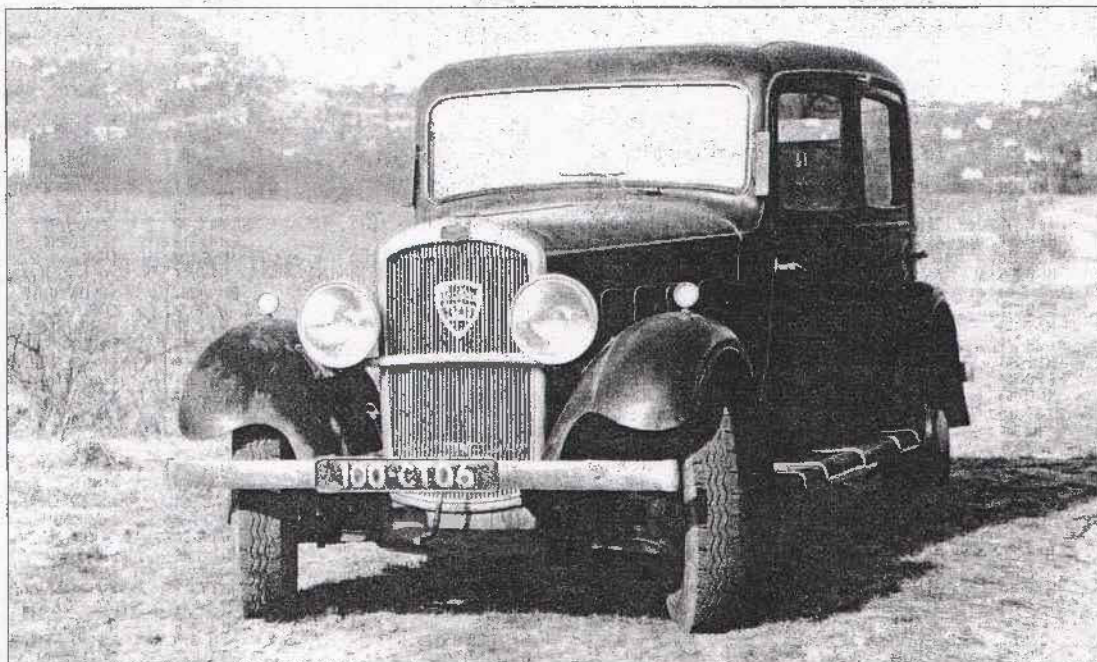


Peugeot 301 Confort 1933

Jamais liftée !



Quel plaisir de découvrir une voiture qui n'a presque pas été touchée par les années ! Voici une Peugeot 301 Confort de 1933 dans un état de préservation à faire pâlir d'envie.



L'état de préservation de cette Peugeot 301 Confort de 1933 est étonnant.

De nombreux collectionneurs affectionnent les autos du début des années 30, époque des "caisses carrées" d'un classicisme aujourd'hui apprécié. À défaut d'être performantes, les mécaniques étaient devenues suffisamment fiables, avec l'abandon de la magnéto, pour permettre un usage régulier. La 301 de notre essai illustre parfaitement cette image : moins courante et plus cossue qu'une 201, elle reste un bon vieux "tacot" qui roule régulièrement sans histoire. En prime, nous avons affaire — la chose devient rare — à un exemplaire totalement dans son jus : mécanique, boiserie structurée, intérieur, tout est strictement d'époque. La peinture elle-même est d'origine : certes passée, elle ne présente aucun point de corrosion.

Avant l'avènement des carrosseries aérodynamiques (qui n'en avaient d'ailleurs que le nom !) et des caisses autoportantes, l'expression "monter en voiture" gardait tout son sens. Notre 301 ne déroge pas à la règle. L'imposante portière s'ouvre sur un habitacle haut perché, même si l'usage du marche-pied n'est pas indispensable pour s'installer à bord. Le contact avec la banquette rappelle les lits à ressorts de nos grands-parents, et

la porte se verrouille avec un bruit métallique de pêne de serrure, en engendrant des vibrations propres aux autos à structure bois.

Dépaysement garanti !

