



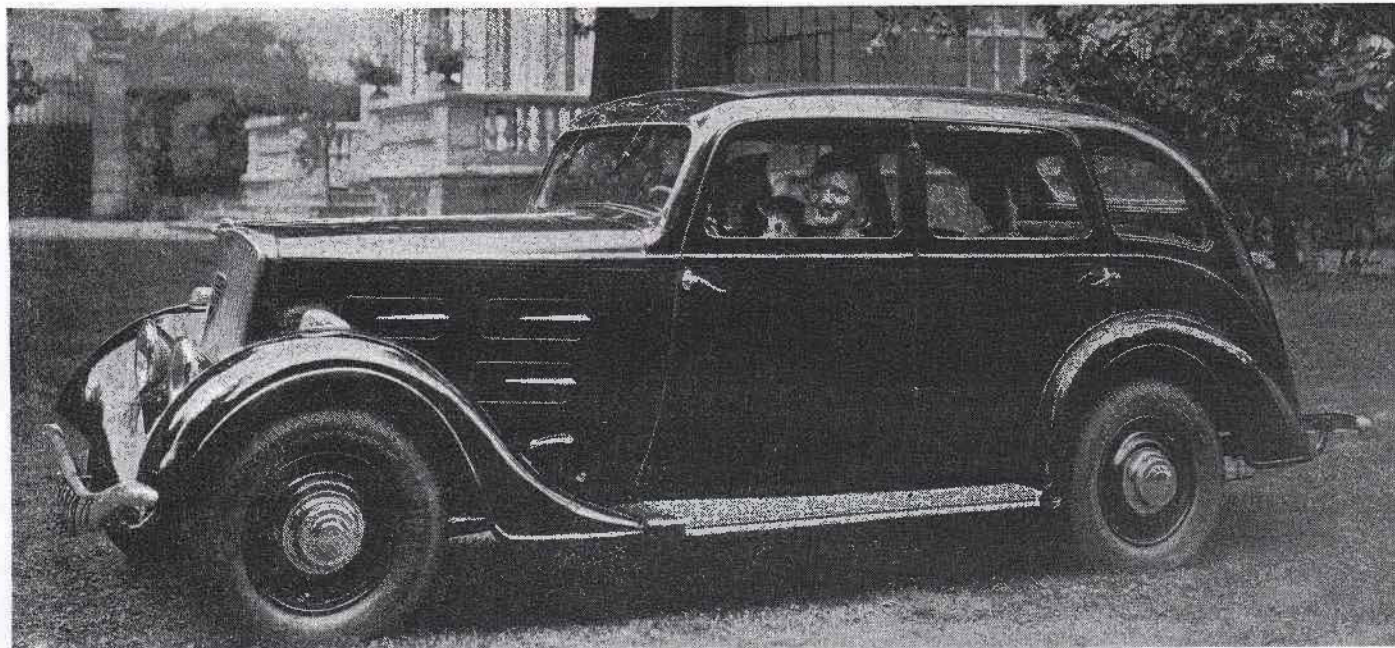
UNE AUTO PAR MOIS

par René BELLU

La 401 fut le seul nouveau modèle exposé par Peugeot sur son stand du Salon 1934. Les trois autres voitures de Sochaux étaient les 201 et 301 (certes modernisées pour 1935 mais déjà connues depuis plusieurs années) et la 601 lancée au printemps 1934, quelques mois donc avant l'ouverture du Salon. La 401 concrétisait la volonté de Peugeot d'être présent dans tous les créneaux du marché ; cette 10 CV

venait en effet s'intercaler tout à fait logiquement entre la 8 CV 301 et la 12 CV 601. La 401 connut d'emblée un grand succès et pourtant, ce fut l'un des modèles les plus éphémères de l'histoire de Peugeot : un an seulement après sa naissance, elle fut irrémédiablement condamnée par la révolutionnaire 402, beaucoup plus moderne mécaniquement et esthétiquement.

L'ÉPHÉMÈRE MAIS POPULAIRE PEUGEOT 401 (septembre 1934 - août 1935)



Malgré sa courte existence, la 401 fut l'une des Peugeot les plus appréciées et sa production atteignit 13.545 exemplaires, tandis que celle de la 601 — au cours de la même année-modèle 1935 — ne dépassait pas 1.985 unités. La 401 dut une bonne part de son succès à son caractère raisonnable. Elle combla le "trou" important qui existait dans la gamme Peugeot 1934 entre la 301, économique mais étriquée, et la 601, cossue mais assez coûteuse et pas toujours très fiable. La 401 apparut comme une voiture de juste milieu, ni trop petite ni trop grande. A cette notion d'équilibre, elle ajouta deux autres facteurs positifs : d'une part sa robustesse, en particulier celle de son paisible moteur pour lequel on avait recherché la solidité plutôt que la nervosité ; d'autre part, la richesse de sa gamme de carrosserie : pas moins de huit pour le châssis normal type 401 D et trois pour le châssis long type 401 DL. Deux de ces caisses provenaient des ateliers du carrossier alsacien Meulemeester mais elles étaient intégrées à la gamme Peugeot et figuraient au catalogue 1935 du constructeur. La 401 D existait aussi en coupé Eclipse transformable électriquement ; le pavillon tôlé de ce modèle luxueux s'escamotait totalement en quelques secondes dans le coffre arrière. L'origine des Peugeot Eclipse remontait à 1933, lorsque Georges Paulin (dentiste de son état mais styliste par passion) avait demandé à son ami Marcel Pourtout de lui carrosser le prototype de la singulière voiture décapotable qu'il venait d'inventer. Après avoir fait breveter son système, G. Paulin l'avait proposé à Darl'Mat, l'un des principaux concessionnaires Peugeot qui venait justement de s'adresser à Pourtout pour obtenir un modèle de petite série personnalisé. Expérimentée sur les 301 et 601 à partir du printemps 1934, la carrosserie

