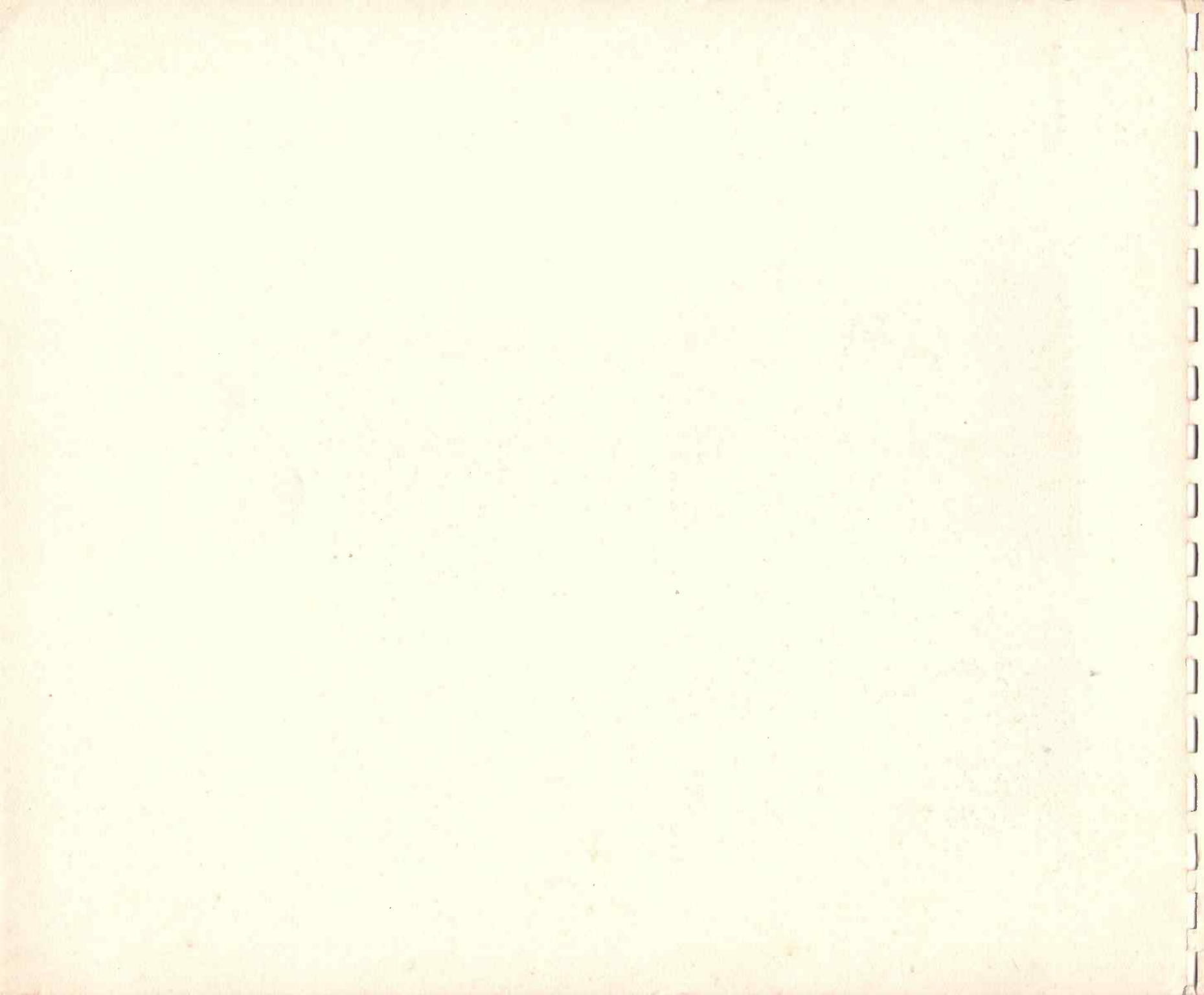


601



H. Durand

PEUGEOT



UNE VOITURE DE CONCEPTION
ENTIÈREMENT NOUVELLE

CONFORTABLE, SILENCIEUSE, ÉCONOMIQUE
CAPABLE DES PLUS BRILLANTES PERFORMANCES
EN VITESSE PURE, EN CÔTE
EN MOYENNE HORAIRE

601
Peugeot



H. Delucq

Symbole de courage
et d'indépendance

Le Lion est
l'emblème traditionnel
de Peugeot.

