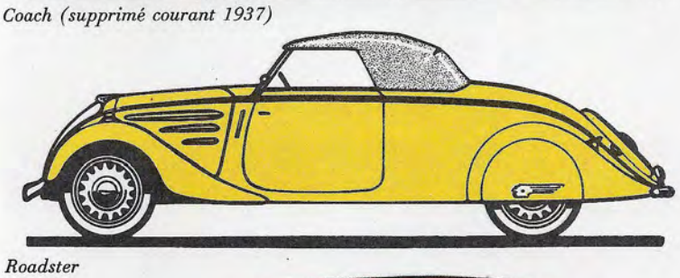
Commerciale



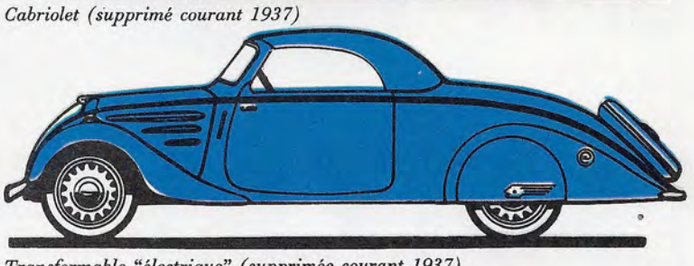
Coach (supprimé courant 1937)



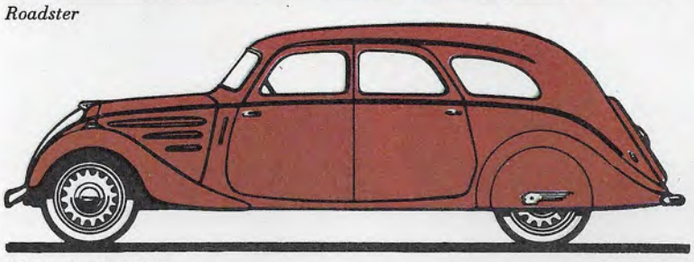
Cabriolet (supprimé courant 1937)



