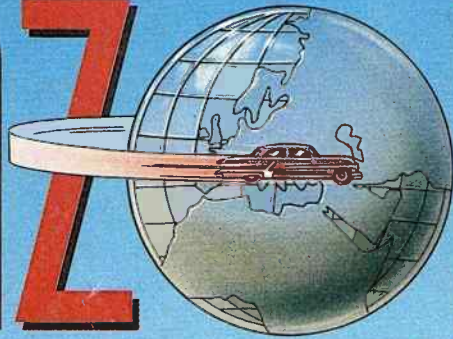


GAZOLINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

p. 43 **Technique**

Retravailler un volant [2]

p. 47 **Simca 8**

Guide d'achat

Redécouverte p. 18

Taxi Peugeot 401

Restauration p. 34

Renault 4 CV



2 CV Barbot

Et aussi Epaves : la fin d'un mouroir
 • Citroën Méhari • Simca P60 :
 montage du **train AV** [2] • Matra
Murena [2] • Véhicules publicitaires
Menier • Gabriel **Dugat** • **Gladiator**

<http://gazoline.net>

M 05076-91 - F: 3,50 €

REDÉCOUVERTE
PEUGEOT 401

Pensé



La 401 de Jean-Claude, devant la gare de Longueville, pour les besoins du téléfilm "De soie et de cendre", dont le tournage vient de s'achever.



En 1934, Peugeot se décide enfin à investir le marché du taxi, jusque-là tenu par Renault e

REDÉCOUVERTE

PEUGEOT 401

Pour durer

Taxi Peugeot 401 DLT



Un taxi Peugeot 401 en majade dans les rues de Pantin... On se croirait revenu soixante ans en arrière. La scène se passe pourtant aujourd'hui, et très souvent, ce taxi participant à de nombreux tournages de films.

degré moindre, par Citroën. Et il va frapper un grand coup, avec une 401 bien étudiée.



Ce n'est qu'en 1962 que le taximètre sera obligatoirement situé à l'intérieur du véhicule. Le petit drapeau qui indique que le taxi est libre étant alors remplacé par un signal lumineux sur le toit. Le chiffre 5 sur fond rouge indique ici le numéro du véhicule et permet l'identification de son chauffeur auquel était attribué une couleur.



Le taximètre s'appelait à l'origine taxamètre. Il a été imaginé par M. Kratz-Boussac et utilisé dès 1901. Il enregistre toujours les mêmes paramètres : trajet effectué, durée de temps écoulé, prix à payer, suppléments, et tarif. Lorsque l'auto roule, le compteur relié à un flexible enregistre les tours de roue et les traduit en kilomètres et en prix. A l'arrêt, c'est une horloge qui prend le relais. Les autres indications qui figurent permettent de suivre la vie du taxi puisqu'on y trouve les totalisateurs de la recette quotidienne du cocher, des suppléments, du nombre de prises en charge, des kilomètres parcourus...

Hep taxi ! » L'apostrophe n'est plus de mise dans la circulation moderne, mais indispensable pour stopper l'impressionnante masse de la Peugeot 401 limousine, jaune et noir (les couleurs de la Compagnie S. L. O. T. A.), qui glisse dans un bruit feutré le long du trottoir pour se garer. Jean-Claude Charpentier, son propriétaire, ouvre la portière, lisse sa blouse et salue le client, deux doigts à hauteur de sa casquette. Puis ouvre la porte AR qui donne accès à un immense espace dédié au confort. Large banquette au dossier et à l'assise généreux, de la place pour les jambes qu'on peut allonger à l'infini, éclairage au plafond... En face, mais à plus d'un mètre, les deux vitres qui assurent la séparation d'avec l'habitacle du chauffeur. Sous une barre qui per-

place démesurée qui lui est offerte (la publicité de l'époque affirmait même que le taxi Peugeot 401 était le seul capable de transporter un landeau). De fait, le passage de roue est rejeté derrière cette porte, offrant donc un dégagement impressionnant. Et comme le coffre n'est pas destiné à recevoir les bagages, mais simplement à accueillir la roue de secours et l'outillage nécessaire au chauffeur en cas de... crevaison, la banquette est, elle aussi, placée le plus loin possible, compte tenu de l'inclinaison de la lunette AR. La concurrence (Renault KZ 11 ou Citroën AC4 en tête) ne pouvait offrir mieux. Jean-Claude doit alors faire le tour de l'auto pour ouvrir la porte AV droite et glisser les valises à côté de son siège, sur une surface en alu-



