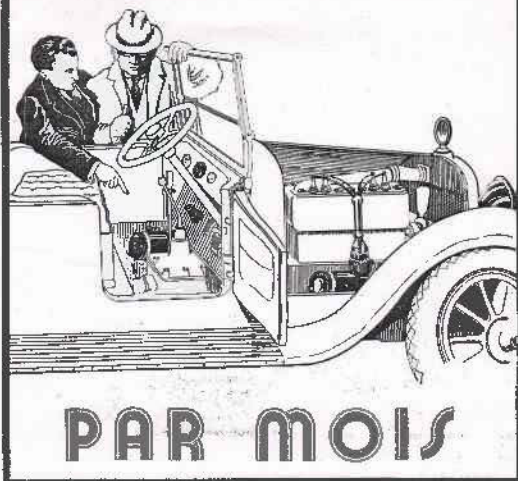


UNE AUTO



PAR MOIS

TECHNIQUE

● **MOTEUR.** — 4 cyl. en ligne de 1.465 cc (71 x 90) développant 35 CV au frein. Fixation par 4 supports caoutchouc. Le carter supérieur forme bloc avec les cylindres. Culasse rapportée. Vilebrequin supporté par 3 paliers fort intérieur pour la distribution de l'huile sous pression. Pistons en alliage léger à 4 segments. Arbre à cames commandé par chaîne. Soupapes latérales situées du côté droit commandées par poussoirs réglables. Les soupapes doivent être réglées avec un jeu de 0,20 mm à l'admission et 0,30 mm à l'échappement.

● **ALIMENTATION.** — Réservoir de 45 litres placé à l'avant et alimentant le carburateur par gravité. Carburateur Solex horizontal à starter et appauvrisseur. Réglage normal : buse 27, gicleur 115 x 57, chapeau 16 x 300. Réglage « riche » permettant d'augmenter la vitesse : buse 24, gicleur 125 x 51, chapeau 13 x 300. Réglage « pauvre » économique : buse 19, gicleur 100 x 51, chapeau 19 x 300.

● **GRAISSAGE.** — Le moteur est graissé sous pression par pompe à engrenages noyée dans la réserve d'huile et commandée par l'arbre à cames agissant par renvoi hélicoïdal. Epuration par filtre placé à droite du moteur. Clapet de décharge avant le filtre. Prise de manomètre après le filtre agissant sur cadran au tableau. La pression normale est de 4 kg, moteur froid. Moteur, chaud, elle est d'environ 3 kg à 60 km/h et tombe à 1 kg à 20 km/h. Elle est voisine de 0 à l'extrême ralenti. Contenance du carter : 7 l. Consommation normale : 0,150 l. à 0,250 l. aux 100 km/h.

● **REFROIDISSEMENT.** — Par circulation d'eau activée par turbine placée à la partie supérieure de la culasse, actionnée par courroie trapézoïdale commandant, outre la turbine, le ventilateur et le dynamo, les 3 organes étant placés sur un même axe. Radiateur type mono-bloc monté sur silentbloc avec calandre rapportée. Vidange par robinets sur radiateur et bloc cylindre.

● **EQUIPEMENT ELECTRIQUE.** — Par batterie 6 V logée sous le siège avant gauche, dynamo du type compound (ou magnéto sur commande spéciale et avec supplé-

ment pour les pays tropicaux) et allumeur commandé par le prolongement de l'arbre de la pompe à huile. Avance réglable au tableau. Demarreur électrique commandé par tirette au tableau et agissant sur le moteur par lanceur Roux. Débrayage par écrou en bout d'axe.

● **TRANSMISSION.** — Roues arrière motrices. Embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Boîte à 3 vitesses et marche arrière avec synchronisme aux 2^e et 3^e vitesses, formant bloc avec le moteur. Pont arrière constitué par un carter en deux pièces et deux tubes formant essieu, relié au châssis par tube de réaction articulé par genouillère sphérique sur la boîte de vitesses. L'arbre de transmission passe au centre du tube de réaction ; il est soutenu en son milieu par roulement à billes.