Eclipse fut également adaptée à la 401 dont elle constitua le modèle "haut de gamme" à partir de l'hiver 1934/35. Les huit autres 401 étaient habillées directement par l'usine, y compris le taxi type DLT sur châssis long, produit en 1.803 exemplaires ; ces véhicules furent les premiers taxis parisiens équipés d'un chauffage et d'une T.S.F. Les taxis DLT, ainsi que toutes les conduites intérieures Peugeot 1935, se singularisaient par leur partie postérieure — dite en "queue de castor" — dont le pavillon très bombé se terminait en pointe. Ces Peugeot offraient un avantage dont la plupart des rivales ne disposaient pas encore : elles possédaient en effet un coffre à bagages intégré à la caisse dont l'accès était possible de l'extérieur (dans les Traction Avant Citroën, Renault Celta à Nerva et bien d'autres, il fallait se faufiler derrière la banquette arrière pour atteindre les bagages ; certaines concurrentes conservaient même encore les vieillottes malles ajoutées, genre Coquille).

Sur le plan technique, la 401 restait fidèle aux principes adoptés par ses aînées. Son moteur 4 cylindres self-amorti à soupapes latérales dérivait du 301, à l'alésage près. Sa boîte de vitesses silencieuse avec Synchronesh, son châssis bloc-tube et ses roues avant indépendantes s'inspiraient aussi des 301 et 601.

Malgré son bon impact auprès du public, la 401 ne fut qu'une voiture de transition car Peugeot avait besoin d'un modèle plus moderne pour figurer honorablement dans la classe des 10/11 CV où Citroën venait de faire une entrée fracassante. A cause de cela, et bien qu'elle n'ait même pas atteint son premier anniversaire, la 401 fut sacrifiée à la veille du Salon 1935 au profit de la 402.

CARACTÉRISTIQUES DE LA PEUGEOT 401

MOTEUR. — 4 cylindres en ligne. Cylindrée : 1.720 cm³. Alésage, course : 78 x 90 mm. Puissance fiscale 10 CV. Puissance réelle : 44 ch. à 3.500 tr/mn. Taux de compression : 6 à 1. Culasse en fonte (sauf sur trente moteurs équipés d'une culasse en aluminium permettant d'atteindre une puissance réelle de 47 ch.). Distribution par soupapes latérales et arbre à cames latéral. Vilebrequin à 3 paliers. Alimentation par un carburateur Solex type 30 RHFD avec buse de 25 sur les 401 D ou de 22 sur les 401 DL, ou de 19 sur les taxis 401 DLT ; réservoir de 45 litres disposé à l'AV. Allumage par batterie et delco, ordre d'allumage : 1.3.4.2 ; correcteur d'avance monté sur toutes les Peugeot 1935. Graissage sous pression avec régulateur de température d'huile monté sur les modèles Grand Tourisme (ce dispositif permet de maintenir constamment l'huile à une température inférieure à 90°, lui conservant ainsi tout son pouvoir lubrifiant) ; contenance du carter : 7 litres. Refroidissement par eau ; contenance du circuit : 10,5 litres. Équipement électrique 12 volts, 45 AH. Suspension du moteur self-amorti, réalisant la liaison du moteur avec le châssis au moyen d'un jeu de quatre silent-blocs en matière élastique, à flexibilité longitudinale ou latérale variable.

TRANSMISSION. — Classique aux roues arrière. Embrayage monodisque sec. Boîte 3 vitesses (2^e et 3^e synchronisées, 2^e silencieuse), commandée par un levier central au plancher ; rapports de démultiplication : première 0,260 ; seconde 0,578 ; troisième 1,00 ; marche arrière 0,216. Pont arrière à vis et roue tangente (vis en dessous), avec couple de 4 x 21 (4 x 22 ou 4 x 23 pour les 401 DL ou DLT) ; démultiplication : 0,190 (0,181 ou 0,173 pour les 401 DL ou DLT).

FREINS. — Mécaniques, duo-servo Bendix, avec tambour sur les quatre roues.

SUSPENSION. — AV à roues indépendantes avec ressort transversal à lames. AR à essieu rigide avec ressorts longitudinaux à lames. Amortisseurs hydrauliques à double effet à l'AV et à l'AR.

DIRECTION. — A vis et roue dentée, avec volant à gauche. Toutes les Peugeot 1935 sont équipées d'un nouveau flexor de direction améliorant la douceur et la précision. Rayon de braquage : 5,30 m pour les 401 D ; 5,90 m pour les 401 DL.