Malgré une largeur aux coudes dérisoire aujourd'hui, l'habitacle est avenant et bien fini, avec un ciel de toit assorti aux tissus des sièges et de délicats dessins imitant la marqueterie bois sur le haut du tableau de bord et les contre-portes. Le conducteur a devant les yeux un grand volant de bakélite noire haut placé et près du corps. L'axe du volant se termine par un champignon commandant le klaxon et l'allumage des feux, champignon assez déroutant à utiliser car il reste fixe lorsque le volant pivote. En outre, il est nécessaire de le tourner pour allumer lanternes, codes ou phares. De l'aveu du propriétaire, ce système reste délicat à manier de nuit sur route sinueuse mais il fait grand jour et pour klaxonner, il n'y a qu'à appuyer dessus. Je devrais savoir faire.

Une vraie vieille !

Contact, starter (peu pratique à l'extrémité droite de la planche de bord), tirette de démarreur : le mo-

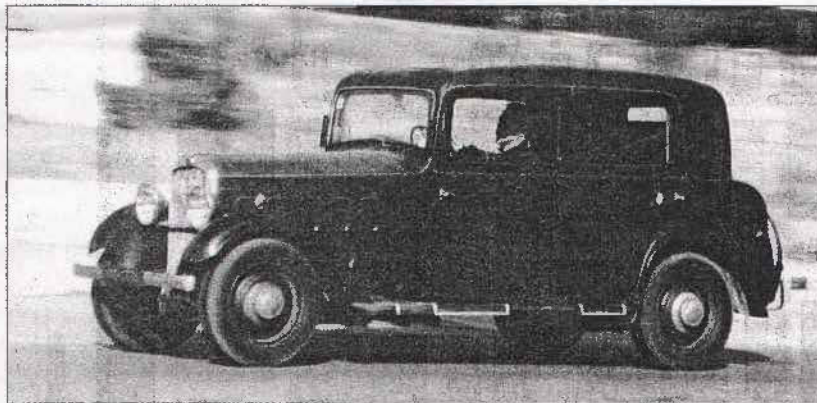
teur est entraîné avec vigueur — les Peugeot étant parmi les rares autos de cette époque à être équipées en 12 volts — mais ne daigne donner de la voix. Une étincelle de malice dans le regard, le propriétaire me fait alors remarquer qu'à l'époque les autos étaient équipées d'un robinet d'essence et qu'elles fonctionnaient mieux lorsque celui-ci était ouvert !

Nouvelle tentative, l'essence arrivant cette fois-ci au carburateur. Dans un bruit de succion caracté-

ristique aux moteurs dépourvus de filtre à air, le quatre cylindres à soupapes latérales démarre docilement, faisant aussitôt grimper les aiguilles de charge et de pression d'huile au tableau de bord. Le bruit est assez feutré, et en tout cas très supportable.

La première accroche un peu, mais l'embrayage doux et progressif permet de s'élancer sans heurts. La seconde, assez courte, puis la troisième en prise directe se passent en décomposant la ma-

nœuvre, aucun rapport n'étant synchronisé. La route est dégagée et, sur le plat, l'auto parvient à s'insérer dans la circulation. Le compteur oscille entre 60 et 70 km/h, la tenue de cap est très correcte et le confort à bord satisfaisant. On est plutôt bien assis et la 301 se laisse emmener sans effort. Seul un flou dans la direction en ligne droite vient ternir le tableau, obligeant à corriger la trajectoire en présence de saignées ou autres irrégularités marquées.



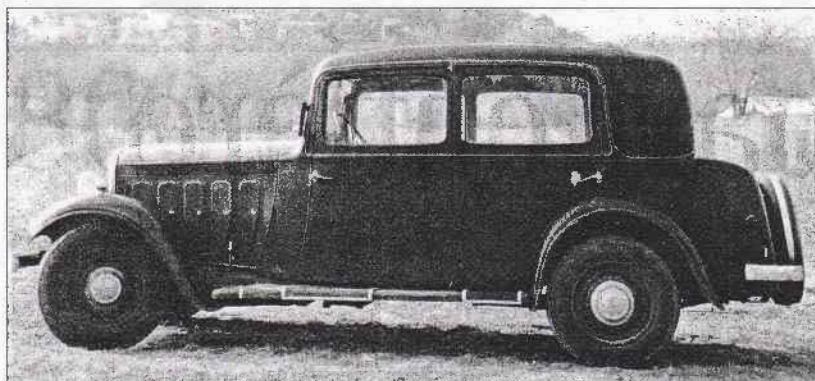
Malgré son âge, la 301 se comporte très bien dans le trafic moderne.