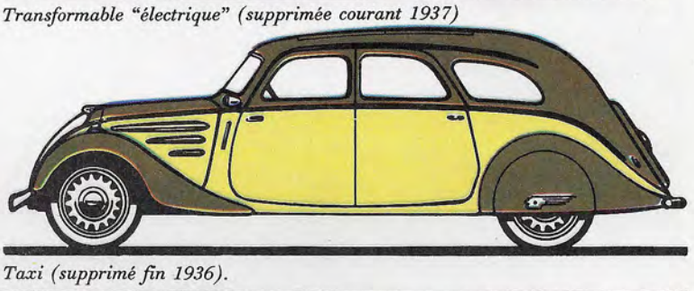
Roadster



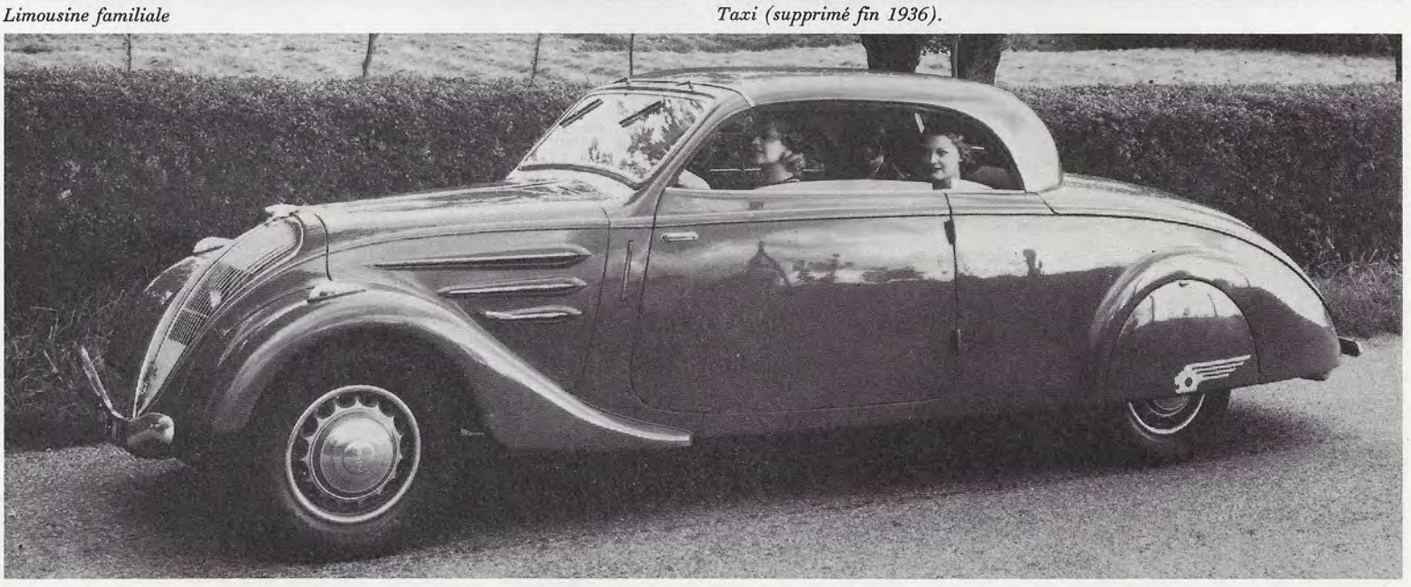
Transformable "électrique" (supprimée courant 1937)



Limousine familiale



Taxi (supprimé fin 1936).



Dans la gamme 402, le seul modèle inédit pour 1937 est le coupé transformable 6 places. Il reprend le principe du toit rigide escamotable vu l'année précédente sur la transformable 3 places, mais avec un mécanisme moins coûteux commandé à la main.

