

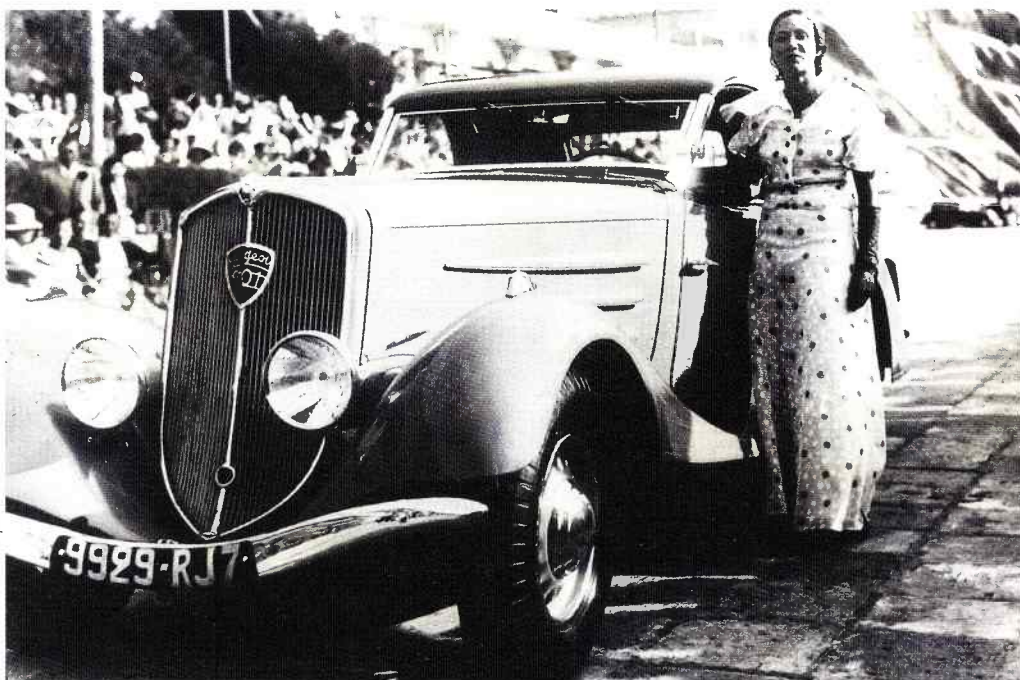
1934

1930/1940

Peugeot 601

Élégante, mais discrète

En mai 1934, la maison Peugeot dévoile la gamme 601 et se positionne ainsi de nouveau sur le marché des automobiles propulsées par un 6 cylindres en ligne. Malgré son statut haut de gamme au sein du catalogue, les tarifs demeurent raisonnables...



A - Archives Dominique Pascal - DR.

Pour la saison 1935, les optiques sont abaissées, le capot accueille des fentes latérales allongées et un dessin de pare-chocs beaucoup plus souple. Ici, un coupé Éclipse se présente au concours d'Élégance de Biarritz.

En 1908, Pierre, Robert et Jules Peugeot décident, dans un but purement commercial, d'un rapprochement entre les sociétés les Fils de Peugeot frères et les Automobiles Peugeot, entreprise dirigée par leur oncle Armand Peugeot. La fusion définitive a lieu deux années plus tard.

Les débuts en 6 cylindres

C'est également en 1908 qu'apparaît, pour la première fois au catalogue de la marque, un modèle animé par un 6 cylindres en ligne, le type 105. Cette imposante mécanique de 11 150 cm³ entraîne les roues arrière via de solides chaînes. Trois configurations de carrosserie sont disponibles. Le tarif dispendieux de 28 000 francs correspond logiquement au statut haut de gamme de la voiture. Pour comparaison, la petite Lion Peugeot s'échange

contre une somme de 4 200 francs. 23 exemplaires de type 105 seulement sont livrés entre 1908 et 1909. Présenté en 1910, le type 133 adopte une mécanique d'une architecture identique mais d'une cylindrée ramenée à 3 317 cm³. La transmission s'effectue désormais par cardans. La production demeure toujours extrêmement limitée : 50 unités quittent

PRIX D'ÉPOQUE

Gamme 601 D :