Puisse nos dessins
évoquer dignement
les nobles qualités
que présiderent depuis toujours
à nos destinées
de la grande marque nationale.

Delucq

Message

M. Jean-Pierre PEUGEOT
à MM. les Concessionnaires
et Agents de la Marque.

Mes Chers Amis,

Il y a cinq ans nous vous donnions la 201.

Il y a deux ans c'était la 301.

Aujourd'hui nous vous offrons une voiture qui ne le cède en rien à ses aînées.

Conçue par les mêmes hommes, réalisée avec le même amour de la perfection, forgée et affinée avec les mêmes soins jaloux, la 601 comporte un ensemble de caractéristiques qui jusqu'ici n'avaient jamais été réalisées sur un même modèle.

Aussi la 601 est-elle, dès à présent, pour vous, une importante possibilité de développer encore vos affaires.

Cette brochure vous dira ce que vous pouvez attendre de notre modèle nouveau ; elle vous indiquera ses performances.

Je vous parlerai seulement de ceux de vos clients pour lesquels la 601 a été créée.

*Il y aura toujours des amateurs pour une voiture qui procure **toutes** les satisfactions que peut donner la mécanique moderne, en alliant, au maximum, les nobles*

Message

qualités de vitesse, d'accélération et de silence, aux belles caractéristiques de confort, de freinage et de sécurité.

Ces connaisseurs, me direz-vous, sont aujourd'hui fort rares. Combien d'anciens clients de grosses voitures de luxe ne roulent-ils pas en 301, voire en 201 ? Certes, si tout le monde a été séduit par nos célèbres modèles de grande vente, c'est qu'ils sont imbattables par leurs prix.

Le raffinement qui, hier encore, était prohibitif, devient abordable aujourd'hui avec la 601 dont le prix n'est pas le moindre attrait.

Le plus exigeant des clients sera enthousiasmé par cette voiture. Cela, je puis vous l'affirmer avec la plus absolue certitude.

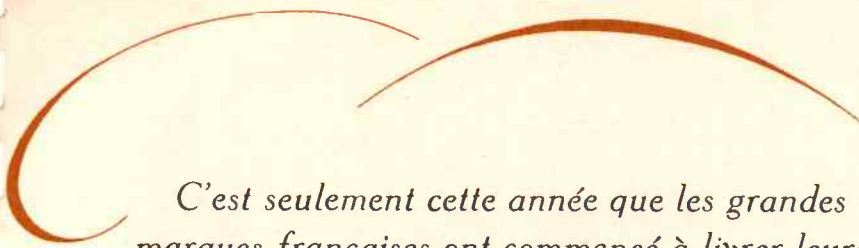
Née en effet pour nous depuis Octobre 1932, la 601 n'a été définitivement "acceptée" qu'il y a quelques semaines, après la sévère mise à l'épreuve de 50 prototypes qui totalisèrent plus de 800.000 kilomètres sur piste de vitesse et sur route.

A aucun moment l'impatience de notre service commercial n'a hâté la conclusion de cette minutieuse et méthodique préparation à laquelle se sont consacrés plus de 450 techniciens.

C'est là, n'en doutez pas, la cause profonde du succès de toutes nos fabrications.

Je ne vous en citerai pour preuve que l'exemple de nos Roues Avant Indépendantes.

Après une sévère mise au point, nous avons été seuls à donner en grande série, il y a quatre ans, cette suspension qui réalisait un progrès que personne ne discute plus.



