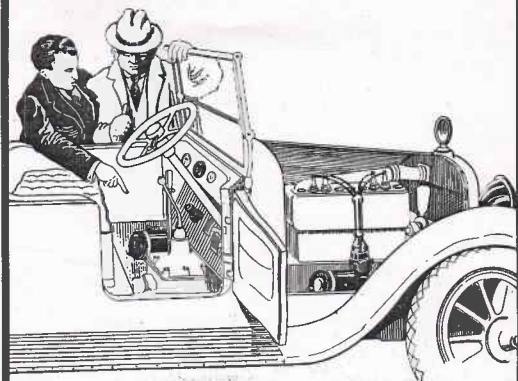


# UNE AUTO



# PAR MOIS

## TECHNIQUE

● **MOTEUR.** — 4 cyl. en ligne de 1.465 cc (72 x 90) développant 35 CV au frein. Fixation par 4 supports caoutchouc. Le carter supérieur forme bloc avec les cylindres. Culasse rapportée. Vilebrequin supporté par 3 paliers forés intérieurement pour la distribution de l'huile sous pression. Pistons en alliage léger à 4 segments. Arbre à cames commandé par chaîne. Soupapes latérales situées du côté droit commandées par poussoirs réglables. Les soupapes doivent être réglées avec un jeu de 0,20 mm à l'admission et 0,30 mm à l'échappement.

● **ALIMENTATION.** — Réservoir de 45 litres placé à l'avant et alimentant le carburateur par gravité. Carburateur Solex horizontal à starter et appauvrisseur. Réglage normal : buse 22, gicleur 115 x 57, chapeau 16 x 300. Réglage « riche » permettant d'augmenter la vitesse : buse 24, gicleur 125 x 51, chapeau 13 x 300. Réglage « pauvre », économique : buse 19, gicleur 100 x 51, chapeau 19 x 300.

● **GRAISSAGE.** — Le moteur est graissé sous pression par pompe à engrenages noyée dans la réserve d'huile et commandée par l'arbre à cames agissant par renvoi hélicoïdal. Epuration par filtre placé à droite du moteur. Clapet de décharge avant le filtre. Prise de manomètre après le filtre agissant sur cadran au tableau. La pression normale est de 4 kg, moteur froid. Moteur, chaud, elle est d'environ 3 kg à 60 km/h et tombe à 1 kg à 20 km/h. Elle est voisine de 0 à l'extrême ralenti. Contenance du carter : 7 l. Consommation normale : 0,150 l. à 0,250 l. aux 100 km/h.

● **REFROIDISSEMENT.** — Par circulation d'eau activée par turbine placée à la partie supérieure de la culasse, actionnée par courroie trapézoïdale commandant, outre la turbine, le ventilateur et le dynamo, les 3 organes étant placés sur un même axe. Radiateur type mono-bloc monté sur silent-bloc avec calandre rapportée. Vidange par robinets sur radiateur et bloc cylindre.

● **EQUIPEMENT ELECTRIQUE.** — Par batterie 6 V logée sous le siège avant gauche, dynamo du type compound (ou magnéto sur commande spéciale et avec supplé-

ment pour les pays tropicaux) et allumeur commandé par le prolongement de l'arbre de la pompe à huile. Avance réglable au tableau. Démarreur électrique commandé par tirette au tableau et agissant sur le moteur par lanceur Roux. Débrayage par écrou en bout d'axe.

● **TRANSMISSION.** — Roues arrière motrices. Embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Boîte à 3 vitesses et marche arrière avec synchronesh aux 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> vitesses, formant bloc avec le moteur. Pont arrière constitué par un carter en deux pièces et deux tubes formant essieu, relié au châssis par tube de réaction articulé par genouillère sphérique sur la boîte de vitesses. L'arbre de transmission passe au centre du tube de réaction ; il est soutenu en son milieu par roulement à billes.

● **SUSPENSION.** — Roues avant indépendantes réalisées par deux parallélogrammes articulés. Ressort avant transversal comportant des lames isolées entre elles par rouleaux. Ressorts arrière semi-elliptiques disposés d'arrière en avant. Amortisseurs hydrauliques Peugeot à double effet.

● **DIRECTION.** — Du type à roues et vis sans fin avec rattrapage de jeu. Commande des fusées par barre montée à rotules. Rayon de braquage : 5,50 mm.