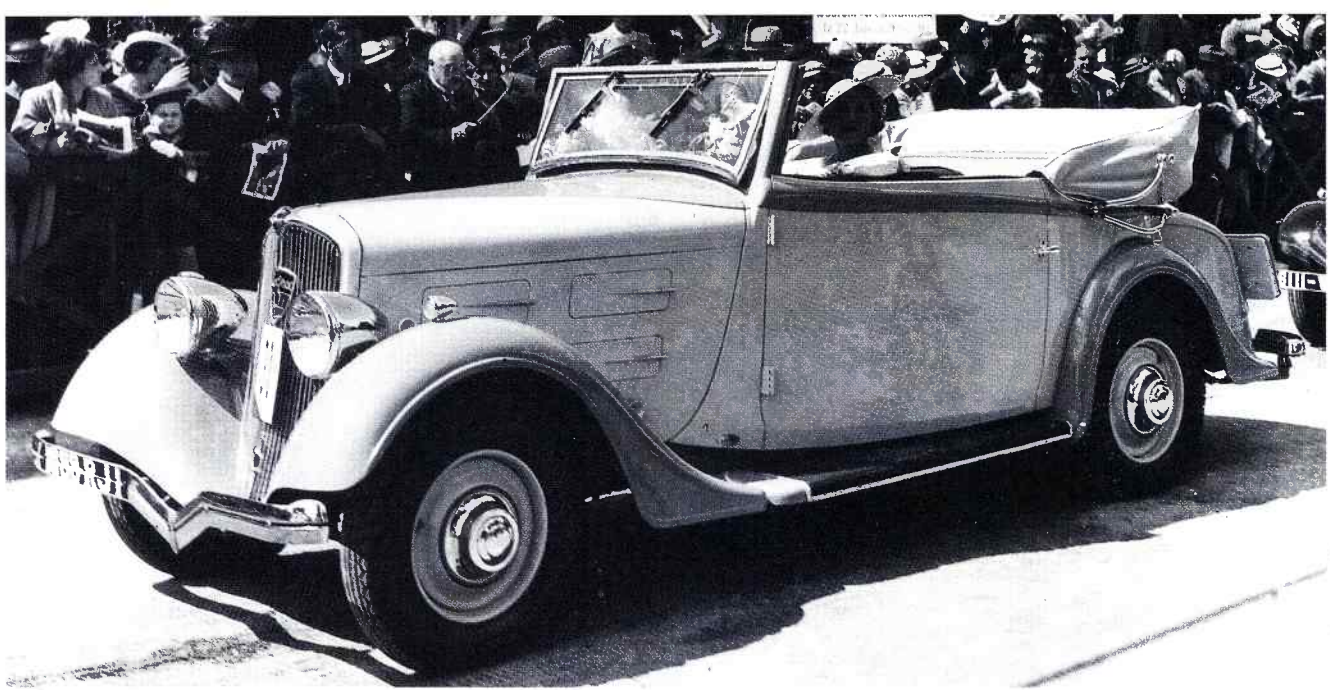
Conduite intérieure six glaces : 29 500 francs ;
Coach tôlé : 36 000 francs ;
Cabriolet : 36 000 francs ;
Roadster : 32 000 francs ;
Coupé transformable Éclipse : 39 750 francs.

Gamme 601 D Longue :

Berline six glaces, sept passagers : 33 000 francs ;
Conduite intérieure aérodynamique : 36 000 francs ;
Coach sport : 36 000 francs ;
Coach profilé : 37 000 francs.

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Peugeot.
Type :	601 D 1935.
Moteur :	6 cylindres en ligne.
Cylindrée :	2 148 cm ³ .
Alésage x course :	72 x 88 mm.
Puissance :	60 ch à 3 500 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur Solex 30 FFVS.
Distribution :	soupapes latérales.
Allumage :	batterie et bobine.
Transmission :	boîte de vitesses à 3 rapports.
Pneumatiques :	160 x 40.
Empattement :	298 puis 307 cm (601 Longue : 320 puis 342 cm).
Voie :	135 cm.
Longueur :	460 à 475 cm (selon carrosserie).
Largeur :	160 cm.
Poids :	entre 1 230 et 1 430 kg.
Vitesse maximale :	105 km/h.



B - Archives Dominique Pascal - DR.