C'est seulement cette année que les grandes marques étrangères et de nombreuses marques françaises ont commencé à livrer leurs premières voitures ainsi équipées.

Si aujourd'hui nous faisons école, c'est que, dédaignant le bluff, nous suivons inlassablement la route que nous nous sommes tracée et qui consiste à "créer sans cesse et perfectionner toujours" afin de conserver une avance importante sur l'ensemble de la production automobile,

C'est pourquoi l'on dit aujourd'hui : "Conduire une Peugeot, c'est être à la mode".

201... 301... 601...

Troisième descendante d'une dynastie célèbre, la 601 est désormais inscrite sur la liste privilégiée des voitures de grand luxe. Elle ne leur est inférieure que par le chiffre qu'on peut lire dans la colonne des prix.

Je souhaite à tous vos clients une 601.

J. Wever

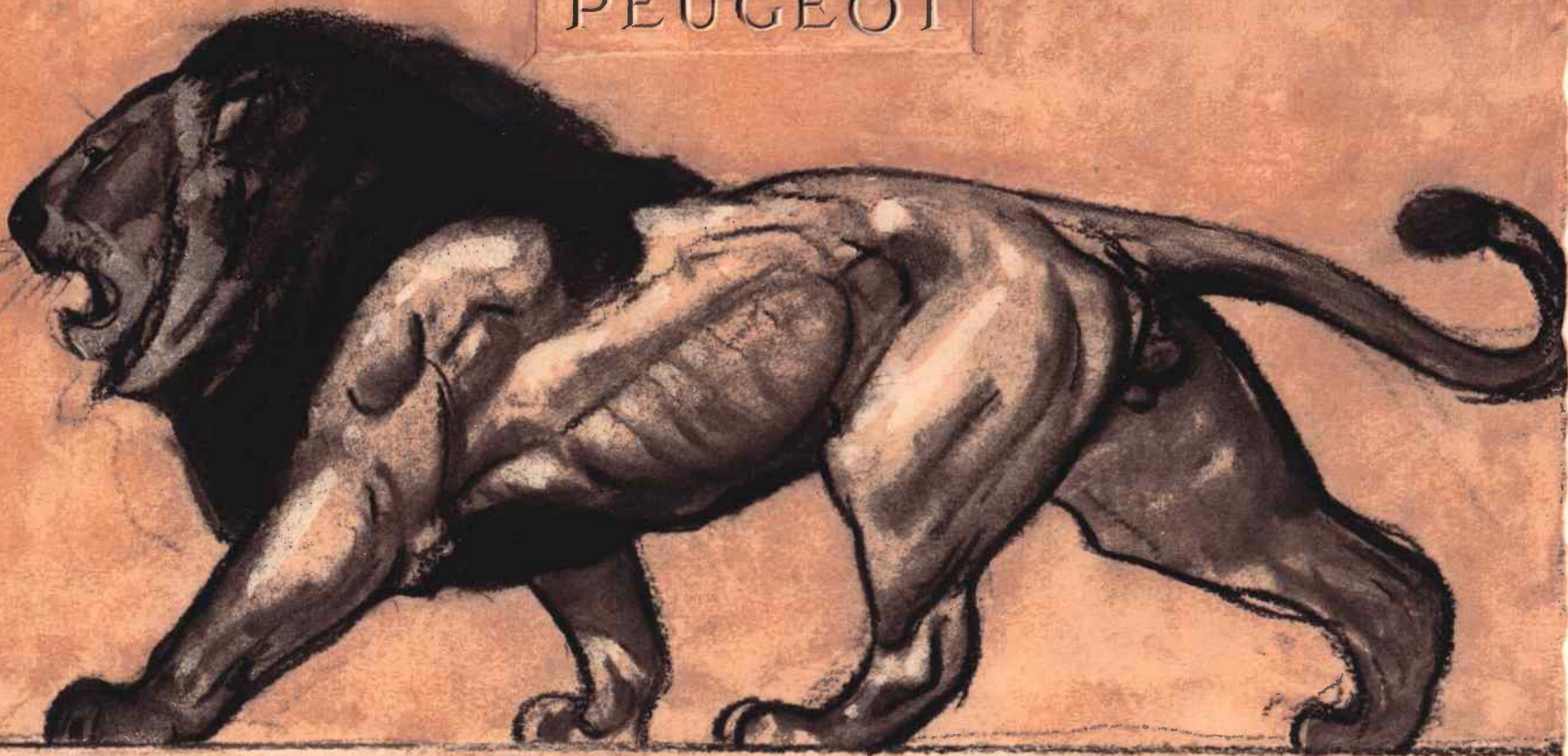
LA VOITURE DE GRAND RAID

A LA PORTÉE DE TOUS



601

PEUGEOT



76

PRÉSENTATION