num : jl@peniguet.fr

3

Publicités d'époque

num : jl@peniguet.fr



Juin 1929



Août 1929



Septembre 1929



Octobre 1929



Décembre 1929



Mars 1930



Avril 1930



Mai 1930



Juin 1930

num : jl@peniguet.fr



Juillet 1930



Octobre 1930



Octobre 1930



Novembre 1930



Septembre 1931



Octobre 1931



Décembre 1931



Mars 1932



Avril 1932

num : jl@peniguet.fr



Octobre 1932



Novembre 1932



Décembre 1932



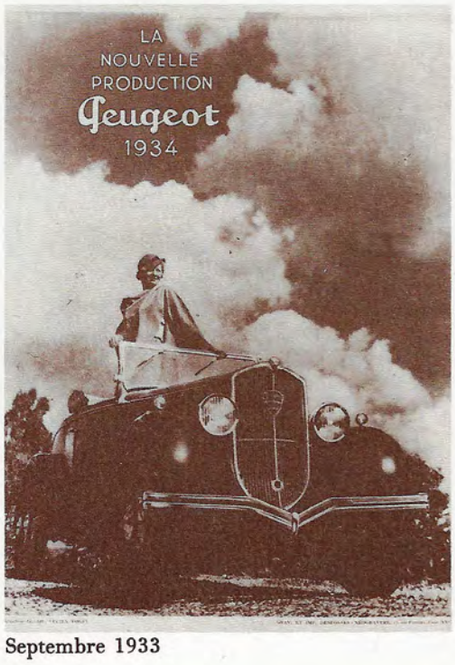
Janvier 1933



Février 1933



Mars 1933



Septembre 1933



Octobre 1933

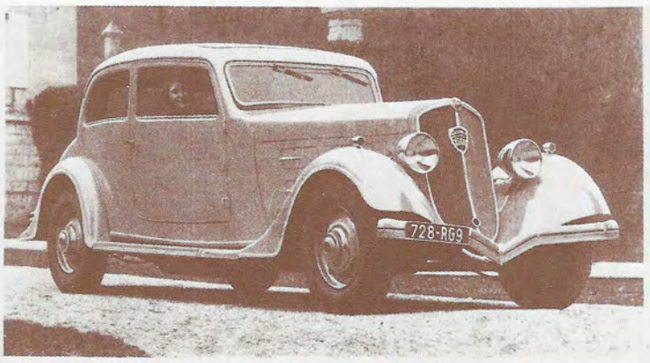


Mars 1934

num : jl@peniguet.fr



Avril 1934



UNE VOITURE VRAIMENT NOUVELLE

LA 601

Peugeot

A ROUES AVANT INDÉPENDANTES

TOUT LE MONDE PARLE...

...de ses moyennes imbattables
(60 CV. effectifs — 115 en palier)

...de son silence dans la vitesse
Luxe suprême dû à la perfection mécanique

...de son authentique économie
13 à 15 litres aux 100 suivant moyenne horaire 30.000 frs en Conduite Intérieure Grand Luxe.

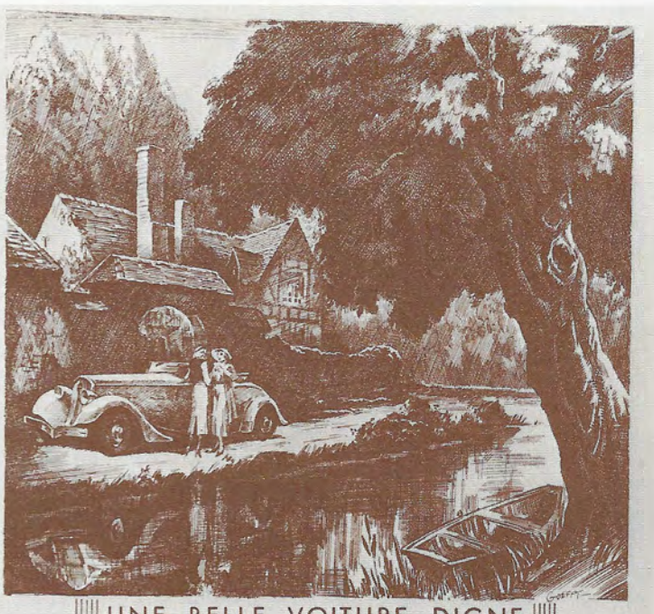
Jamais des qualités aussi brillantes et d'aussi nombreux avantages pratiques, n'avaient été réunis jusqu'à ce jour sur une même voiture. La 601 est une véritable voiture de grand tourisme, à la portée de tous les budgets.