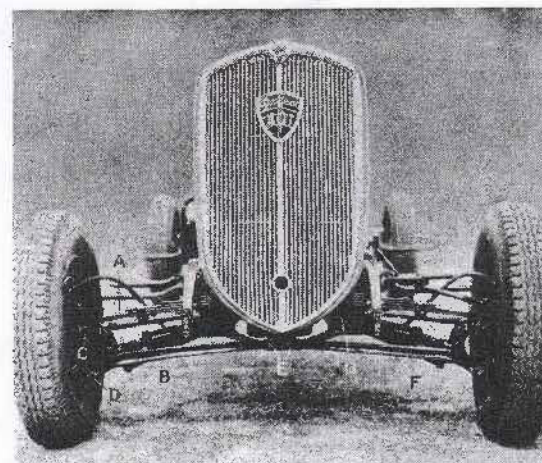
PNEUS. — 150 x 40 sur les 401 D ; 160 x 40 sur les 401 DL.

DIMENSIONS. — Empattement : 281 cm (401 DL : 315,5 cm). Voie AV : 129 cm. Voie AR : 135 cm. Longueur totale de la conduite intérieure la plus courante : 452 cm (limousine 401 DL ou taxi : 467 cm). Largeur totale : 160 cm. Hauteur : 160 cm (401 DL : 162 cm).

POIDS. — Variable en fonction de la carrosserie. Châssis nu de la 401 D : 730 kg (401 DL : 760 kg). Conduite intérieure 6 places 401 D : 1.170 kg. Autres modèles 401 D : de 1.120 kg pour le roadster à 1.290 kg pour le coupé transformable Eclipse. Limousine familiale 401 DL : 1.260 kg ; taxi 401 DLT : 1.290 kg.

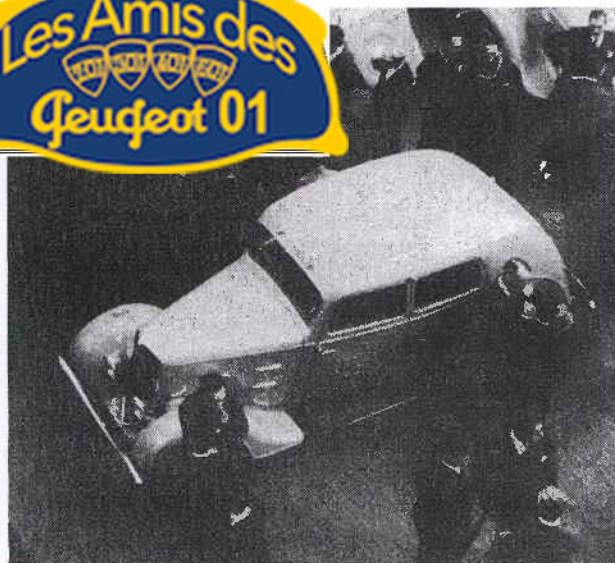
VITESSE MAXI. — 100 à 105 km/h (selon carrosserie) pour les 401 D ; 92 km/h pour la 401 DL.

PRIX. — Berline 4 places : 22.600 F. Conduite intérieure 6 places : 22.900 F. Coach tôlé d'usine et coach décapotable d'usine : 27.000 F. Coach tôlé Meulemeester et coach décapotable Meulemeester : 28.000 F. Roadster : 26.000 F. Coupé transformable Eclipse : 34.750 F. Familiale 7 places 401 DL : 24.900 F. Commercial 401 DL : 21.900 F. Taxi : prix sur devis.



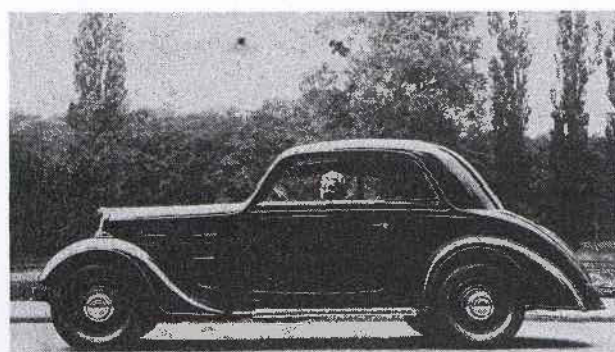
Selon un principe qui venait d'être adapté à la grande série par Peugeot, la 401 bénéficiait bien entendu de roues avant indépendantes. Sur cette vue de face, on discerne le ressort transversal (A) avec ses points d'articulation C, les biellettes (B) avec leurs axes d'articulation D et E, les bras (F) du triangle d'attelage supportant les réactions du freinage, les amortisseurs (G).

LES 8 CARROSSERIES 401 D SUR CHASSIS NORMAL



— La berline 4 places 401 D, au centre du stand Peugeot du Salon de Paris 1934. A l'arrière plan, on aperçoit le dos bombé dit "queue de castor" des conduites intérieures Peugeot 1935.

— Les dessinateurs publicitaires de l'époque n'hésitaient pas à tricher allègrement avec les proportions des voitures. Quelle différence entre la 401 du catalogue (dont le capot pourrait abriter 6 ou 8 cylindres !...) et la voiture réelle aux dimensions plus modestes.



— Le coach tôlé carrossé en petite série par l'usine : ce modèle était parfois baptisé "coach golf".

— Le roadster était livrable avec des roues ordinaires munies de jantes à voile plein ou des roues à rayons comme ici ; ces dernières figuraient au catalogue du constructeur (en médaillon).