● **SUSPENSION.** — Roues avant indépendantes réalisées par deux parallélogrammes articulés. Ressort avant transversal comportant des lames isolées entre elles par rouleaux. Ressorts arrière semi-elliptiques disposés d'arrière en avant. Amortisseurs hydrauliques Peugeot à double effet.

● **DIRECTION.** — Du type à roues et vis sans fin avec rattrapage de jeu. Commande des fusées par barre montée à rotules. Rayon de braquage : 5,50 m.

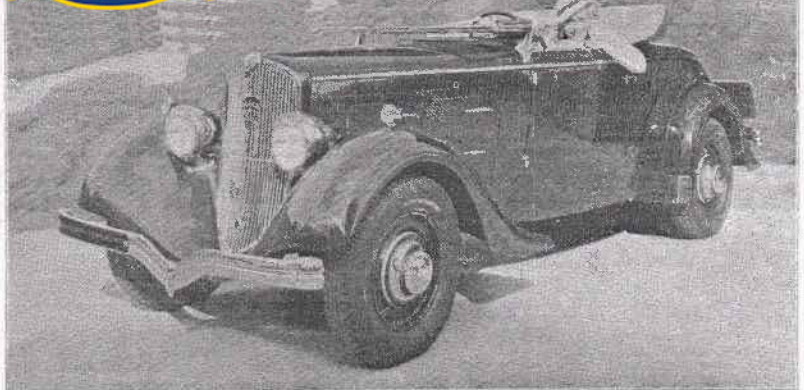
● **FREINS.** — Auto-serreurs à point fixe, sur les 4 roues. Commande par câbles. La pédale commande les freins sur les 4 roues ; le levier à main agit sur les roues arrière.

● **CHASSIS.** — Du type bloc-tube. Il est formé par deux longerons en tôle emboutie à partir d'une tôle en U renversé fermée par soudure d'une section complémentaire. Voie AV. 1,230 m ; voie AR. 1,243 m ; empattement, 2,590 m ; poids du châssis : 613 kg. Pneus 140 x 40. Le châssis porte à l'arrière deux guides-cric en fer plat.

● **IDENTIFICATION.** — Plaque du constructeur fixée au tablier, à l'intérieur du capot, côté droit. Numéro de châssis frappé sur le longeron en face du moteur, côté droit. Numéro du moteur frappé sur l'avant de la culasse, côté droit.

Peugeot

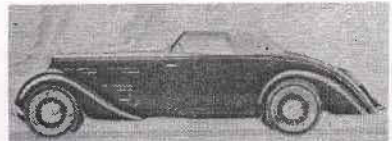
301 D - 1934



Peugeot dénommait ce modèle « roadster » bien qu'il eût des glaces latérales. Pare-brise rabattable, spider, absence de marche-pieds liant les ailes, portière de faible hauteur... dame au charmant sourire et magnifique paysage. Tout ce qu'il fallait pour plaire.



AVANT. — Le même roadster en plus trapu. La mécanique est très semblable au moteur « self-amorti » près (1933).



APRES. — On effile, on allonge... en dessin surtout. Les phares, avant de se cacher sous la calandre, sont descendus très bas (1936).

PEUGEOT est de nos jours une grande marque nationale, la plus grande même et ses ambitions s'étendent largement au-delà des frontières. Il n'en était pas de même dans les années 30-40 et qui parcourait la France était frappé de voir que si les Peugeot dominaient de très loin le marché dans l'est, elles cédaient vite la place à Renault ou Citroën dans les autres régions. Peugeot était alors une marque de souche régionale bien marquée, un peu méprisée, comme il se doit, des Parisiens et qui s'efforçait peu à peu et avec succès d'ailleurs, d'imposer une image plus large. Une image basée sur « la qualité qu'on ne discute pas », non encore tout à fait effacée à l'heure actuelle.

Après des modèles de dénominations diverses et non normalisées, Peugeot adopta, au salon de 1929, en lançant la 201, les sigles en trois chiffres avec un zéro central (bien commode pour la passage de la manivelle...) auxquels il est resté fidèle. Cette petite voiture, bien étudiée et peu à peu perfectionnée et qui se dénommait alors 201 C, se vit doublée, au début de 1932, d'une série plus « étoffée », la 301 C qui se mêla, au salon, à la Monarque Renault et à la Rosalie « 8 » Citroën. Trois voitures de puissances, de performances, de confort comparables prévues pour une large diffusion et bien adaptées aux besoins du Français moyen.