Tout a été pensé pour que le chauffeur et les clients soient installés le plus confortablement possible



Ce taxi a obtenu sa dernière autorisation en mai 1960. A l'époque, ces contrôles avaient lieu tous les deux ans.

met sans doute d'accrocher son parapluie ou de mettre son imperméable pour éviter qu'il ne se froisse, deux panneaux qui préviennent qu'il ne faut pas fumer dans cette auto, ni cracher ! Dessous, deux strapontins pour accueillir d'éventuels passagers supplémentaires, et qui sont pour l'heure paisiblement repliés dans leur logement.

De la place pour un landeau

La porte se referme sur un client manifestement comblé par cette

minium brossé antidérapante. Au passage, on notera qu'un strapontin permet d'accueillir éventuellement un sixième passager (cinq places à l'arrière), mais le règlement n'autorisait cette procédure que dans les cas les plus extrêmes. « Attention, prévient Jean-Claude, ce n'est pas là l'un des 1.803 taxis réalisés directement par Peugeot, comme le prouve le Type qui figure sur la plaque d'identification. Ce n'est pas un "DLT" (T pour Taxi), mais un "DL" qui a été transformé par la compagnie, en 1935. C'est pour cette raison que la porte droite s'ouvre toujours d'avant en arrière alors que, sur les DLT, elle est articulée côté pare-brise, l'angle inférieur côté montant central pouvant se replier. » Ça permettrait, une fois cette partie biseauté relevée, de laisser la porte ouverte, tout en roulant, si les bagages venaient à dépasser... Trois autres détails témoignent qu'il s'agit là d'une réalisation postérieure à la période de fabrication du Taxi 401 : le toit des versions officielles était, en effet, ouvrant, tout comme le pare-brise, et toutes ces autos

étaient équipées de la T. S. F.. A l'intérieur, on trouvait en plus, pour les passagers, une chaufferette formant repose-pieds, bien utile l'hiver, et des stores aux vitres latérales et pour la lunette AR. C'étaient les seules modifications pratiquées par Peugeot, sur la base du Type DL. Avec l'adjonction de l'imitable taximètre que Jean-Claude actionne simplement en basculant d'abord le panneau "Libre" éclairé par sa petite ampoule. Puis en tournant la clé à oreillettes sur le côté, qui commande la remise à zéro du compteur. Bien visible du passager, le prix de la course s'affiche à droite (la prise en charge minimale est restée à... 1,20 franc !). A gauche, les deux chiffres indiquent les éventuels suppléments qu'il faudra percevoir au terme de la course (pour les bagages, pour le chien ou... le landeau...). Dessous, les différentes informations qui permettent de contrôler les rotations du taxi avec son kilométrage total parcouru, le kilométrage en charge, à vide... Au dos, et plombé, l'appareil inviolable qui affiche le nombre de jours durant lesquels le taxi a fonctionné depuis

sa dernière révision. Le chiffre rouge, à gauche, indique le type de tarif : "1" pour le jour (applicable de 6 h 30 à 23 h), "2" pour la nuit. Dessous, la plaque de couleur est numérotée. On sait ainsi que l'utilisateur du taxi n° 5 est Jean-Claude, puisque sa couleur est le rouge. Son co-chauffeur avait droit, lui, au jaune. Et filant jusqu'à la roue gauche, la prise compteur qui

permet au taximètre de calculer la distance parcourue.

Actif jusqu'en... 1962 !

De part et d'autre du pare-brise, les deux lanternes ne sont pas simplement là pour l'esthétique. Elles permettaient d'identifier, de nuit, les taxis en circulation, le numéro d'immatriculation de la voiture étant

Six glaces latérales, un empattement de géant, tout a été fait pour que les passagers aient un maximum de place à disposition.