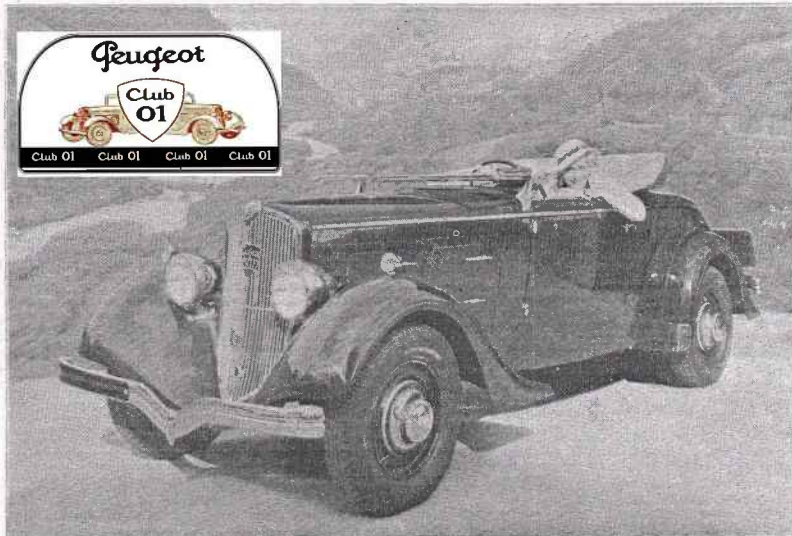
● **FREINS.** — Auto-serreurs à un point fixe, sur les 4 roues. Commande par câbles. La pédale commande les freins sur les 4 roues ; le levier à main agit sur les roues arrière.

● **CHASSIS.** — Du type bloc-tube. Il est formé par deux longerons en tôle emboutie à partir d'une tôle en U renversé fermée par soudure d'une section complémentaire. Voie AV, 1,230 m ; voie AR, 1,243 m ; empattement, 2,590 m ; poids du châssis au : 613 kg. Pneus 140 x 40. Le châssis porte à l'arrière deux guides-cric en fer plat.

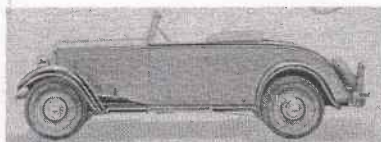
● **IDENTIFICATION.** — Plaque du constructeur fixée au tablier, à l'intérieur du capot, côté droit. Numéro de châssis frappé sur le longeron en face du moteur, côté droit. Numéro du moteur frappé sur l'avant de la culasse, côté droit.

# Peugeot

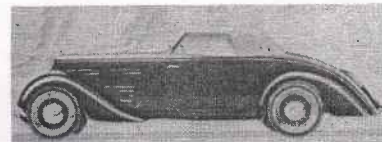
## 301 D - 1934



Peugeot dénommait ce modèle « roadster » bien qu'il eût des glaces latérales. Pare-brise rabattable, spider, absence de marche-pieds limit les ailes, portière de faible hauteur... dame au charmant sourire et magnifique paysage. Tout ce qu'il fallait pour plaire.



AVANT. — Le même roadster en plus trapu. La mécanique est très semblable au moteur « self-amorti » près (1933).



APRES. — On effile, on allonge... en dessin surtout. Les phares, avant de se cacher sous la calandre, sont descendus très bas (1936).

**P**EUGET est de nos jours une grande marque nationale, la plus grande même et ses ambitions s'étendent largement au-delà des frontières. Il n'en était pas de même dans les années 30-40 et qui parcourait la France était frappé de voir que si les Peugeot dominaient de très loin le marché dans l'est, elles célaient vite la place à Renault ou Citroën dans les autres régions. Peugeot était alors une marque de souche régionale bien marquée, un peu méprisée, comme il se doit, des Parisiens et qui s'efforçait peu à peu et avec succès d'aileurs, d'imposer une image plus large. Une image basée sur « la qualité qu'on ne discute pas », non encore tout à fait effacée à l'heure actuelle.