TOUT LE MONDE EN PARLE. ESSAYEZ-LA

Juin 1934



Mai 1934

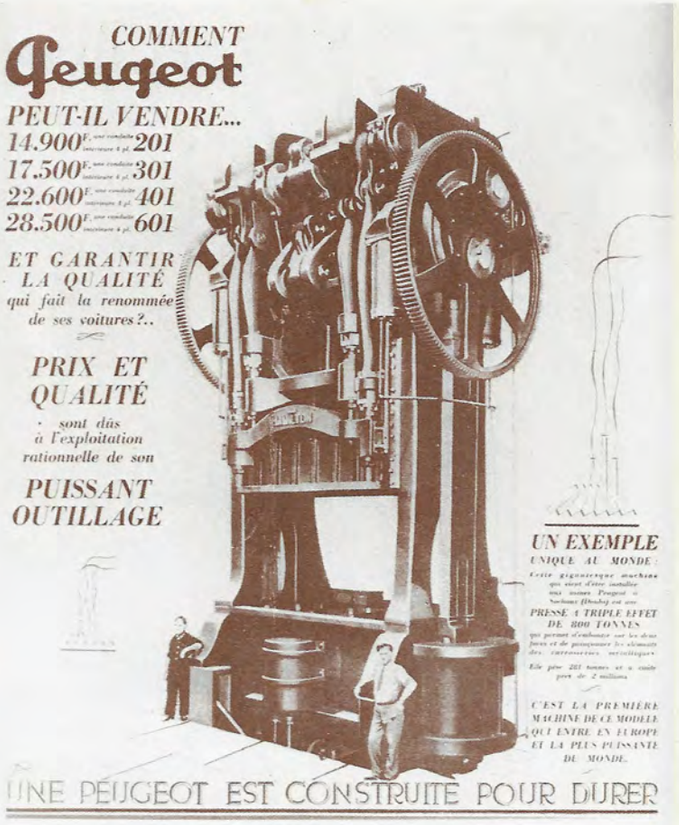


Septembre 1934

num : jl@peniguet.fr



Septembre 1934



Janvier 1935



Salon 1934 : pour la 601, le lion Peugeot s'anime.



Février 1935

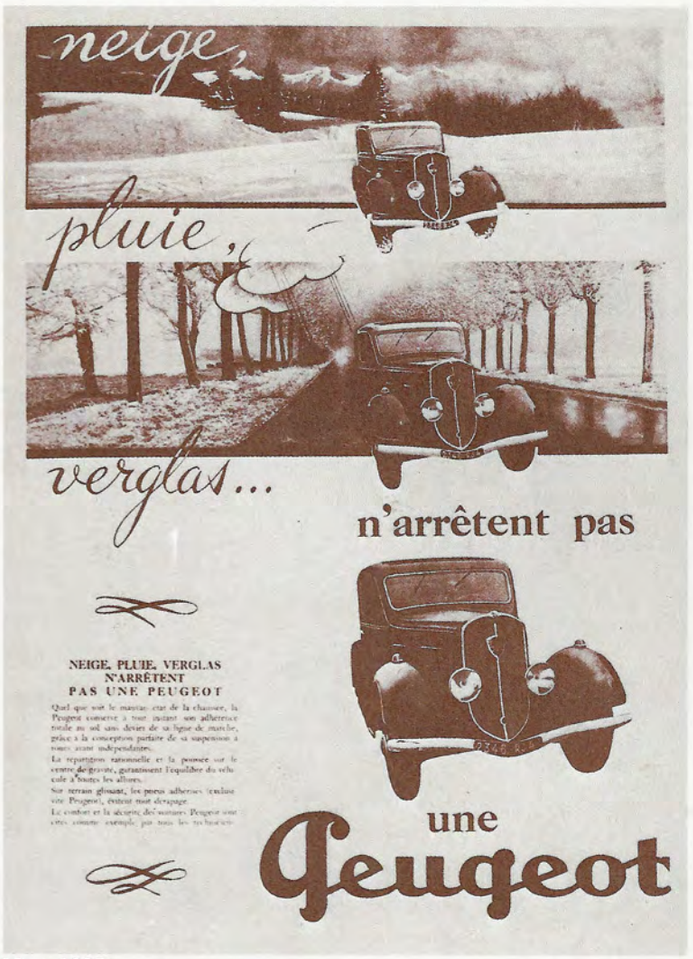


Février 1935

num : jl@peniguet.fr



Mars 1935



Mars 1935



Avril 1935



Mai 1935

num : jl@peniguet.fr



La 601 n'est comparable qu'à des voitures deux fois plus chères

Juin 1935



Juillet 1935



Octobre 1935



Octobre 1935

num : jl@peniguet.fr

Déjà paru
dans la même collection :
TOUTES LES CITROEN
TOUTES LES RENAULT

A paraître :
TOUTES LES TALBOT
TOUTES LES PANHARD
TOUTES LES FORD
TOUTES LES MERCEDES
TOUTES LES DELAGE
TOUTES LES FIAT
...