REDÉCOUVERTE PEUGEOT 401

Les couleurs jaune et noir sont celles de la Compagnie S. L. O. T. A. pour laquelle a été réalisé ce taxi sur base d'une 401 DL. Il ne fait donc pas partie des 1.803 exemplaires fabriqués par Peugeot entre novembre 1934 et août 1935. Mais c'est le seul modèle ayant survécu pour témoigner...



Jean-Claude Charpentier et son taxi Peugeot 401 "Pour le ciné"

Ça fait plus de vingt ans que Jean-Claude Charpentier possède cet unique survivant d'une époque bien révolue. Révolue ? Pas si sûr, parce qu'après une restauration qui aura duré une petite année et qui lui conserve la patine du temps, ce taxi poursuit sa carrière... au cinéma. On a ainsi pu le voir récemment dans Monsieur Batignolle de Gérard Jugnot ou dans le Jean Moulin diffusé à la télévision. « Il y 25 ans, j'étais tout aussi dingue de voiture qu'aujourd'hui, raconte-t-il. J'avais déjà quelques autos

lorsqu'un copain m'a demandé si je voulais bien l'accompagner, avec une des mes autos, sur un tournage. J'ai ainsi fait un premier film, puis un second... J'ai racheté des voitures, j'ai fait d'autres films... Et voilà comment on arrive à joindre l'utile à l'agréable. A côté de gens qu'on n'aurait pas imaginé croiser un jour, à se retrouver dans des endroits dont on n'imaginait même pas qu'ils existaient... A jouer les

figurants, au volant de ses propres autos, dans des films en costume... A voir des truquistes démolir pour de faux une voiture... En plus, ce milieu-là et cette façon de mettre en scène des autos qui, du coup, ne restent pas sous verre, ne sont pas restaurées en profondeur parce qu'il faut leur garder de la bouteille, ça permet de conserver une collection vivante. Qui bouge tout le temps. J'aime bien cette idée... » ■



Deux petits strapontins montés sur ressorts permettent d'accueillir deux passagers supplémentaires à l'AR.



À l'AR, cinq passagers peuvent prendre place, mais on pouvait également y glisser un landeau !

ssible, et disposent d'une place maximale. Jusqu'à pouvoir glisser, à l'AR, un landeau !

peint sur les côtés de ces lanternes Autoche, alors que la vitre AV arbore le nom de la ville dans laquelle il est enregistré, en l'occurrence Pantin. L'identification du véhicule ne s'arrête pas là puisque, côté droit, sur le capot s'ouvrant en portefeuille, une plaque reproduit le numéro attribué au taxi. Un numéro unique, certifié par les tampons de

la Préfecture du département dans lequel œuvre la compagnie à qui appartient l'auto. C'est, en quelque sorte, l'ancêtre de la licence d'aujourd'hui. Enfin, dernier détail, mais d'importance : la présence, sur la vitre latérale droite, des certificats délivrés par la Préfecture de Police et qui témoignent que ce taxi a travaillé jusqu'en... 1962, ces autorisations

étant valables deux années. « Au bas mot, précise Jean-Claude, il a dû faire plus d'un million de kilomètres, car il ne faut pas oublier que ces engins tournaient quasiment sept jours sur sept, avec deux chauffeurs au volant. L'immobilisation coûtait cher... »

De fait, les petits-artisans qui représentaient tout de même 56 % des propriétaires de taxis en 1935 s'arrangeaient pour s'associer à deux pour exploiter une automobile, passant leurs rares temps libres à entretenir la mécanique. Il faut en effet savoir que, compte tenu de la mauvaise qualité de l'essence d'avant-guerre (et même de l'immédiat après-guerre), il fallait procéder à un décalaminage hebdomadaire ! Dans les compagnies, qui regroupaient 26 % du parc roulant à la même époque (on estime qu'il y avait alors 18.000 taxis à Paris), on tournait même à trois chauffeurs sur les voitures, payés le plus souvent avec un salaire de misère. Deux hommes en pied (c'est ainsi qu'on les appelait), affectés définitivement à un véhicule, et un homme de roulement qui assurait le repos périodique rendu obli-

gatoire, même pour les conducteurs en pied. Auquel s'ajoutait généralement un homme de relais qui devait pouvoir pallier l'absence d'un des deux hommes en pied. Enfin, chez les petits joueurs (18 % du marché), les chauffeurs louaient leur voiture à la journée, et l'entretien est assuré entre deux rotations.