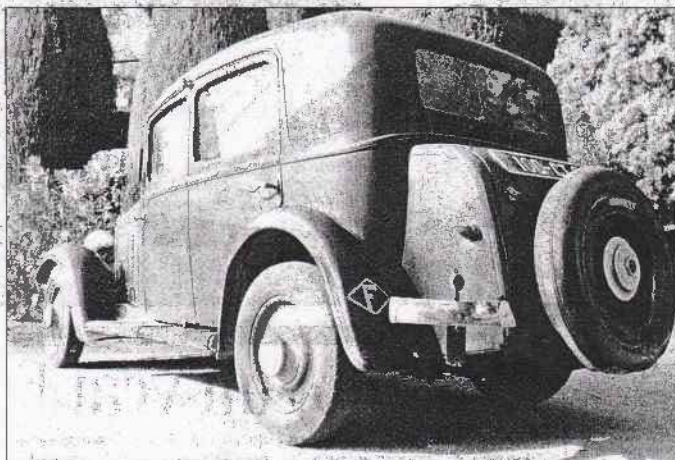
La planche de bord est succincte mais son instrumentation assez complète. Notez le carénage inférieur en carton-pâte.

Certes, l'intérieur est quelque peu défraîchi mais laisse apprécier le vaste espace offert aux passagers.





La 301 a une ligne typique des caisses carrées. Les portes pivotent autour du pied milieu.



Quelques kilomètres plus loin, le moteur a atteint sa température de fonctionnement. Assis à mes côtés, le propriétaire ajoute quelques degrés d'avance à l'allumage, j'accélère un peu plus et nous voilà stabilisés à un bon 80 compteur, dans un bruit de turbine assez envahissant et sous les regards étonnés des autres usagers de la route. La stabilité d'ensemble est toujours bonne, mais des vibrations de la caisse montrent que l'on atteint les limites de l'auto.

Emmanuel m'avoue avoir plusieurs fois approché le 100 compteur (si, si !) mais je ne me risquerai pour ma part pas plus haut, d'autant qu'à ces "grandes" vitesses il convient d'être circonspect avec le freinage : déjà moyennement équilibré à faible allure, une action énergique sur la pédale entraîne un ralentissement sensible, mais accompagné bien souvent d'un important déport... l'éternel problème des freins à câbles, qui "tirent" toujours d'un côté ou de l'autre malgré plusieurs tentatives de réglage. Au moins n'y a-t-il pas de risque de fuite !

Bonne maniabilité

Nous bifurquons à présent sur une petite route de campagne peu fréquentée. La 301 file toujours bon train mais, prudent, je ralentis à l'approche de quelques virages.

La direction est assez lourde en courbe et dispose ensuite de peu de rappel, mais les roues indépendantes, une première à l'époque, restent fidèles. L'auto ne se couche pas trop malgré sa hauteur de caisse et ses voies étroites, et conserve une bonne maniabilité. Accessoirement, elle permet à son chauffeur de garder un élan précieux, car les remises en vitesse sont paresseuses. Même si le 1 500 cm³ à deux paliers (I) semble apprécier les régimes soutenus, il reste lent à prendre ses tours. Un faux plat accentué m'obligera ensuite à rétrograder en seconde, avec pour seule solution de patienter, bien serré à droite, en attendant la descente.

Malgré cela, durant cet essai, nous ne serons jamais l'objet de regards désobligeants de la part des autres usagers de la route nantis d'une pléthore de chevaux. La 301 génère au contraire la sympathie et favorise les contacts, à l'image de ce pompiste venu admirer notre vedette en s'exclamant : « Celle-là, c'est une vraie vieille ! ».