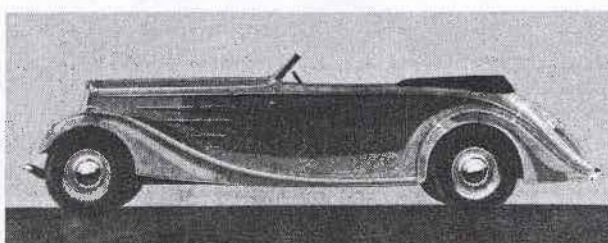
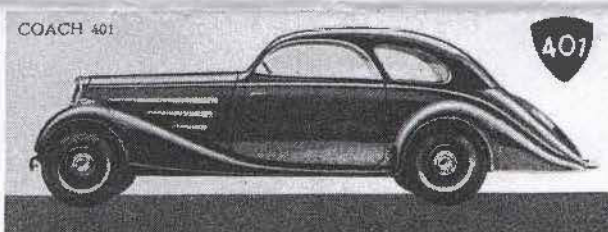
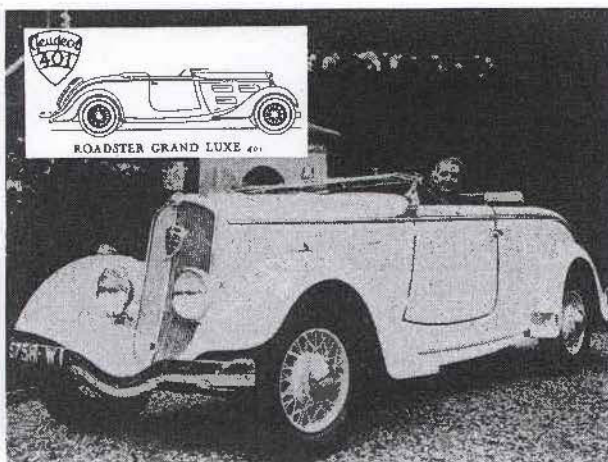
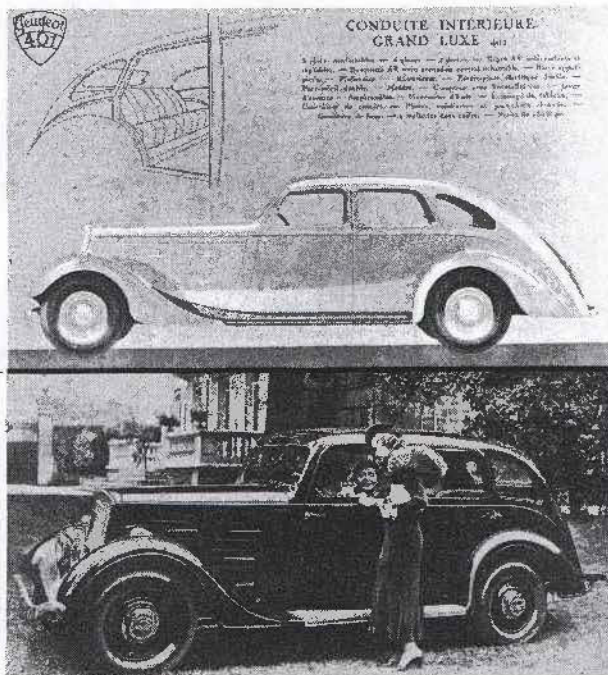


— Le coach d'écapotable d'usine coûtait le même prix que le coach golf et il en reprenait tout le bas de caisse. Ces deux modèles mesuraient 455 cm, soit 3 de plus que les conduites intérieures.

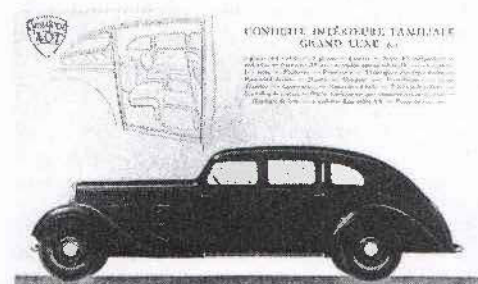
— Le coach 4 places Meulemeester, carrossé hors de l'usine mais vendu par le réseau Peugeot.

— Le coupé transformable Eclipse appelé aussi cabriolet tôlé. L'ouverture et la fermeture du pavillon de ce modèle s'effectuaient électriquement. L'Eclipse offrait 2 ou 3 places et mesurait 468 cm de long, soit 16 de plus que les conduites intérieures.

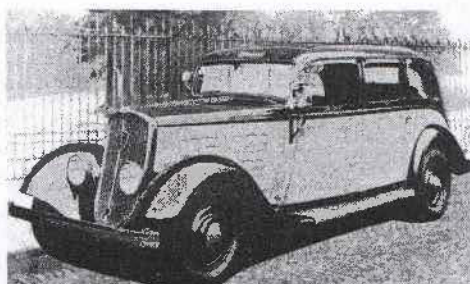
— Le coach d'écapotable Meulemeester, dont le bas de caisse était semblable à celui du coach 4 places provenant du même carrossier. Les 401 D Meulemeester étaient légèrement plus courtes que les conduites intérieures de série : 449 cm au lieu de 452.