Jusqu'en 1936 et les nouvelles lois sociales, le travail du chauffeur est certes régi par des conventions, mais tous ne sont pas égaux devant le labeur. Car si les rotations, dans les Compagnies, sont respectées, il n'en est pas de même pour ceux qui louent leur véhicule. La journée est ainsi normalement découpée en tranches de trois heures de conduite successives, voire moins suivant la période de la journée (de 7 h à 10 h, de 11 h 30 à 12 h 30, de 13 h 30 à 15 h et de 18 h à 21 h), afin d'observer un temps de repos. Les accords de 1936 permettront d'améliorer sensiblement les conditions de travail de toute la profession, limitant notamment le nombre d'heures quotidiennes : 10 h pour les employés, 11 pour les artisans. Obligeant par

ailleurs à une journée de repos hebdomadaire et 15 jours de congés par an. Parallèlement, pour améliorer les ressources de tous, le nombre de taxis parisiens sera limité à 14.000 en 1938.

Mécanique souple

Cette avancée sociale, notre Peugeot 401 l'a évidemment connue, comme la plupart de ses confrères plus officiels qui, eux, étaient généralement peints en vert pâle et noir (symbole de la Compagnie Générale des Voitures ou G3), mais jamais en rouge et noir, les emblématiques couleurs de la Compagnie Française des Automobiles de Places qui deviendra la G7. Et pour cause, cette société ayant été rachetée par Louis Renault à la fin des années vingt pour lutter contre André Citroën qui avait créé la Société des Taxis Parisiens en 1922, afin d'écouler ses propres modèles. Sa longévité est même tout à fait exceptionnelle. Parce que si beaucoup de taxis ont traversé la seconde guerre mondiale et poursuivi leur carrière jusqu'à la fin des années 50,



La mécanique est d'une fiabilité époustouflante, plusieurs de ces taxis ayant dépassé le million de

il était déjà devenu rare de trouver trace d'un modèle aussi ancien dans les rues de Paris du début des années 60. L'un des plus connus étant alors un autre taxi sur base Peugeot 401, celui de Pierre de Vitry (pseudonyme de Pierre Alidière) qui a accompli, au volant de son engin sévèrement transformé, plus de... 2 millions de kilomètres à travers Paris.

Le modèle de Jean-Claude a sans doute moins souffert que ses corréligionnaires, et c'est ce qui explique qu'il soit, aujourd'hui, le seul témoin encore roulant de cette étonnante période. Mais, à l'évidence, Peugeot a joué la fiabilité à tous les niveaux pour tenter de faire sa place sur un marché largement dominé par Renault, et à une époque où Citroën a dû renoncer, suite à ses difficultés financières. La mécanique est ainsi largement surdimensionnée. Dérivée du quatre cylindres à soupapes latérales qui équipait déjà les 201 et 301 à succès. Réalisé à 78 mm (au lieu de 72), il s'offre une cylindrée de 1.720 cm³, pour une puissance de 44 ch à 3.500 tr/mn. On ne cherche pas, ici, à faire de longs runs. Mais bien à travailler sur la souplesse d'une mécanique qui doit être capable d'avaloir à peu près tous les types de carburant qu'on peut alors trouver. La publicité faite par Peugeot insiste d'ailleurs sur le fait que son taxi peut rouler avec du carburant poids lourd. Entendez par là qu'elle peut utiliser non pas du gas-oil, mais un carburant très pauvre en indice d'octane, tout juste composé d'essence additionnée d'alcool ou d'un quelconque dérivé permettant

d'éviter, autant que faire se pouvait, l'auto-allumage.

