

COUPS DE CŒUR » Offrez-vous les années 30 !



Le coupé Peugeot 301 D, ici un modèle 1936, est très élégant.



Cet intérieur est celui d'un roadster 301 CR de 1934.

Peugeot 301

PAISIBLE MAIS FIDÈLE

+ Roues avant indépendantes - Fiable - abordable
- Peu performante

Ca n'est pas avec la 301 que vous battrez des records de vitesse. Mais celle-ci vous amènera, fidèlement, où vous lui demanderez d'aller. Cette 8 CV compacte et élégante est une voiture **séduisante et sans ennui.**

Après le succès de sa 201, la première Peugeot à "zéro central", le constructeur franc-comtois choisit, au printemps 1932, de donner à cette dernière une sœur un peu plus grande et un peu plus puissante. La 6 CV partage donc désormais le catalogue avec une 8 CV qui marque, par ailleurs, le début de la politique de rationalisation chez Peugeot.

Dès sa présentation, la 301 est disponible en quatre carrosseries, la conduite intérieure recevant un capot à quatre volets d'aération contre cinq pour la berline de voyage, le roadster et le cabriolet Grand Luxe, ces dernières se distinguant par leur auvent orné d'une moulure en pied-de-botte. Comme la 201 Confort apparue quelques mois auparavant, la 301 Confort possède un train avant à roues indépendantes sur lequel Peugeot axe l'ensemble de sa communication. Rigide, le pont arrière est suspendu par des ressorts demi-cantilevers inversés disposés à l'oblique. La 301 est extrapolée de la 201 dont elle reprend la ligne générale. Par rapport à celle-ci, elle possède un châssis plus long dit "bloctube" à profilés fermés qui permet l'aménagement de carrosseries à six places. Son moteur est un 4 cylindres de 1465 cm³ développant 34 ch pour 90 km/h. Au Salon 1932, la conduite intérieure reçoit à son tour les capots à cinq volets puis, au printemps suivant, la 301 se pare de carrosseries modernisées un peu aérodynamiques annonçant celles du millésime à venir.

Quatre finitions complètent la gamme : une berline classique, un coach, un coupé golf et un faux cabriolet. Pour

l'année 1934, toutes les Peugeot adoptent une ligne modernisée avec phares obus, calandre en coupe-vent légèrement inclinée, volets d'aération horizontaux, pare-chocs plus épais et ailes enveloppantes munies de bavolets. La cellule de la carrosserie est inchangée. La 301 Confort devient 301 CR et s'enrichit de carrosseries longues : un coach sport, une familiale, une Commerciale ainsi qu'un taxi.

Mais 1934 est aussi, pour Peugeot, l'occasion de développer, en parallèle une deuxième gamme de 301 dites "Aérodynamiques". Premier constructeur généraliste à oser ce genre nouveau, la marque au lion va donc expérimenter le style non pas avec des prototypes, mais en testant la clientèle. En cours d'année, pas moins de trois déclinaisons d'une même berline vont se succéder, lesquelles se distinguent par l'allongement successif de leur poupe, la dernière comportant une "traîne" fort élégante. Fin mars 1934, le moteur gagne un troisième palier de vilebrequin, mais aussi trois chevaux (37 ch au lieu de 34) par élévation du régime de rotation, portant la vitesse à 95 km/h.

L'apparition, en 1935, de la 401 s'accompagne d'une réduction de l'éventail des 301 qui n'existent plus qu'en conduite intérieure Luxe et Grand Luxe ainsi qu'en Commerciale à hayon arrière. La puissance moteur est ramenée à 35 ch, mais la vitesse, si l'on en croit la réclame, gagnerait encore 5 km/h pour atteindre les 100 km/h.

1936 est la dernière année de production. Peugeot opère un petit élargissement de la gamme 301 D avec l'ajout d'un coupé deux-quatre places est d'un cabriolet. Afin d'écouler les stocks de cette auto démodée par la sortie d'une 402 à la ligne futuriste, les tarifs diminuent un peu alors que le moteur bénéficie désormais d'une culasse en alliage d'aluminium. La puissance reste identique. La 301 sera remplacée en 1937 par la 302, une 10 CV reprenant les lignes de la 402 mais sur une caisse plus compacte. ■

Il s'agit ici d'une conduite intérieure six places 301 Confort 1933. Les cinq volets de capot permettent de la distinguer de l'année 1932.



Peugeot va expérimenter le style, non pas avec des prototypes, mais en testant la clientèle

PEUGEOT 301 [04/1932 - 09/1936] • Cote en 2010 : 6 500 (Commerciale) à 25 000 euros (roadster) • Cote en 2020 : 5 000



Voici une Peugeot 301 D conduite intérieure Grand Luxe 1936 (jantes ajourées).



(Commerciale) à 24000 euros (roadster).

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale: 8 CV.

Moteur: 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc et culasse en fonte (culasse alu à partir d'octobre 1935), soupapes latérales. 1465 cm³ (34, 35, 37 ch). Refroidissement liquide par pompe à eau.

Alimentation: un carburateur simple corps horizontal.

Transmission: roues arrière motrices, embrayage monodisque à sec à commande mécanique, boîte 3 (1^{re} non synchronisée). Levier au plancher.

Structure: châssis à longerons fermés sur lequel repose une carrosserie composite bois/tôle, roues AV indépendantes par bras inférieurs oscillants, essieu AR rigide, ressort AV semi-elliptique transversal supérieur, deux ressorts quart-elliptiques AR, amortisseurs hydrauliques à levier AV/AR, tambours AV/AR à commande mécanique par câbles, direction à boîtier, roues 400 mm.

Vitesse maxi: 90 à 100 km/h.

Consommation: 9 à 11 l/100 km.



PERIODE A SUIVRE

Avril 1932 - septembre 1936

(70497 exemplaires toutes séries et carrosseries confondues).



TENDANCE

La demande ayant dégringolé ces dernières années, il est désormais possible de faire de belles affaires. Ne vous en privez pas.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



DISPONIBILITE PIECES

Relativement bonne en occasion si l'on a de la patience. Les pneus sont chers.



POINTS A SURVEILLER

Corrosion: globalement résistante à la corrosion si elle n'a pas servi de poulailler, la 301 fait encore partie de ces voitures aux tôles épaisses. Attention à l'état des boiseries.

Moteur: fiable (surtout les modèles à vilebrequin trois paliers).

Points faibles: réglage des freins.



A partir de mars 1934, le 4 cylindres latéral de la 301 a été doté d'un vilebrequin à trois paliers lui permettant d'atteindre le régime de 4000 tr/mn. Aujourd'hui, mieux vaut se montrer plus raisonnable.