Après des modèles de dénominations diverses et non normalisées, Peugeot adopta, au salon de 1929, en lançant la 201, les sigles en trois chiffres avec un zéro central (bien commode pour la passage de la manivelle...) auxquels a été resté fidèle. Cette petite voiture, bien étudiée et peu à peu perfectionnée et qui se dénommait alors 201 C, se vit doublée, au début de 1932, d'une sœur plus « étoffée », la 301 C qui se méla, au salon, à la Monarque Renault et à la Rosalie « 8 » Citroën. Trois voitures de puissances, de performances, de confort comparables prévues pour une large diffusion et bien adaptées aux besoins du Français moyen.

Calandre plate, ligne « caisse à savon », pour les berlines, la 301 C allait devenir en 1934 301 CR puis 301 D de ligne plus arrondie, pare-brise et coffre inclinés, calandre coupe-vent... Un aérodynamisme publicitaire plus que réel bien que Peugeot, déjà, travaillât la question et le catalogue 1934 proposait une « berline spéciale grand luxe aérodynamique » que l'on voit dans cette page. En 1935, le pas était franchi, toutes les Peugeot qui rêvaient de s'effiler (les dessins d'usine s'en

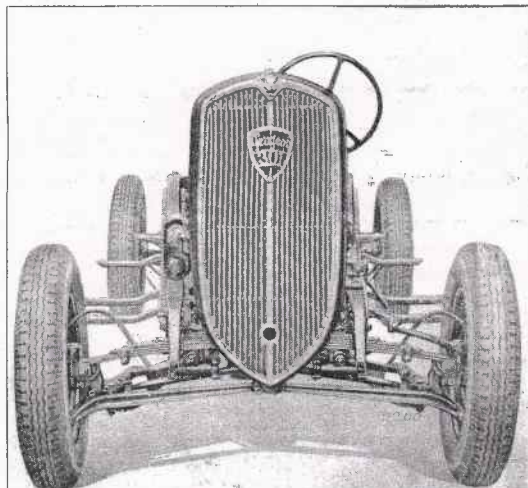
doonnaient à cœur joie) adoptaient une « queue de castor » sans décrochement d'une élégance assez discutée, en berlines. La gamme se compléta, vers le haut, en 1934 par la 401 et la 601, 6 cylindres qui suivirent la même évolution esthétique. L'apparition de la 401 entraîna une réduction des dimensions de la 301. La 402 « fuseau Sochaux » apparut au salon de 1935 et, avec la 302 puis la 202, les « 01 » furent mises peu à peu à l'écart mais sous la dénomination 201 M la 301 D « aérodynamique » survécut jusqu'en septembre 1937.

Sous des apparences simples l'évolution des modèles Peugeot est, en fait, à cette époque, assez complexe et conserve un relent artisanal qui n'est pas sans charme mais pose plus d'une colle à l'historien.

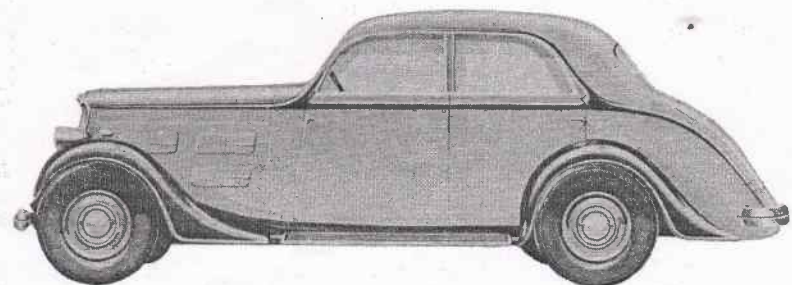
Outre la berline aérodynamique, plus élégante que ses sœurs de 1935, la gamme 301 1934 comportait une berline avec malle séparée, une limousine de même allure, un coach tôle à deux glaces et longue malle effilée, un cabriolet à quatre places sous capote et, enfin, le joli roadster de notre photo de tête. Il n'est pas exact de dire « enfin » car la gamme 301 avait un important prolongement en utilitaires.

Voitures simples, voitures sérieuses, les 301 Peugeot étaient cependant visibles à l'évolution technique. Elles possédaient des roues avant indépendantes et, à partir de 1934, pour répondre au moteur flottant de Citroën leurs groupes furent montés, sur blocs élastiques ce qui permit de les déclarer « self amortis ».