La tâche essentielle de nos techniciens est terminée, ils ont conçu la **601** et organisé son irréprochable fabrication... C'est à vous maintenant, Messieurs les Concessionnaires, Agents et Collaborateurs de nos Services Commerciaux, qu'incombe l'agréable mission de **vendre la 601**.

... Agréable, parce que jamais jusqu'à ce jour on n'avait offert à la clientèle pour un prix d'achat et un budget de dépense comparables à ceux d'une 10 CV ordinaire, une voiture possédant un ensemble aussi remarquable de qualités de grande classe.

Le succès de la **601** est certain.

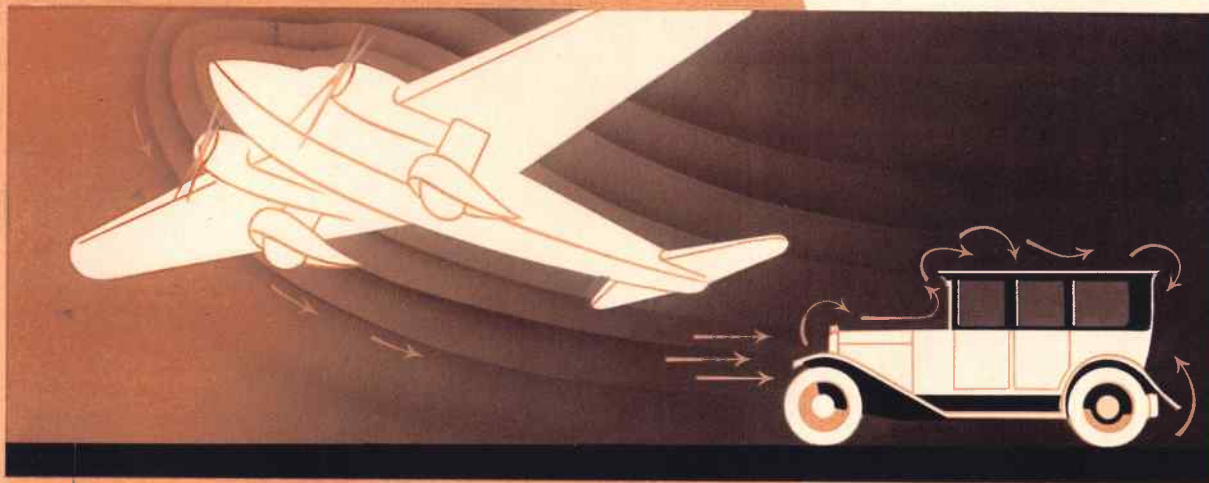
L'acheteur qui a vu et essayé une **601** demeure stupéfait lorsqu'il en apprend le prix d'achat et le faible prix de revient kilométrique. C'est pour vous permettre de le documenter que nous avons édité cette brochure.

Rien d'inexact, rien d'inutile, mais un faisceau de commentaires tout prêts à être utilisés au cours de la présentation au magasin et de la démonstration sur la route.