Atelier Jean-Claude Maillard

num : jl@peniguet.fr

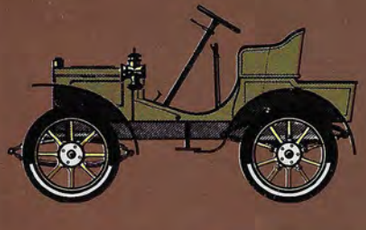
La 402 aérodynamique Andreau, l'une des plus belles Peugeot des années trente (collection Hubert Auran).

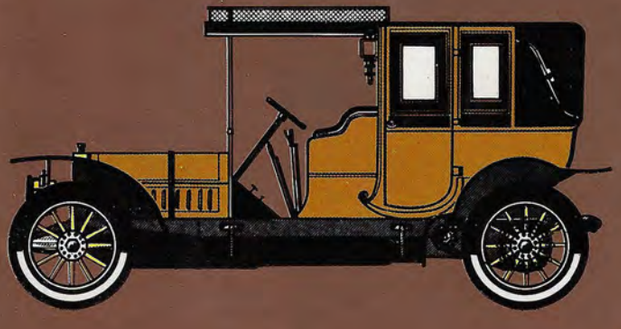


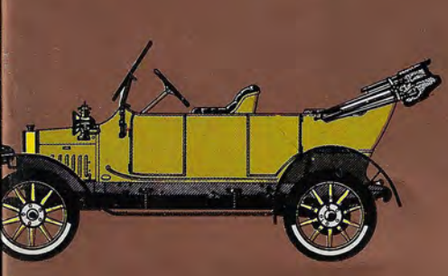


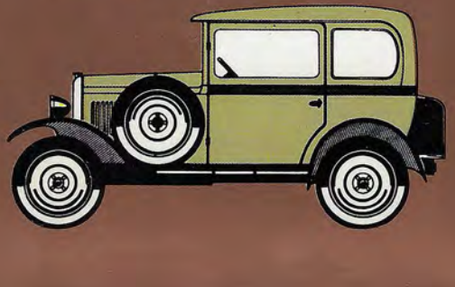
TOUTES LES PEUGEOT

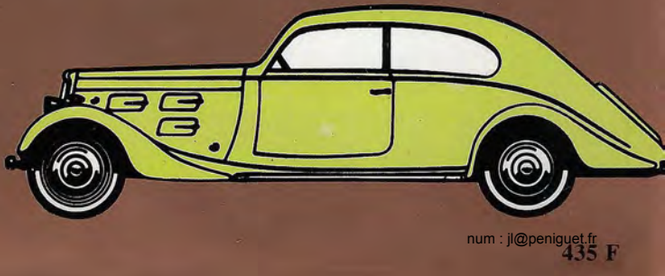
Ce livre est le troisième de la prestigieuse collection commencée avec les ouvrages "Toutes les Citroën" et "Toutes les Renault" qui connaissent depuis leur lancement un immense succès auprès des collectionneurs et des amateurs d'automobiles anciennes. Cette collection "Toutes les ..." retrace l'histoire des grands constructeurs d'automobiles françaises et étrangères. Comme il l'avait fait pour les Citroën et les Renault, l'auteur a voulu présenter intégralement toutes les Peugeot construites depuis les origines de la marque jusqu'à nos jours. Ses descriptions détaillées sont disposées avec une grande clarté année par année, et accompagnées systématiquement d'une ou plusieurs photos par modèle. De plus, des centaines de profils en couleur et à l'échelle représentent la totalité des types sortis depuis 1889. A cette première partie consacrée aux Peugeot de série, s'ajoute un second chapitre qui rassemble un grand nombre de Peugeot hors-série (prototypes d'usine abandonnés, carrosseries spéciales, modèles dérivés, voitures de courses ou de records, etc...). Enfin, cet ouvrage extrêmement complet se termine par une sélection de publicités Peugeot d'époque, qui racontent aussi à leur manière l'histoire de cette grande marque française.











num : jl@peniguet.fr