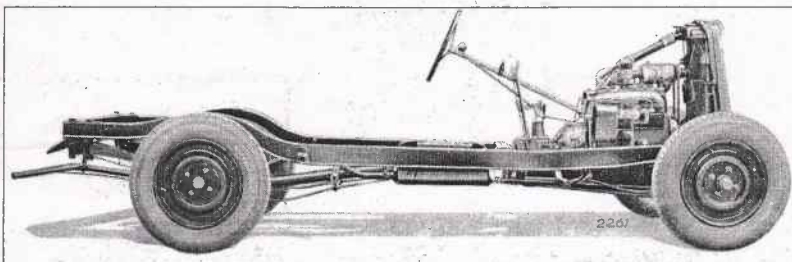
A mi-chemin entre les Citroën qui s'efforçaient d'avoir toujours une longueur d'avance et les Renault, trop attachés au passé et qui techniquement, traînaient la patte, les Peugeot de cette époque ont bien des qualités et peuvent, à bien des égards, donner des satisfactions à leurs restaurateurs.



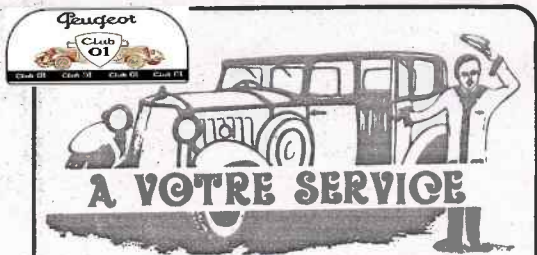
Ci-dessus, le châssis vu de face montrant le détail de la suspension à roues avant indépendantes apparue sur la 201 C au salon de 1931, première voiture de série à adopter ce système qui, à ce stade, améliorerait le confort sans rendre meilleure la tenue de route (P. Dumont). A droite, le châssis vu latéralement. On remarque la position du ventilateur et de la dynamo sur un même axe qui se poursuit jusqu'à la pompe à eau, et le châssis bloc-tube. Une structure, par ailleurs, très traditionnelle.



« Du vent de la vitesse est né le nouveau profil aérodynamique ». La « berline spéciale » 1934 qui annonçait la ligne 1935, sans décrochement.







**A VOTRE SERVICE**

**Service de pièces détachées neuves Austin-Healey, MGA, Triumph.**

**Peter H. Edwards, 32, rue du Gal-de-Gaulle - 41160 Morée. Tél. (54) 82.72.75.**

**BELGOM**

● **BELGOM ALU**  
Désoxydant lustrant pour rénover et faire briller comme un miroir toutes surfaces en ALUMINIUM, CUIVRE et TOUS ALLIAGES.

● **BELGOM POLISH**  
Super lustreur rapide pour peintures et chromes.

● **BELGOM BLANC**  
Peinture spéciale pour faire des FLANCS BLANCS.

● **BELGOM F.B.**  
Pâte des années 50-60 pour nettoyer A FOND vos flancs blancs d'origine.

● **BELGOM BLEU**  
Rénovateur pour capotes, intérieurs, toits en vinyle, pneumatiques, etc.

TARIF T.T.C. (extra) + frais d'envoi

**BELGOM BLEU**  
Rénovateur  
1 l. 40 F + 11,50 F = 49,50 F

**BELGOM F.B.**  
1 kg 40 F + 11,50 F = 51,50 F

**BELGOM BLANC**  
1 kg 74 F + 11,50 F = 85,50 F

**BELGOM POLISH**  
1 l. 74 F + 11,50 F = 85,50 F

**BELGOM ALU**  
1 l. 58 F + 11,50 F = 69,50 F

Joindre chèque à la commande

Sans frais d'envoi à partir de 6 flacons divers et remise de 25 % pour 24 flacons, 30 % pour 48 flacons.

Recherchons distributeur France et étranger

EN VENTE dans les magasins accessoires, à défaut chez:  
**BELGOM FRANCE**  
B.P. 1 - CLERMONT-Champs  
72200 LA FLECHE  
Tél. (43) 94 37 15

**RACING DIFFUSION**

19, rue Léon-Frot - 75011 PARIS  
Tél. 373.78.51.

Fabrication, réparation, rénovation, restauration de toutes pièces mécaniques pour autos et motos.