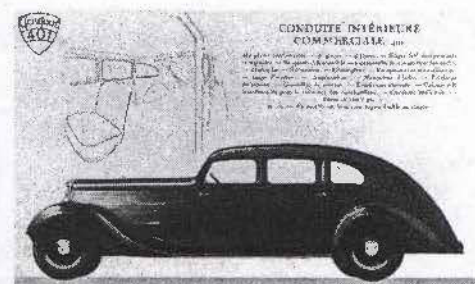
LES 3 CARROSSERIES 401 DL SUR CHASSIS LONG



— La conduite intérieure familiale 7 places disposait de deux strapontins face à la route.



— Le taxi recevait un pare-chocs rectiligne simplifié et il n'avait pas de feux sur les ailes.



— La conduite intérieure commerciale était livrable avec un hayon arrière simple ou double.



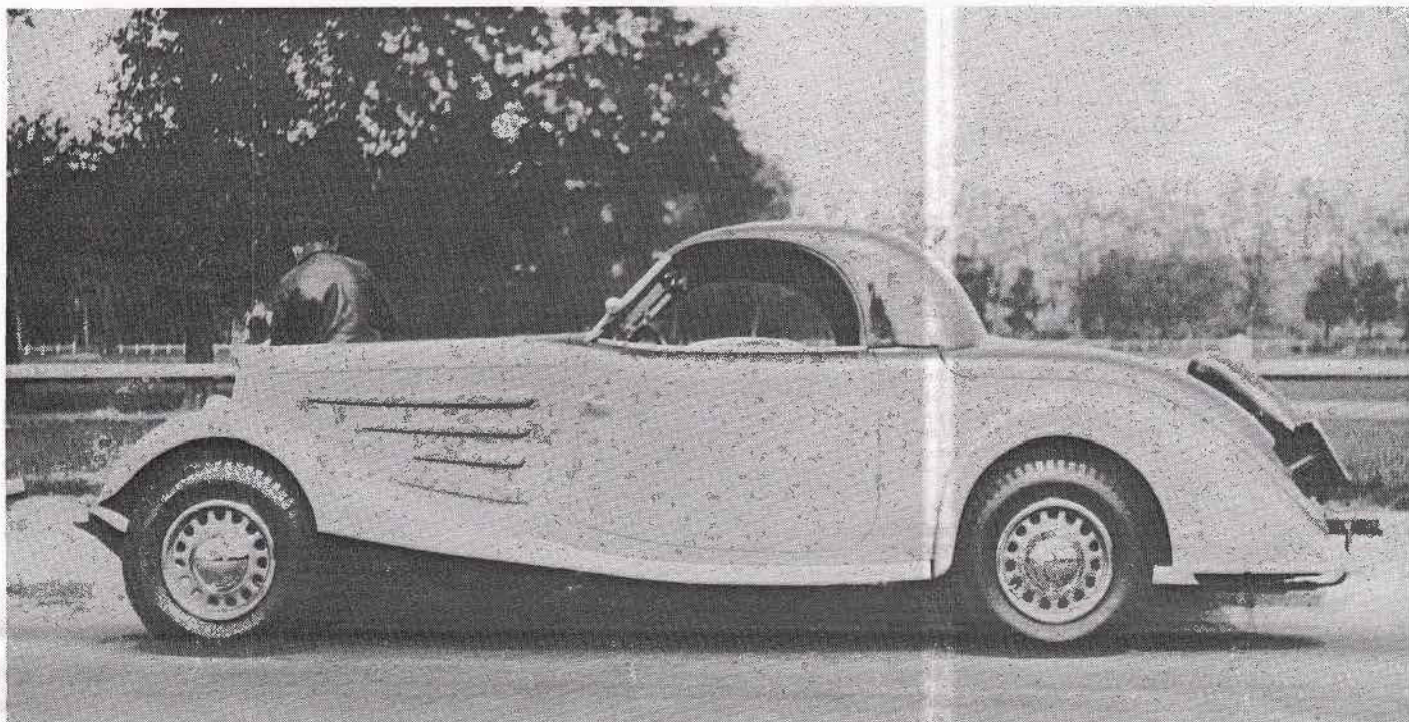
UNE AUTO PAR MOIS

par René BELLU

A l'occasion du lancement de la 605, il nous a semblé intéressant de jeter un regard sur la dernière Peugeot 6 cylindres d'avant-guerre. Comme la 605 aujourd'hui, la 601 représentait 55 ans plus tôt le haut de gamme de la firme de Sochaux. Elle aussi ressemblait beaucoup à la 4 cylindres dont elle dérivait : la 301 de l'époque occupait à peu près la situation actuelle de la 405. La ressemblance entre les 605 et 405 est

grande ; celle des 601 et 301 ne l'était pas moins, leurs silhouettes se confondaient, à la longueur près. Souhaitons néanmoins pour la 605 que la ressemblance s'arrête là : la 601 ne connut en effet qu'une carrière éphémère d'à peine un an et demi et sa production se limita à 4.000 exemplaires. Après elle, Peugeot abandonna les 6 cylindres pendant 40 ans : jusqu'à la 604 révélée au Salon de Genève 1975.

LA PEUGEOT 601 (1934-1935)



La 601 Peugeot dans sa version transformable électrique dont une vingtaine d'exemplaires seulement furent construits. Devenu rarissime, l'un de ces coupés Eclipse est exposé aujourd'hui dans le nouveau musée de l'Automobile de Muriaux (Jura suisse) inauguré en juillet dernier.