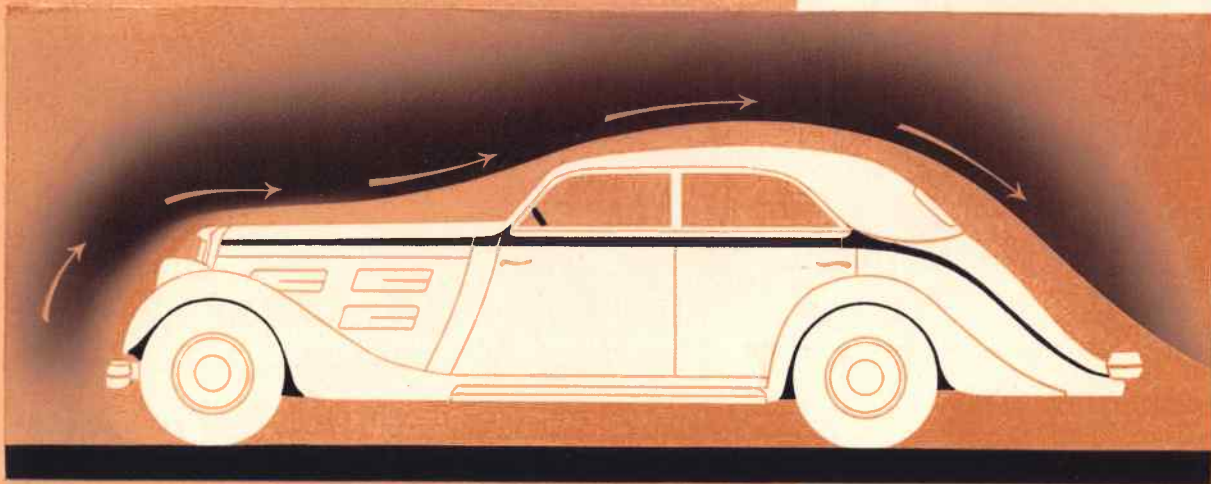
LA LIGNE DES CARROSSERIES 601

PEUGEOT n'a pas la prétention d'avoir inventé l'aérodynamisme. Aucun constructeur d'automobiles ne songe, d'ailleurs, à revendiquer ce privilège. L'aérodynamisme est une science qui a fait, depuis longtemps, l'objet d'études et d'expériences fort intéressantes dont les premières applications furent réalisées dans l'aviation. Mais c'est PEUGEOT qui, le premier, a présenté avec succès au grand public une carrosserie aérodynamique confortable et d'un style harmonieux. Encouragé par cet accueil favorable, PEUGEOT a poursuivi l'étude de cette esthétique nouvelle et créé pour la **601** une gamme de silhouettes profilées d'une élégance extrême.

A tous les grands concours d'élégance de la Côte d'Azur, Nice, Cannes, Marseille, etc., la 601 présentée a remporté dès son apparition les plus hautes récompenses.