Calandre plate, ligne « caisse à savon », pour les berlines, la 301 C allait devenir en 1934 301 CR puis 301 D de ligne plus arrondie, pare-brise et coffre inclinés, calandre coupe-vent... Un aérodynamisme publicitaire plus que réel bien que Peugeot, déjà, travaillât la question et le catalogue 1934 proposait une « berline spéciale grand luxe aérodynamique » que l'on voit dans cette page. En 1935, le pas était franchi, toutes les Peugeot qui rêvaient de s'effiler (les dessins d'usine s'en

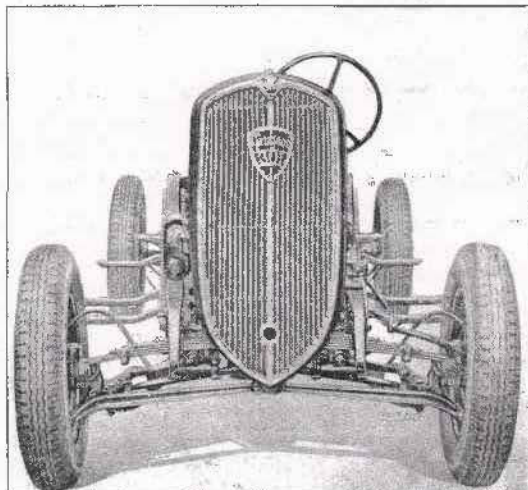
donnaient à cœur joie) adoptaient une « queue de castor » sans décrochement d'une élégance assez discutée, en berlines. La gamme se compléta, vers le haut, en 1934 par la 401 et la 601, 6 cylindres qui suivirent la même évolution esthétique. L'apparition de la 401 entraîna une réduction des dimensions de la 301. La 402 « fuséau Sochaux » apparut au salon de 1935 et, avec la 302 puis la 202, les « 01 » furent mises peu à peu à l'écart mais sous la dénomination 201 M la 301 D « aérodynamique » survécut jusqu'en septembre 1937.

Sous des apparences simples l'évolution des modèles Peugeot est, en fait, à cette époque, assez complexe et conserve un relent artisanal qui n'est pas sans charme mais pose plus d'une colle à l'historien.

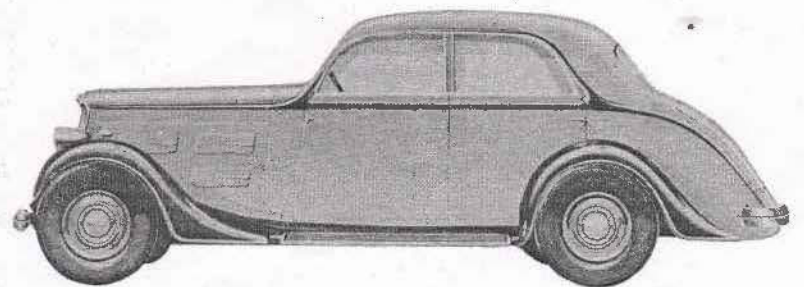
Outre la berline aérodynamique, plus élégante que ses sœurs de 1935, la gamme 301 1934 comportait une berline avec malle séparée, une limousine de même allure, un coach tôlé à deux glaces et longue malle effilée, un cabriolet à quatre places sous capote et, enfin, le joli roadster de notre photo de tête. Il n'est pas exact de dire « enfin » car la gamme 301 avait un important prolongement en utilitaires.

Voitures simples, voitures sérieuses, les 301 Peugeot étaient cependant sensibles à l'évolution technique. Elles possédaient des roues avant indépendantes et, à partir de 1934, pour répondre au moteur flottant de Citroën leurs groupes furent montés, sur blocs élastiques ce qui permit de les déclarer « self-amortis ».