Lorsqu'elle avait stoppé la fabrication de la 12 CV "Six" au cours de l'hiver 1931-32, la firme de Sochaux s'était privée d'une clientèle aimant davantage le confort que les performances. Afin de retrouver cette clientèle non négligeable (près de dix mille 12 CV "Six" avaient été produites), Peugeot lança la 601 le 5 mai 1934, marquant ainsi son retour dans la catégorie des 6 cylindres.

A part son moteur et sa longueur, la 601 présentait de nombreux points communs avec les autres Peugeot 1934. Au niveau de la carrosserie elle épousait la forme de la 4 cylindres 301 mais son capot allongé la faisait évidemment bénéficier d'une silhouette plus flatteuse. Au niveau de la technique, la 601 restait également proche des 201 et 301 ; elle reprenait notamment les roues avant indépendantes, le cadre bloc-tube et la transmission à vis. Son moteur 6 cylindres de 2,15 l. conservait des soupapes latérales ; il était muni d'un régulateur de température d'huile. La boîte du type "synchromesh" disposait de trois vitesses silencieuses, avec synchronisation sur les 2^e et 3^e rapports. Le châssis de la 601 existait d'emblée en deux types : normal et long, ce qui permit à Peugeot d'offrir un choix de sept carrosseries dès le lancement au printemps 1934, choix qui fut porté à dix carrosseries dans la gamme 1935. Les modèles 1935 différaient peu des modèles 1934 ; on les reconnaissait surtout à leurs phares abaissés, à leurs poignées de capot allongées qui remplaçaient les petits tampons ronds des 601 initiales, à leurs feux de position et à leurs pare-chocs galbés plus élégants ; courant 1935, certaines 601 reçurent aussi des jantes à voile ajourée.

Peu rapides (environ 100 km/h) et pas particulièrement brillantes, les 601 devaient d'abord compter sur leur souplesse, sur leur habitabilité généreuse (en versions longues) et sur l'élégance de leurs carrosseries. Celles-ci existèrent au début en berline, roadster et coach décapotable sur le châssis normal ; en limousine familiale, berline aérodynamique, coach sport et coach profilé sur le châssis long. A partir du Salon 1934, les berline et limousine familiale profitèrent d'une ligne dite "aérodynamique", simultanément, la gamme des 601 normales s'enrichit d'un nouveau coach, d'un nouveau cabriolet et surtout d'un coupé "Eclipse" transformable électriquement. Ce modèle original comportait un toit métallique commandé par une tringlerie actionnée à l'aide d'un moteur électrique. Les prototypes de la Peugeot Eclipse naquirent au printemps 1934 grâce à la rencontre de

trois hommes : Darl'Mat, l'un des principaux concessionnaires Peugeot, installé rue Malar à Paris, Marcel Pourtout carrossier à Rueil et Georges Paulin ; ce dernier était dentiste mais il occupait tous ses loisirs en dessinant des projets d'automobiles pour M. Pourtout. En 1933, G. Paulin imagina un système de toit rigide s'escamotant entièrement dans le coffre arrière de la voiture. Il fit breveter son invention, la baptisa Eclipse et la soumit à M. Pourtout auquel Darl'Mat venait justement de demander l'étude d'un modèle original sur la base d'une Peugeot. Ainsi apparurent les Peugeot Eclipse aux premiers beaux jours de 1934, appelées aussi les voitures Paulin ; ces transformables furent montées le plus souvent sur des châssis 601 mais elles existèrent aussi en 301.

Construites seulement en petite série (21 exemplaires), les 601 Eclipse sont devenues rarissimes et même Peugeot n'en possédait pas dans sa collection. Pourtant, dans un musée voisin — celui de Muriaux situé dans le Jura suisse, à une soixantaine de kilomètres de Montbéliard — il en existe encore une visible dans un parfait état, dont le mécanisme de transformation s'anime électriquement devant les visiteurs. Inauguré en juillet dernier dans un bâtiment moderne baigné de lumière naturelle, ce nouveau musée de l'Automobile de Muriaux (*) apparaît comme particulièrement intéressant. Il contient près de 50 voitures dont certaines sont des pièces vraiment exceptionnelles, introuvables ailleurs (par exemple la 601 Eclipse, la Ferrari de l'acteur Clint Eastwood ou encore des Talbot et Delahaye carrossées en Suisse par Graber et Ramseier). Toute l'exposition de Muriaux repose sur le thème des voitures de sport : coupés, roadsters et cabriolets ; le rez-de-chaussée abrite les modèles du début du siècle jusqu'aux années 30 (cette décennie étant richement représentée) tandis que le premier étage est réservé aux voitures des années 40/50 et suivantes. Un excellent but pour une promenade dominicale qui, de plus, ne pose aucun problème de stationnement pour les visiteurs car il se trouve en milieu rural ; cafétéria et bibliothèque attenantes.

(*) Musée de l'Automobile de Muriaux, propriétaire Claude Frésard, CH-2338 Muriaux (Franches-Montagnes Suisse), tél. 039/51.10.40. Ouvert toute l'année sauf jour de Noël et jour de l'An.