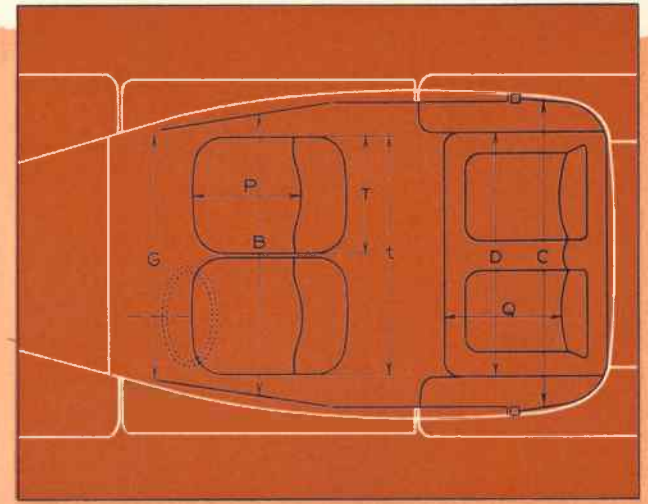
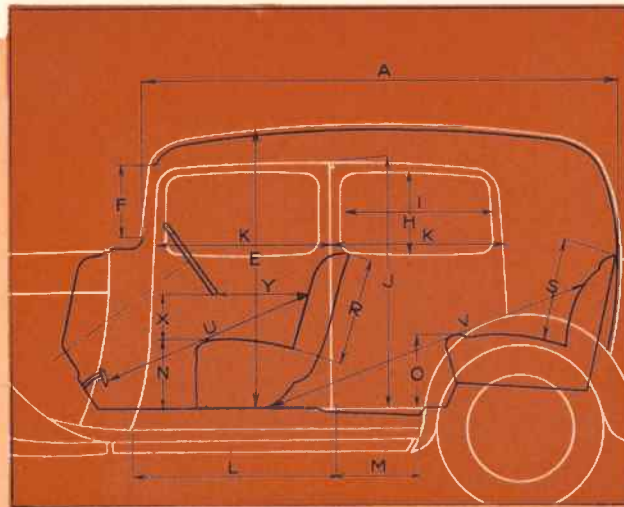


Cette silhouette de carrosserie connut la vogue il y a 10 ans, alors que les carlingues d'avions étaient depuis longtemps aérodynamiques.



C'est en cherchant à créer des types de voitures économiquement rapides que Peugeot a été conduit à faire intervenir les enseignements de l'aérodynamisme dans l'étude de ses carrosseries. L'économie de puissance est obtenue grâce à l'adoption de formes fuselées. La réduction de consommation peut dépasser 20 % par rapport à celle d'une voiture à carrosserie non profilée.

SCHÉMA COTÉ DES
CARROSSERIES 601



modèles	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
N9L	2030	1230	1270	1100	1160	310	1045	350	670	1060	775	820
N9F	2410	1230	1300	1100	1160	310	1045	350	666 à l'AV 670 à l'AR	1060	775	820
NP9	2300	1200	1260	1100	1220	310	1020	370	820	1090	900	1030
BV9	1880	1200	1240	1100	1200	200	1020	300	860	1000	970	990
TR9	1170	1095	—	—	1120	275	990	320	650	—	775	850
	M	N	O	P	Q	R	S	T ou t	U	V	X	Y
N9L	380	310	360	480	520	460	500	T = 520	930 à 1 ^m	1260	170	420 à 490
N9F	580	310	360	480	520	460	500	T = 520	930 à 1 ^m	1430	170	420 à 490
NP9	510	280	290	430	520	550	550	T = 480	1000	1260	200	350
BV9	—	240	310	470	450	550	550	T = 480	1000	1200	200	350
TR9	—	310	—	450	—	590	—	t = 980	1000	—	170	350

Quoique spacieuses, les carrosseries **601** frappent par leur allure élancée. Même arrêtée, une **601** évoque l'idée de la vitesse. Les yeux ne se lassent pas de contempler l'heureux équilibre de ses formes, et l'on se sent aussi fier de prendre le volant d'une **601** que de s'asseoir dans cette belle voiture silencieuse et rapide qui attire tous les regards en ville et sur la route.

Ce ne sont là que des arguments d'ordre sentimental mais qui jouent, dans la conclusion d'une vente, un rôle d'autant plus actif que la voiture possède, par ailleurs, des qualités positives **extraordinairement brillantes**, au point de vue mécanique.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DES CARROSSERIES 601

Indépendamment des particularités de forme et des accessoires spéciaux propres à chaque modèle (on les trouvera énumérés au dos des encarts joints à cette brochure), les carrosseries **601** présentent des caractéristiques communes que vous aurez le plus grand intérêt à faire connaître à votre clientèle.