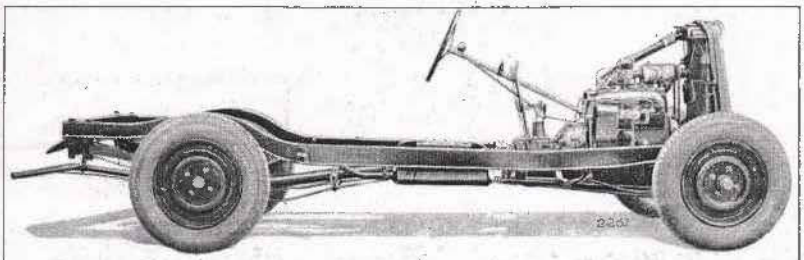
A mi-chemin entre les Citroën qui s'efforçaient d'avoir toujours une longueur d'avance et les Renault, trop attachées au passé et qui techniquement, traînaient la patte, les Peugeot de cette époque ont bien des qualités et peuvent, à bien des égards, donner des satisfactions à leurs restaurateurs.



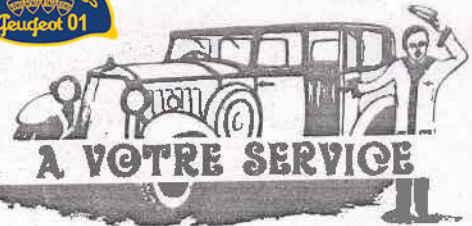
Ci-dessus, le châssis vu de face montrant le détail de la suspension à roues avant indépendantes apparue sur la 201 C au salon de 1931, première voiture de série à adopter ce système qui, à ce stade, améliorait le confort sans rendre meilleure la tenue de route (P. Dumont). A droite, le châssis vu latéralement. On remarque la position du ventilateur et de la dynamo sur un même axe qui se poursuit jusqu'à la pompe à eau, et le châssis bloc-tube. Une structure, par ailleurs, très traditionnelle.



« Du vent de la vitesse est né le nouveau profil aérodynamique ». La « berline spéciale » 1934 qui annonçait la ligne 1935, sans décrochement.



Les Amis des
Citroën
Geugeot 01



A VOTRE SERVICE

Service de pièces détachées
neuves Austin-Healey,
MGA, Triumph.

Peter H. Edwards, 32, rue
du Gal-de-Gaulle - 41160
Morée. Tél. (54) 82.72.75.

BELGOM

● BELGOM ALU
Désoxydant lustrant pour rénover et
faire briller comme un miroir toutes
surfaces en ALUMINIUM, CUIVRE et
TOUS ALLIAGES.

● BELGOM POLISH
Super lustreur rapide pour peintures et
chromes.

● BELGOM BLANC
Peinture spéciale pour faire des
FLANCS BLANCS.

● BELGOM F.B.
Pâte des années 50-60 pour nettoyer
A FOND vos flancs blancs d'origine.

● BELGOM BLEU
Rénovateur pour capotes, intérieurs,
toits en vinyle, pneumatiques, etc.

TARIF T.T.C. (extra) : 1 franc d'envoi

BELGOM BLEU

Rénovateur

1 kg 40 F - 11,50 F - 49,50 F

BELGOM F.B.

1 kg 40 F - 11,50 F - 51,50 F

BELGOM BLANC

1 kg 70 F - 11,50 F - 86,50 F

BELGOM POLISH

1 l 74 F - 11,50 F - 85,50 F

BELGOM ALU

1 l 58 F - 11,50 F - 69,50 F

Joindre chèque à la commande

Sans frais d'envoi à partir de 6 flacons

divers et remise de 25 % pour 24 flacons

30 % pour 48 flacons.

Recherchez distributeur

France et étranger

EN VENTE dans les magasins acces-

soires, à défaut chez

BELGOM FRANCE

B.P. 11 - CLERMONT-CRÉPIN

72200 LA FLECHE

Tél. (43) 94 37 15

RACING DIFFUSION

19, rue Léon-Frot - 75011 PARIS

Tél. 373.78.51.

Fabrication, réparation, rénovation, restauration de
toutes pièces mécaniques pour autos et motos.

ENPI

77330 LESIGNY - Tél. 002.28.94

Pour une belle finition de votre

carrosserie ancienne, nous tenons

à votre disposition une MOLES-

KINE SPECIALE WEYMANN et

divers accessoires, lanternes, pro-

files aluminium, etc., et toujours

l'adresse de nos revendeurs de

joncs d'aites moleskine.