**ENPI**

77330 LESIGNY - Tél. 002.28.94  
Pour une belle finition de votre carrosserie ancienne, nous tenons à votre disposition une MOLESKINE SPECIALE WEYMANN et divers accessoires, lanternes, profils aluminium, etc... et toujours l'adresse de nos revendeurs de jons d'aites moleskine. Dépositaire exclusif de tous nos produits en Belgique :  
**GARAGE DU TILLEUL S.P.R.L.**  
6110 Montigny-le-Tilleul, Belgique  
Tél. (071) 51.61.82

**REMORQUAGE**

de 1 ou 2 véhicules, en France et à l'étranger, toutes distances.  
**CHARPENTIER, 66 bis, avenue Marbeau, 94420 Plessis-Trévise.**  
Tél. 576.88.95.

**CHROMAGE**

A.P.F. 27, rue de l'Union  
78600 Maisons-Laffitte  
Tél. 962.57.21  
Pas de garantie sur pièces zamac réparation.

**NICKELAGE**

**CABINET TEPPAZ**  
8, rue Mulet - 69001 LYON  
Tél. (7) 827.21.12

Assure depuis 15 ans tous véhicules anciens, vol, incendie, tous risques. Nouvelles formules forfaitaires pour collection flottes de véhicules anciens et modernes de 2.300 F TTC à 3.900 F TTC; flottes véhicules anciens quel que soit le nombre : 1.300 F TTC; véhicules isolés autos, motos : de 250 à 580 F TTC.

**Peugeot**

**N**OTRE étude de la 301 Peugeot dans le cadre de nos pages « Une auto par mois » nous a valu deux lettres intéressantes de lecteurs qui « en connaissent un rayon » sur le sujet : un sujet, nous l'avons dit, plus délicat qu'il peut paraître à première vue car on trouve chez Peugeot, à l'époque et hors catégories, de multiples variations des caractéristiques en cours d'année et des solutions techniques particulières. Nous avons déjà dit que Peugeot était alors une grande marque régionale qui aspirait à la notoriété nationale. Il est vrai qu'elle y était déjà bien parvenue (on cite, à juste raison, le fait que les taxis 401 et 402 faisaient partie du décor parisien, comme les G 7 et ceux de 1939, la production de Sochaux en additionnant tourisme et utilitaires légers égalait presque celle des deux grands) mais qui voyageait en France à cette époque en observant avec l'œil d'un futur passionné d'autos anciennes était frappé de la prédominance Peugeot dans l'est (presque un monopole...) alors que les voitures de la marque étaient, ailleurs, plus claires-mées.

Donnons tout d'abord la parole à M. Georges Beuflès, de Champagne-sur-Seine.

Tout d'abord je vous signale que cette voiture, comme toutes les Peugeot, tout au moins depuis la 201, avait l'équipement électrique en 12 volts, tension fournie par deux batteries de 6 volts, 45 ampères placées sous le plancher avant, de part et d'autre de l'arbre de transmission. Ce plancher, en tôle emboutie, fixé par quatre verrous, avait deux trappes, fermées par des plaques de contreplaqué, permettant d'accéder aux bouchons d'addition d'eau distillée. Ces deux batteries étaient couplées en série par un câble. Les 201 M et certaines 301 (peut-être d'autres modèles aussi de la gamme 01) ont eu une batterie 12 volts placée sous le plancher arrière, à gauche. Concernant cette série 01, plusieurs autres particularités doivent retenir l'attention : à la 201, Peugeot a inauguré la mode des portières articulées sur le montant central de caisse, mode qui s'est généralisée sur les Citroën avec la T.A., sur les Renault avec les premières caisses aérodynamiques et sur pratiquement toutes les autres marques (Hotchkiss, Talbot, etc.) sauf sur certaines qui, elles, supprimaient le montant central (Salmson, Fiat et Simca). Autre particularité des 01, les roues avant indépendantes : c'était l'essai avant coupé en deux, articulé sur le travers avant du châssis et maintenu en position par une jambe de force en tôle pliée articulée assez loin en arrière... Ce système assez simpliste a été utilisé jusqu'aux 402-302.