Sa consommation était donnée pour 10 à 12 litres aux cent kilomètres. Et pour 0,175 à 0,300 litre d'huile pour la même distance ! Pas de quoi effrayer les loueurs et les compagnies de taxis, car avec les 45 litres de carburant contenus dans le réservoir situé sur l'auvent, c'est une rotation complète que leurs chauffeurs peuvent accomplir avant de retourner faire le plein à leurs pompes.

Le système de refroidissement a soigneusement été étudié pour que l'auto ne chauffe jamais, même dans les cas les plus extrêmes, le circuit recevant la bagatelle de 10,5 litres d'eau. Cette mécanique bénéfique, de plus, du nouveau système de fixation au châssis, baptisé "Self-amorti" qui présente un avantage considérable pour les passagers de l'époque, ce montage sur silent-blocs limitant les vibrations transmises à la caisse, offrant ainsi un confort acoustique et physique bien meilleur qu'auparavant.

Tout pour le confort

Toujours dans l'optique d'offrir au client l'impression de « rouler dans son salon », Peugeot a adopté une boîte trois vitesses, avec seconde synchronisée d'une remarquable douceur et qui suffit dans la majorité des cas à la 401, quelle que soit la pente. Parallèlement, la butée d'embrayage n'est pas graphitée comme sur les autres versions, mais à billes, garante d'une plus grande longévité. Et, cette fois pour le chauffeur, la direction bénéficie d'un flector d'accouplement

Le coffre abrite en fait le strict minimum : la roue de secours dans un logement pratiqué dans la porte, et surtout l'outillage pour se dépanner rapidement.



Les essuie-glaces sont placés au-dessus du pare-brise, et ils sont animés par un moteur électrique.



pour l'adoucir, surtout à faible vitesse. De fait, l'auto est rarement fatigante à conduire, et malgré un rayon de braquage qu'on qualifiera de moyen (5,90 m), elle se manœuvre avec bonhomie. Robuste, fiable (d'où des coûts d'entretien réduits), le Taxi 401 présente encore d'autres avantages, cette fois réservés au chauffeur. Le pare-brise est ainsi balayé par deux bras d'essuie-glaces entraînés électrique-

ment. Le démarrage est assuré par un... démarreur, parce que Peugeot a installé une batterie généreuse de 12 volts et à fort ampérage. Cette puissance électrique a également permis le montage de grosses gamelles Marchal à vitres plates, mais aussi et surtout d'un véritable éclairage intérieur pour les passagers, mais également pour le chauffeur qui a droit à un cadran éclairé (oh, bien chichement !), tout au centre de la planche

de bord. Un cadran qui regroupe un compteur kilométrique avec kilométrage partiel, un ampèremètre, une jauge à essence graduée de 10 l en 10 l, la pression d'huile et, luxe suprême, une montre. Sur le volant, sont concentrées les commandes de phares et d'avertisseurs... Mais pas la moindre trace de clignotants car c'est ici le bras qui indique les changements de direction !

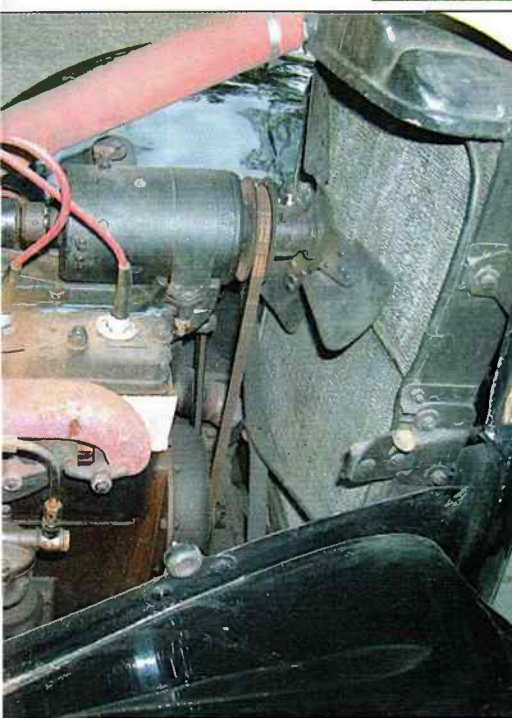
Au plancher, on retrouve la disposition classique des pédales, avec un accélérateur minimaliste. Le levier de vitesses courbé voisine avec le frein à main. Et l'immense volant vient manger une grande part de l'habitacle. Pour autant, et malgré le minimalisme du siège chauffeur, le rembourrage est suffisamment conséquent pour qu'on puisse envisager d'y passer une partie de la journée, sans craindre de se briser le dos, pas du tout assuré côté droit. Face à cette débauche d'arguments propres à satisfaire à la fois la clientèle, les chauffeurs et les propriétaires de ces taxis, on comprend mieux le succès remporté par ces 401 DLT dans les rues de Paris.

