



▲ Pour la 301, on fait dans la sobriété avec ce tableau de bord en tôle peinte. Seule touche de luxe, la frise de bois qui le surplombe et court aussi sur le haut des portières.



COTE
22 000 €

Dans le vent !

Pour 1935, Peugeot joue la carte de l'aérodynamisme, histoire de contrer la Renault Celta quatre et surtout la révolutionnaire Traction Avant. Toutes les conduites intérieures de la marque au Lion arborent une nouvelle carrosserie, légèrement profilée, avec une poupe bombée qui leur vaut le surnom de "queue de castor". On se rapproche peu à peu du "fuseau Sochaux", beaucoup plus radical, lancé avec la 402. Ce cabriolet 301 D apparu pour l'année 1936 est doublement dans le vent : il est entièrement décapotable et il bénéficie de la ligne "aéro" modernisée par ses phares abaissés, ses pare-chocs joliment incurvés, ses feux de position profilés et ses ailes bombées.

Un petit marchepied et une large portière à franchir et me voilà assis sur l'accueillante banquette face au grand volant à trois branches avec son moyeu servant d'avertisseur et d'inverseur codes/phares. Un seul compteur central regroupe l'ampèremètre, la pression d'huile et le niveau d'essence. De part et d'autre, les boutons de starter, d'avance, de contact et de démarreur sont disposés sur la tôle peinte et seule une frise de bois courant sous le pare-brise et se prolongeant en haut des

portières apporte une discrète touche de luxe à cette austérité bien franc-comtoise. Telle l'horloge de même origine, la mécanique, à la première sollicitation, ronronne avec discrétion. Quelques instants de chauffe avant de repousser le starter et je saisis le long levier oblique pour l'abaisser à gauche vers le premier des trois rapports. Un léger clonk, pratiquement inévitable avec cette 1^{re} non synchronisée, et c'est parti ! Par habitude, je fais toujours un double pédalage pour monter les rapports avec une auto ancienne, même si ceux-ci sont synchronisés. On perd un peu de temps peut-être, mais la boîte me dit merci d'autant qu'on ne tente pas un 400 m départ arrêté ! Cela étant, le 1 465 cm³ de la 301 D se montre bien vaillant et, une fois la 3^e enclenchée, maintient un bon 90 km/h sur le plat. Capote et vitres baissées, bercé par la brise, la mécanique paraît encore plus silencieuse, et même le lancinant ronron du pont arrière se fait oublier. Douce et confortable, la 301 D taille la route et semble prête à aller au bout du monde. Certes, son freinage à câbles et sa tenue de route, bien que très convenables pour l'époque, ne souffrent pas la comparaison avec le cabriolet Traction, d'autant que

▲ Pour répondre à la révolutionnaire Traction Citroën, Peugeot se lance, mais toujours avec sagesse, dans l'aérodynamisme. Notez les phares abaissés, les pare-chocs galbés et les ailes joutives de ce cabriolet.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1 465 cm³, 35 ch, 100 km/h

Transmission : aux roues AR, boîte 3 vitesses

Trains roulants : roues AV indépendantes, bras oscillants et ressort semi-elliptique transversal, pont AR rigide, ressorts longitudinaux à lames, direction à écrou et vis sans fin, freins à tambours à câbles

Structure : châssis type bloc-tube, carrosserie cabriolet tôle sur ossature bois

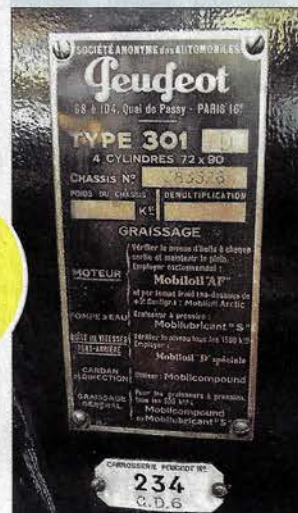
Dimensions-poids : 4,23 x 1,30 m, 1 050 kg

Production : 1 350 exemplaires

les deux autos étaient vendues à un tarif assez voisin. Ce qui n'est plus le cas de nos jours, paraît-il ! Eh bien justement, confortable et douce à manier, fiable et d'un entretien facile, cette coquette Peugeot 301 décapotable ne serait-elle pas, aujourd'hui, une alternative à sa rivale chevronnée ? ■



▲ Si les berlines Peugeot 301 D arborent une poupe bombée, surnommée "queue de castor", le cabriolet adopte une ligne inclinée fort élégante.

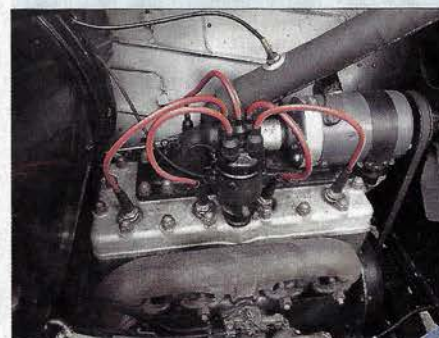


▲ Plaque constructeur disposée sous le capot.

"Contre toute attente, le 1 465 cm³ se montre vaillant"



▲ L'unique compteur central regroupe l'essentiel des informations : vitesse, mais aussi niveau de carburant, ampèremètre et pression d'huile.



▲ Le 4-cylindres de 1 465 cm³ "latéral" ne développe que 35 ch mais se montre costaud et endurant.