Il convient également de signaler le montage assez particulier du palier central de vilebrequin. A l'origine le moteur 201 était un « deux paliers ». Les coussinets étaient du type douille en une seule pièce. Côté volant le carter avant comportait une grande ouverture par laquelle rentrait le vilebrequin dans le carter. Pour adjoindre un palier central qui a fait Peugeot ? Il a ajouté une cloison centrale, adjoignant une portée centrale

**COURRIER TECHNIQUE**  
ET CONSEILS AUX NOVICES



sur le vilebrequin et monté autour de celui-ci un coussinet en deux parties. Mais comme il fallait que les deux manetons des cylindres avant passent dans le cloison, il a fait une grande ouverture dans celle-ci, ce qui a amené à faire un coussinet de grand diamètre extérieur. On enfilait donc par l'arrière le vilebrequin équipé de son coussinet central, lequel après mise en position, était maintenu par un long vis tangentielle au coussinet serrée de l'extérieur. Les manetons du vilebrequin étaient creux et fermés à chaque extrémité par une pastille (conique extérieurement, je crois), les deux pastilles étant tenues par un boulon de 6 traversant. Les bous s'accumulaient dans ce « réservoir » et lorsqu'il était plein jusqu'au trou d'amorçage d'huile à la tête de bielle, c'était la bielle coulée.

Je vous signale également que sur les berlines 201-301 de la série que vous évoquez (première série à radiateur coupe-vent, malle licence « coquille », le pare-brise s'ouvrait non pas comme traditionnellement à cette époque par articulation sur le côté supérieur, mais par coulissement vers le haut, dégageant ainsi un passage d'air à la base. Toujours concernant cette série 01, autant les 201 et 301 eurent du succès, autant les 401 et 601 (celle qu'on voyait venir de loin, dixit publicité d'époque) furent boudées. Il est vrai que les deux premières n'avaient guère de concurrence en cette cylindrée alors que pour les deux autres le choix ne manquait pas.

Avant de terminer, permettez-moi de vous féliciter pour votre excellent alma-

nach que j'ai rangé aux côtés des allemands Citroën d'époque que j'ai eu la chance de retrouver.

Voyons ensuite les observations de M. Claude Gueldry, de Versailles, qui souligne les différences, quelque peu escamotées dans notre rapide étude, entre la 301 CR et la 301 D.

Vous avez des excuses, nous dit-il, des changements dans la série 01 étaient continus, mais les photos correspondantes à la 301 CR alors que les indications techniques cadrent avec la 301 D.

La 301 CR 1939 qui n'eut qu'un an d'existence, connut deux importantes modifications dans le mécanisme :

— 1) le passage du moteur SER à des paliers (issu de la 301 C) au moteur SER/3, trois paliers, qui continua sur la 301 D, en SER/4.

— 2) le passage des freins Peugeot à tringles aux freins Bendix à câbles qui, selon les mauvais esprits, freinaient aussi mal avec plus de risque de blocage.

Modifications non simultanées, semble-t-il, puisque une notice Peugeot de l'époque donne en caractéristiques les 34 CV du moteur SER et fait mention des freins Bendix qui vont se généraliser chez Peugeot. Il y aurait donc trois variantes mécaniques de la 301 CR pour un an de production !

M. Gueldry souligne enfin que l'ultime 01, la 201 M, n'était plus en production quand la 202 fut lancée. La 201 M fut au catalogue jusqu'au salon 1937 et c'est à ce salon que fut lancée la 202... Nous sommes donc assez d'accord.

**VU A RÉTROMOBILE**

Outre APF, Art Mobiles, Art Collection Auto, Odenbach, Atelier Renaissance Automobile bien connus de nos lecteurs et cités dans les pages de ce numéro consacrées à la rétro-mobilité 80 on notait la présence de nombreux commerçants et artisans amis parmi les exposants.

● **Tonneline**, le grand spécialiste des réfections d'échappements pour tous modèles, exposait pour la première fois à la Bastille.

● **Racing-Diffusion** proposait ses services pour la fabrication, la rénovation et la restauration de toutes les pièces mécaniques.

● **M. Louvigné**, le spécialiste du moteur rotatif, exposait une Citroën GS spéciale birotor.

● **Les Ets Boissard** proposaient « une ouverture nouvelle sur les laques » et s'offraient à réaliser les restaurations les plus difficiles telles que celle d'un volant de Delage en bois déformé, éclaté. Traité avec des méthodes éprouvées et recouvert de quatorze couches d'un produit à base cellulosique, il retrouve son aspect d'origine...

● **ENPI** présentait ses fabrications appréciées : moleskine, jons d'ailes, profilés aluminium, lanterne, accessoires électriques.