Dépositaire exclusif de tous nos

produits en Belgique :

GARAGE DU TILLEUL S.P.R.L.

6110 Montigny-le-Tilleul, Belgique

Tél. (071) 51.61.82

CHROMAGE

A.P.F. 27, rue de l'Union

78600 Maisons-Laffitte

Tél. 962.57.21

Pas de garantie

sur pièces zamac réparation.

NICKELAGE

CABINET TEPPAZ

8, rue Muret - 69001 LYON

Tél. (7) 827.21.12

Assuré depuis 15 ans tous véhi-

cules anciens, vol, incendie, tous

risques. Nouvelles formules for-

faitaires pour collection flottes de

véhicules anciens et modernes de

2.300 F TTC à 3.900 F TTC ;

flottes véhicules anciens quel que

soit le nombre : 1.300 F TTC ;

véhicules isolés autos, motos : de

250 à 580 F TTC.

REMORQUAGE

de 1 ou 2 véhicules, en France et

à l'étranger, toutes distances.

CHARPENTIER, 66 bis, avenue

Marbeau, 94420 Plessis-Trévise.

Tél. 576.89.95.

● M. Garzeau, de Saint-Nazaire,

nous conte que, s'intéressant aux Lan-

cias, il a voulu téléphoner au Club Fiat

(C.A.F.E.) pour parler de sa petite 1300

Zagato. Il est tombé sur la concession

Fiat Paris Centre. Bravo ! Hélas, il a eu

au bout du fil un brave monsieur qui ne

savait pas qui était Zagato, ignorait

presque tout de Lancia ; par contre, il

avait une Fiat et même plusieurs à ven-

dre qui valaient bien toutes les Lancia du

monde.

Gag ou récupération ? demande M.

Garzeau.

Mes culpa, cher lecteur qui avez pris

ce numéro de téléphone dans L.V.A. Le

C.A.F.E. n'est plus au bout de sa fil à...

Il faut demander le 796.08.08. Nous

l'avons déjà signalé ; c'est une occasion

de le répéter.



1934

● Dans votre numéro du 1^{er} mars,

vous parlez des cabriolets Citroën Trac-

tion.

Peugeot

NOTRE étude de la 301 Peugeot

dans le cadre de nos pages

« Une auto par mois » nous a

valu deux lettres intéressantes de lec-

teurs qui « en connaissent un rayon »

sur le sujet : un sujet, nous l'avons dit,

plus délicat qu'il peut paraître à première

vue car on trouve chez Peugeot, à

l'époque et hors catégories, de multi-

ples variations des caractéristiques en

cours d'année et des solutions techni-

ques particulières. Nous avons déjà dit

que Peugeot était alors une grande mar-

que régionale qui aspirait à la notoriété

nationale. Il est vrai qu'elle y était déjà

bien parvenue (on cite, à juste raison, le

fait que les taxis 401 et 402 faisaient

partie du décor parisien, comme les G 7

et que, en 1939, la production de

Sochaux en additionnant tourisme et

utilitaires légers égalait presque celle

des deux grands) mais qui voyageait en

France à cette époque en observant

avec l'œil d'un futur passionné d'autos

anciennes était frappé de la prédomi-

nance Peugeot dans l'est (presque un

monopole...) alors que les voitures de la

marque étaient, ailleurs, plus claires-

mées.

Donnons tout d'abord la parole à M.

Georges Beaulieu, de Champagne-sur-

Seine.

Tout d'abord je vous signale que cette

voiture, comme toutes les Peugeot, tout

au moins depuis la 201, avait

l'équipement électrique en 12 volts,

tension fournie par deux batteries de 6

volts, 45 ampères placées sous le plan-

cher avant, de part et d'autre de l'arbre

de transmission. Ce plancher, en tôle

emboutie, fixé par quatre verrous, avait

deux trappes, fermées par des plaques

de contreplaqué, permettant d'accéder

aux bouchons d'addition d'eau distillée.