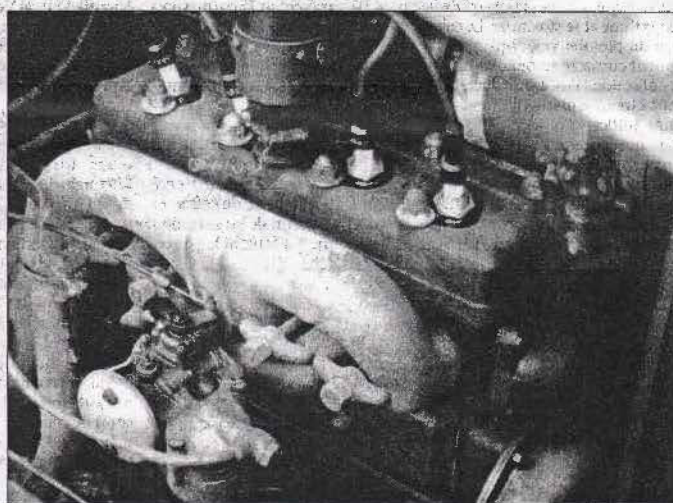
L'essai touche à sa fin. Sur le chemin du retour, je laisse le volant à Emmanuel pour m'installer à l'arrière, où la place me paraissait déjà tout à l'heure bien accueillante.

La largeur de caisse plus importante, l'assise plus basse, l'absence de troisième glace latérale et l'étonnant espace pour les jambes donnent un univers spacieux et intime. De nombreuses attentions, telles les poignées de maintien, le rideau escamotable venant masquer la lunette arrière ou le vaste repose-pieds ajoutent encore à cette ambiance raffinée. Cette 301 fait visiblement partie d'une époque où les passagers arrière étaient privilégiés. Continuez, chauffeur...

Corr. Daniel Fiore.



Le moteur est un 4 cylindres de 1 465 cm³, à soupapes latérales et vilebrequin à deux paliers.



La roue de secours prend place verticalement derrière la malle Coquille. En médaillon, la décalcomanie imprimée sur l'aile arrière droite.

Le point de vue du propriétaire



Emmanuel est un homme heureux. Parvenu à l'âge de la retraite, il s'était mollement mis en quête d'une auto des années 30, dans le style de celles qui foudroyaient lorsqu'il était enfant. « A l'époque, les copains et moi, on courait admirer l'auto qui arrivait lorsqu'on entendait un bruit de moteur. Plus tard, dans les années 50, ces teuf-teuf ont presque tous fini en plateau ridelles ! ». Le hasard faisant décidément bien les choses, à la faveur d'une révision sur son auto quotidienne, notre homme découvre au fond d'un atelier, cette 301 (non découpée, elle !).

Une rapide inspection le renseigne sur l'excellent état de conservation de l'auto dont, chose importante, le moteur tournait librement à la manivelle. La 301

était absolument complète (même la notice d'origine était dans le vide-poches) et rien ne semblait jamais avoir été démonté. Elle n'avait pas roulé depuis environ quinze ans et le garagiste ne voulait surtout pas se lancer dans une remise en route, qui se limitait, quelques jours plus tard, à un changement des batteries et de la bobine.

Le contrôle technique fut obtenu dans la foulée, sans contre-visite s'il vous plaît ! Suivirent une vidange, un détartrage du radiateur et un nettoyage du carburateur (qui possède toujours sa bride de rodage !).

Depuis, la 301 conduit régulièrement son propriétaire à son petit café du matin. Histoire de bien commencer la journée...

Caractéristiques techniques

Moteur : 4 cylindres en ligne, 72x90 mm d'alésage-course, 1 465 cm³. Soupapes latérales, vilebrequin à deux paliers. Refroidissement par eau avec pompe et ventilateur.

Allumage batterie-bobine 12 V. Puissances : 8 CV fiscaux et 34 ch à 3 500 tr/mn. Consommation : 8,5 à 12 l/100 km.

Transmission : boîte à 3 rapports non synchronisés + marche AR. Embayage monodisque à sec. Pont à vis sans fin.

Suspensions : roues AV indépendantes. Ressort à lames trans-

versal. Essieu AR rigide, ressorts quart elliptiques. Quatre amortisseurs hydrauliques à bras.

Direction : à boîtier (roue et vis sans fin).

Freinage : freins à tambour sur les quatre roues. Commande par câbles. Frein à main sur les roues AR.

Châssis-carrosserie : berline 4 portes. Châssis séparé "Blaquebe". Carrosserie en tôle d'acier sur structure bois. Toit en molleskine souple.

Dimensions : L x l : 4,55 m x 1,57 m. Poids : 1 150 kg.