Ce cabriolet élégant, bâti sur un châssis millésime 1934, n'est pas une caisse d'usine, mais une création d'un artisan extérieur. Peut-être un carrossier originaire du Grand Duché du Luxembourg, où a été réalisé ce cliché.

CHIFFRES DE VENTE

Voici le nombre de 601 livrées de février 1934 à juillet 1935 :

601 : 1 235 unités ;
601 L : 779 unités ;
601 D : 1 074 unités ;
601 DL : 911 unités.

les ateliers de Lille entre 1910 et 1911. La marque au Lion inscrit de nouveau une gamme 6 cylindres à son catalogue en 1920, avec le type 156. Cette fois, le moteur de 5 954 cm³ adopte le dispositif de distribution dit « sans soupapes », inventé par le chercheur américain Knight, un système très prisé à l'époque par d'autres marques françaises de luxe, telles que Voisin ou Panhard, pour son silence de fonctionnement. Mais il faut ajouter qu'il est aussi complexe à régler et accuse une certaine

fragilité. Honneur suprême, un torpédo 156 est sélectionné par la Présidence de la République à la grande joie du locataire du palais de l'Élysée, Alexandre Millerand. Mais, en 1924, la nouvelle 18 CV Sport Type 174, au fougueux 4 cylindres de 3,8 litres, vient mettre un terme provisoire à la saga des Peugeot à 6 cylindres.

Après une courte absence

Produite de 1928 à 1932, l'élitiste type 184 22 CV (6 cylindres sans soupapes, 80 ch) reprend discrètement le flambeau en compagnie de la 12 CV Six (aux soupapes latérales), assemblée elle aussi de 1928 à 1932. Le 5 mai 1934, la marque de Sochaux aborde de nouveau le segment des automobiles dont le capot abrite un 6 cylindres, grâce au type 601 12 CV. Le groupe aux soupapes latérales, d'une cylindrée de 2 148 cm³, donne 60 ch et s'accouple à une boîte de vitesses à 3 rapports. Comme ses sœurs de chaîne, la 601 est bâtie sur un châssis « bloctube », aux roues indépendantes, de 298 cm d'empattement. La transmission à vis est désormais un principe technique maison. La machine, aux lignes

agréables et modernes, se présente sous trois configurations de carrosserie : un joli roadster, un coach décapotable et une berline.

Des versions longues

Produite en parallèle, la gamme 601 Longue (empattement de 320 cm) offre quatre autres choix de caisses : une conduite intérieure, un coach sport, une berline aérodynamique à l'étrange partie arrière fuyante, suivant les critères esthétiques contestables du moment, sans oublier un très réussi coach profilé. Mis à part quelques modifications esthétiques et l'ajout au catalogue d'un coupé Éclipse transformable électriquement en cabriolet, la Peugeot 601 D (empattement de 307 cm) et 601 DL (empattement de 342 cm) millésime 1935 ne connaît pas de profonds bouleversements. En octobre 1935, l'arrivée du programme majeur et révolutionnaire de la 402 efface complètement la carrière chic mais fort discrète de la série 601 D, dont la fabrication est définitivement stoppée en juillet 1935. ■

10_045_003



C - Archives Dominique Pascal - DR.

Informant le public sur toute la gamme Peugeot 1935, cette belle annonce met l'accent sur la vitesse grâce au dessin d'une 601 DL en configuration coach profilé.

COTES SUR LE MARCHÉ DE LA COLLECTION

601 berline : de 20 000 F à 65 000 F (3 049 € à 9 909 €).
601 D roadster : de 55 000 F à 180 000 F (8 385 € à 27 441 €).
601 DL berline aérodynamique : de 30 000 F à 80 000 F (4 573 € à 12 196 €).
601 DL coach profilé : de 35 000 F à 90 000 F (5 336 € à 13 720 €).

ON TOURNE !

Sur un châssis de Peugeot 601 D Éclipse, les Ateliers Marcel Pourtout réalisent une carrosserie très novatrice aux lignes « ponton », dont la calandre préfigure celle de la 402. La voiture est livrée à l'écrivain-cinéaste Marcel Pagnol, en août 1935, et fait de la figuration dans le film *Le Schpountz*, interprété par Fernandel.