● **BELGOM**, spécialiste en produits d'entretien, exposait toute sa

gamme pour rénover, détacher, laver, dégraisser, désoxyder, lustrer, polir, traiter les flancs blancs, dégraisser, dissoudre, essuyer... nous en oublions certainement.

● **Paris-Vitrines** exposait, on s'en doute, des vitrines. Qui n'a pas besoin d'une vitrine chez soi ?

● **Jagtime** faisait découvrir un service peu banal : des véhicules anciens de grande classe (Jaguar, Lagonda) à disposition des clients. Avec chauffeur (en livrée d'époque sur simple demande), s'il vous plaît !

● **La Sté ORIL** proposait son parking « Haute Sécurité » porte de Bagnolet réservé aux véhicules anciens et de collection.

● **Les Editions Rodier** exposaient leurs intéressantes rééditions (voir, dans ce numéro, rubrique « Les Livres »). On admirait, sur le stand, une C4 1928 parfaitement restaurée.

● **Old-Auto** faisait connaître la nouvelle revue « Archives » qui porte son nom et intéresse tout autant les amateurs de modèles réduits que de « vraies »

● **Enfin, Pégase**, toujours fidèle au poste, vous incitait aux découvertes...

Pour entrer en relation avec les commerçants cités dans les adresses vous seriez inconnues, nous écrire. Nous ferons suivre.

En raison de l'abondance des matières, la suite de l'A.B.C. de la restauration est reportée au prochain numéro.

**LA VIE DE L'AUTO**  
16, rue Le Primatice - B.P. 15  
77301 FONTAINEBLEAU  
CEDEX  
Tél. (16.6) 422.62.75

Directeur : Alain GEORGES

Réalisation technique : Michel POTIER

Le contenu de « LA VIE DE L'AUTO » ne peut être reproduit sans autorisation.

La direction se réserve de refuser les publicités qu'elle jugerait non conformes au caractère, à l'esprit ou à l'esthétique de la revue.

N° de commission paritaire : 58344

Imprimerie Presse Calvados Giberville



« La Vie de l'Auto - Elève » S.A.R.L.  
Le directeur de la publication Daniel GEORGES

● M. Garzeau, de Saint-Nazaire, nous conte que, s'intéressant aux Lancia, il a voulu téléphoner au Club Fiat (C.A.F.E.) pour parler de sa petite 1300 Zagato. Il est tombé sur la concession Fiat Paris Centre. Bravo ! Hélas, il a eu au bout du fil un brave monsieur qui ne savait pas qui était Zagato, ignorait presque tout de Lancia ; par contre, il avait une Fiat et même plusieurs à vendre qui valaient bien toutes les Lancia du monde.  
Gag ou récupération ? demande M. Garzeau.  
Mea culpa, cher lecteur qui avez pris ce numéro de téléphone dans L.V.A. Le C.A.F.E. n'est plus au bout de ce fil là... Il faut demander le 796.06.06. Nous l'avons déjà signalé ; c'est une occasion de le répéter.

Peut-on transformer une berline 11 BL ou 11 B en cabriolet. La voiture transformée doit-elle passer aux Mines ?  
J.-L. Legembre, Saint-Romain

Ce genre de transformation a été bien souvent réalisée mais il faut, bien entendu, disposer d'une base saine de berline et d'une carrosserie de cabriolet correspondante (légère ou normale). On peut imaginer, par exemple, qu'on récupère une épave de cabriolet et qu'on possède une berline saine. On coupe, on soude, c'est théoriquement bien simple, à condition d'être un bon spécialiste et nous ne conseillerons pas à un bricoleur du dimanche (même de qualité...) de s'y lancer à corps perdu.  
La transformation étant faite, le cabriolet qui renait ainsi à la vie devra, si l'on veut circuler bien en règle, passer à l'examen des Mines.

Ne nous faites pas dire que l'authenticité sera parfaite mais le recensement que nous avons publié des cabriolets et coupés Traction montre que le propriétaire sera en bonne compagnie, aux côtés de cabriolets « 15 » bâtis à partir d'une base de 6 cyl. et d'une carrosserie de cabriolet 4 cyl. « normal ».



● Dans votre numéro du 1<sup>er</sup> mars, vous parlez des cabriolets Citroën Traction.