La planche de bord reçoit un compteur central et deux vide-poches. Bien pratique pour y mettre la monnaie.



Le chauffeur devait être isolé de ses clients. Par tradition, et par sécurité, bien que l'ouverture des glaces soit très aisée.

res ! Et son faible coût d'entretien en a fait l'une des autos les plus recherchées par les artisans...



Le moteur est un quatre cylindres à soupapes latérales d'une robustesse à toute épreuve.

mais également en province. Et même s'ils seront remplacés, dès septembre 1935, par des 402 plus élégantes avec leur ligne fuseau, ils ne quitteront pas pour autant le pavé. Certains disparaîtront évidemment pendant la seconde guerre mondiale, d'autres (la majorité) lui survivront pour continuer à servir de vitrine à leur géniteur. Qui pourra affirmer dans les années cinquante que ses taxis peuvent accomplir un million de kilomètres ou plus... Ou, plus justement, pouvaient... Parce qu'aujourd'hui personne n'oserait plus prendre ce genre de paris avec les autos bourrées d'électronique et totalement aseptisées qui les ont remplacés. Se déplacer en taxi avait décidément plus de charme avant-guerre. « Hep, taxi ! »

PETER FUCHS

À la droite du chauffeur, un strapontin est censé pouvoir accueillir un passager. Mais uniquement en cas d'urgence. Cet emplacement est, en réalité, dévolu aux bagages des clients.



Lorsque les deux grosses gamelles de ce taxi 401 trouaient la nuit, ça devait impressionner les promeneurs noctambules. Plus que le bruit feutré du moteur...

Passeport technique Taxi Peugeot 401

▼ Moteur

Quatre cylindres en ligne, soupapes latérales, bloc et culasse fonte, vilebrequin trois paliers ■ **Cylindrée** : 1.720 cm³ ■ **Alésage x course** : 78 x 90 mm ■ **Puissance fiscale** : 10 CV ■ **Puissance maxi** : 44 ch à 3.500 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur Solex 30 BHFD ■ **Taux de compression** : 6:1.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : mono-disque à sec Ferodo, type Comète ■ **Boîte de vitesses** : trois rapports + MAR, 2^e et 3^e synchronisées ■ **Rapports de boîte** : 1^{er} : 0,260 - 2^e : 0,578 - 3^e : 1 - MAR : 0,216 ■ **Couple conique** : 4 x 23.

▼ Structure

Châssis "bloctube" et

carrosserie en tôle d'acier emboutie ■ **Suspensions AV** : à roues indépendantes avec ressort transversal à lames et amortisseurs à bras Peugeot ■ **Suspensions AR** : essieu rigide avec ressorts longitudinaux à lames et amortisseurs à bras Peugeot ■ **Direction** : à vis et secteur ■ **Rayon de braquage** : 5,900 m ■ **Freins** : à tam-

bours et commande par câble sur les quatre roues ■ **Pneumatiques** : 160 x 40 ■ **Dimensions** : 4,670 x 1,600 x 1,620 m ■ **Voies AV/AR** : 1,293/1,353 m ■ **Empattement** : 3,155 m ■ **Poids** : 1.290 kg.

▼ Production

De novembre 1934 à août 1935 : 1.803 exemplaires.