CARACTÉRISTIQUES DE LA PEUGEOT 601

MOTEUR - 6 cylindres en ligne. Cylindrée : 2.148 cm³. Alésage, course : 72x88 mm. Puissance fiscale : 12 CV. Puissance réelle : 60 ch à 3.500 tr/min. Taux de compression : 6 à 1. Culasse en fonte. Distribution par soupapes latérales et arbre à cames latéral. Vilebrequin à 4 paliers. Alimentation par un carburateur Solex double corps ; réservoir de 60 litres en 1934 (65 l. en 1935). Allumage par batterie et delco ; correcteur d'avance monté sur toutes les Peugeot 1935. Graissage sous pression avec régulateur de température d'huile (ce dispositif permet de maintenir constamment l'huile à une température inférieure à 90 °, lui conser-

vant ainsi tout son pouvoir lubrifiant) ; contenance du carter : 10 litres dont 2 pour l'arbre à cames. Refroidissement par eau ; contenance du circuit : 13 litres. Equipement électrique 12 volts. Suspension du moteur self-amortie, réalisant la liaison du moteur avec le châssis au moyen d'un jeu silentbloks en matière élastique, à flexibilité longitudinale ou latérale variable.

TRANSMISSION - Classique aux roues arrière. Embrayage monodisque sec. Boîte 3 vitesses (2^e et 3^e synchronisées), commandée par un levier central au plancher ; rapports de démultiplication : première 0,267 ; seconde 0,578 ; troisième 1,00 ; mar-

che arrière 0,211. Pont arrière à vis et roue tangente (vis en dessous), avec couple de 4x20, 4x21 ou 4x22 ; démultiplication : 0,200 ou 0,190 ou 1,181.

FREINS - Mécaniques, duo-servo Bendix, avec tambour sur les quatre roues.

SUSPENSION - AV à roues indépendantes avec ressort transversal à lames. AR à essieu rigide avec ressorts longitudinaux à lames. Amortisseurs hydrauliques à double effet à l'AV et à l'AR.

DIRECTION - A vis et roue dentée, avec volant à gauche. Toutes les Peugeot 1935 sont équipées d'un nouveau

flector de direction améliorant la douceur et la précision. Rayon de braquage : 5,80 à 6,20 m selon empattement.

PNEUS - 160 x 40

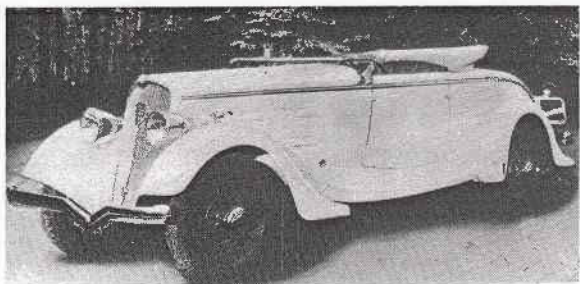
DIMENSIONS - Empattement : 298,5 cm en 1934, 307,5 cm en 1935, (601 longues ; 320,5 cm et 342 cm). Voie AV : 129 cm. Voie AR : 135 cm. Longueur totale de la conduite intérieure la plus courante : 480 cm (limousine 515 cm). Largeur totale : 160 cm. Hauteur : 160 à 164 cm selon carrosserie.

POIDS - Variable en fonction de la carrosserie. Châssis nu de la 601 normale : 850 kg (longue : 880 kg).

Conduite intérieure 6 places : 1.330 kg ; autres 601 normales de 1.230 kg pour le roadster à 1.436 kg pour le coupé transformable Eclipse. Limousine familiale longue : 1.385 kg.

VITESSE - 100 à 105 km/h.

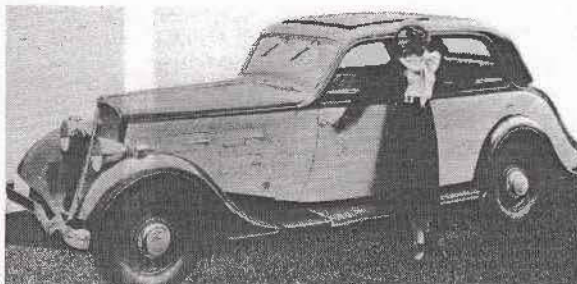
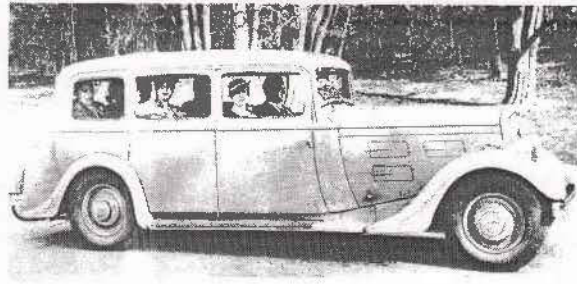
PRIX - Conduite intérieure 6 places : 29.500 F. Coach (dile et coach décapotable) : 36.000 F. Roadster : 32.000 F. Coupé transformable Eclipse : 39.750 F. Familiale 7 places : 33.000 F ; berline aérodynamique : 36.000 F ; coach sport : 36.000 F ; coach profilé : 37.000 F (ces 4 derniers modèles sur châssis long).