Ces deux batteries étaient couplées en

série par un câble. Les 201 M et cer-

taines 301 (peut-être d'autres modèles

aussi) de la gamme 011 ont une batterie

12 volts placée sous le plancher

arrière, à gauche. Concernant cette

série 01, plusieurs autres particularités

doivent attirer l'attention : avec la 201,

Peugeot a inauguré la mode des por-

tières articulées sur le montant central

de caisse, mode qui s'est généralisé sur

les Citroën avec la T.A., sur les Renault

avec les premières caisses éboudinées

qu'et sur pratiquement toutes les

autres marques (Hotchkiss, Talbot, etc.)

Il faut noter que, elles, supprime-

rent le montant central (Simca, Fiat et

Simca). Autre particularité des 01, les

roues avant indépendantes : c'était

l'essieu avant coupé en deux, articulé

sur la traverse avant du châssis et main-

tenue en position par une jambe de force

en tôle pliée articulée assez loin en ar-

rière... Ce système assez simple a été

utilisé jusqu'à 402-302.

Il convient également de signaler le

montage assez particulier du palier cen-

tral de vilebrequin. A l'origine le moteur

201 était un « deux pédales ». Les cou-

sinets étaient du type double en pas

sauf pour le côté droit où le cou-

sinet était simple. Ce système avait

pour but une grande ouverture par

laquelle on retirait le vilebrequin dans le

carter. Pour adjoindre un palier central

qui fait Peugeot ? Il a ajouté une cloi-

son centrale, adjoint une portée cen-

COURRIER
TECHNIQUE
ET CONSEILS AUX NOVICES



sur le vilebrequin et monté autour de

celle-ci un coussinet en deux parties.

Mais comme il fallait que les deux man-

tons des cylindres avant passant dans le

cloison, il a fait une grande ouverture

dans celle-ci, ce qui a amené à faire un

coussinet de grand diamètre extérieur.

On entrait donc par l'arrière le vileb-

requin équipé de son coussinet central,

lequel après mise en position, était main-

tenue par un long vile tangentiel au

coussinet serré de l'extérieur. Les

manetons du vilebrequin étaient creux

et fermés à chaque extrémité par une

pastille lenticulaire extérieurement, je

crois, les deux pastilles étant tenues par

un bouchon de 6 traversant. Les bouch-

ons s'accumulaient dans ce « réservoir » et

lorsqu'il était plein jusqu'au trou

d'amenée d'huile à la tête de bielle,

c'était la bielle coulé.

Je vous signale également que sur les

berlines 201-301 de la série qui vous

évoquez (première série à radiateur

coupe-vent, malle licence « coquille »),

la pare-brise s'ouvrait non pas comme

traditionnellement à cette époque par

articulation sur le côté supérieur, mais

par coulissement vers le haut, déga-

geant ainsi un passage d'air à la base.

Toujours concernant cette série 01,

autant les 401 et 301 eurent du succès,

autant les 401 et 301 (celle qu'on

voit venir de loin, dit publicité

d'époque) furent boudées. Il est vrai que

les deux premiers n'avaient guère de

concurrence à cette cylindrée alors que

sur les deux autres la choix ne man-

quait pas.

Avant de terminer, permettez-moi de

vous féliciter pour votre excellent alima-

nach que j'ai rangé aux côtés des alima-

nachs Citroën d'époque que j'ai eu la

chance de retrouver.

Voyons ensuite les observations de

M. Claude Gaudry, de Versailles, qui

souligne les différences, quelque peu

escamotées dans notre rapide étude,

entre la 301 CR et la 301 D.

Vous avez des excuses, nous dit-il,

des changements dans la série 01

étaient continus, mais les photos cor-

respondent à la 301 CR alors que les

indications techniques cadrent avec la

301 D.

La 301 CR 1939 qui n'eut qu'un an

d'existence, connut deux importantes

modifications dans la mécanique :

— 1) le passage du moteur SER à

deux pédales fissurées de la 301 CR au

moteur SER3, trois pédales, qui continua

sur la 301 D, en SER4.

— 2) le passage des trains Peugeot à

tringles aux trains Bendix à câbles qui,

selon les mauvais esprits, freinaient

aussi mal avec plus de risque de bloca-

ge.

Modifications non simultanées,

semble-t-il, puisque une notice Peugeot