Les premières conduites intérieures 601 conservaient les caisses "carrées" des 201 et 301 vues au Salon de l'Automobile d'octobre 1933. Elles comportaient des pare-chocs à lame plate et des phares placés assez haut ; leurs feux de position avaient la même forme "obus" que les phares et leur capot recevait des petits tampons ronds latéraux en guise de poignée.

A gauche : les premières 601 sur châssis normal, carrossées ici en berline et roadster (les roues à rayons de ce dernier étaient optionnelles).

A droite : les premières 601 sur châssis long dans leurs versions familiale 6 glaces et berline aérodynamique (cette dernière avec une curieuse "robe à traîne").



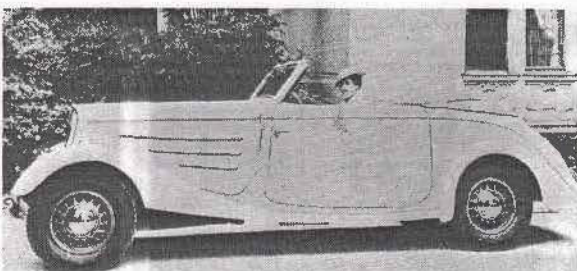
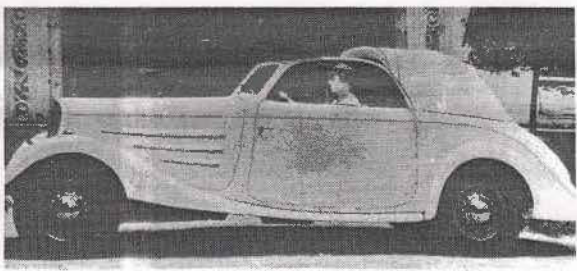
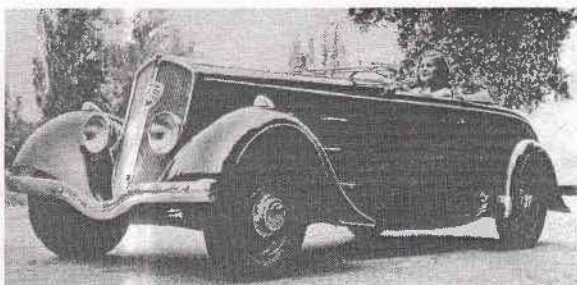
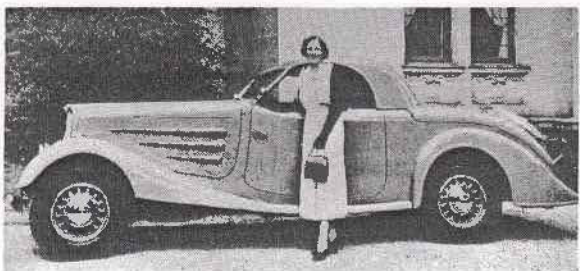
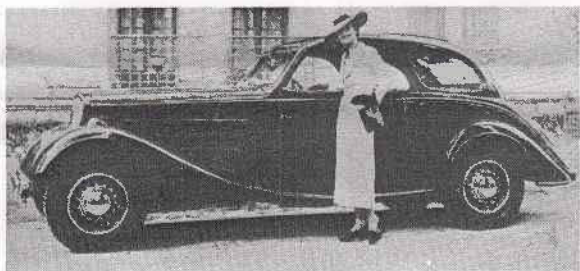
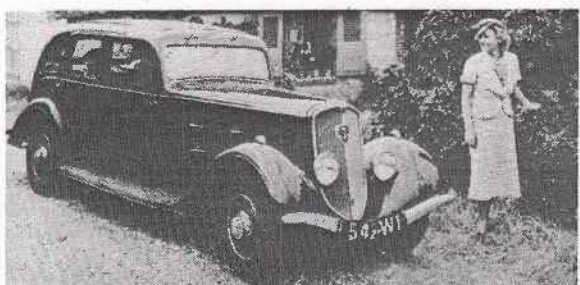
LES 601 1935

A partir du Salon 1934, les conduites intérieures 601 reprirent les nouvelles caisses à dos rond montées aussi sur les 201, 301 et 401. Simultanément, les phares se fixèrent plus bas et les feux de position sur les ailes avant adoptèrent une forme profilée ; les tampons ronds latéraux du capot furent remplacés par des poignées longues. De nouveaux pare-chocs cintrés et bombés équipèrent aussi les 601 de la gamme 1935 ; ils remplacèrent progressivement les pare-chocs à lame plate.

6 MODÈLES

SUR CHÂSSIS NORMAL
A gauche, les trois carrosseries tôlées de la gamme 601 normale 1935 ; de haut en bas : nouvelle conduite intérieure 6 glaces à dos rond, nouveau coach, nouveau coupé Eclipse transformable électriquement.

A droite, les trois carrosseries décapotables de la gamme 601 normale 1935 ; de haut en bas : roadster, nouveau cabriolet avec encadrement de porte fixe, nouveau cabriolet entièrement décapotable.



4 MODÈLES

SUR CHÂSSIS LONG
A gauche, les deux conduites intérieures de la gamme 601 longue 1935 ; de haut en bas : nouvelle limousine familiale à dos rond et berline aérodynamique (débarrassée de sa "robe à traîne" vue l'année précédente).

A droite, les deux coaches de la gamme 601 longue 1935 ; de haut en bas : coach sport et coach profilé (tous deux déjà vus l'année précédente).