CONFORT INTÉRIEUR DES CARROSSERIES 601

La forme des sièges (brevetés par PEUGEOT) ainsi que leur structure interne, a fait l'objet d'études spéciales sur un grand nombre de matières diverses et de procédés de montage.

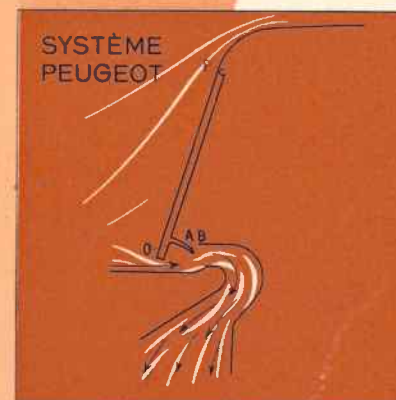
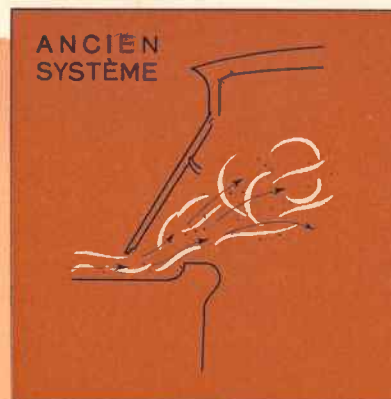
Ne craignez pas de faire vérifier, "mètre en main", les cotes que nous avons résumées dans les deux schémas et dans le tableau ci-contre. Votre client, ou votre cliente, constatera avec surprise que les dimensions intérieures de nos carrosseries sont les mêmes ou ne diffèrent que de quelques centimètres de celles des carrosseries de grosses voitures.

Nos sièges ont été conçus de façon à épouser la forme du corps, supprimant ainsi toute fatigue au cours des longues étapes.

STRUCTURE DES CARROSSERIES 601

Les caisses des carrosseries **601** sont métalliques et constituées de panneaux soudés électriquement, ce qui assure leur rigidité absolue. Le bois n'est utilement employé qu'aux endroits où il convient de réduire la sonorité du métal. Un produit spécial enduit toutes les pièces en contact et supprime les grincements.

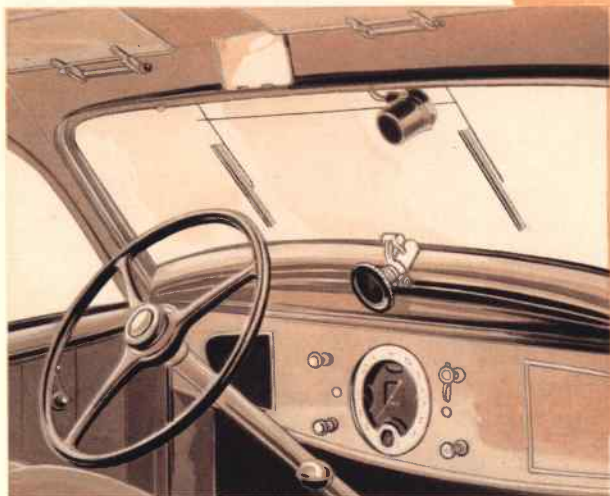
Un calfeutrage hermétique, composé de matières mauvaises conductrices du son et de la chaleur, isole complètement les passagers de l'extérieur.



AÉRATION

En soulevant légèrement le pare-brise, au moyen de la molette centrale, on découvre la fente au-dessus de l'auvent. Ainsi canalisé vers le plancher des places avant, l'air se renouvelle à l'intérieur de la carrosserie sans aucun remous, ni projection de poussières.

Tous les appareils ont été rassemblés en un seul cadran très visible pour le conducteur à travers le volant à trois branches.



Au cours de l'essai que vous lui ferez faire, votre client sera certainement frappé par le **silence** qui règne dans la carrosserie aux allures les plus rapides et sur les plus mauvaises routes.

Les portes, entièrement métalliques et très larges, permettent l'accès facile et assurent une excellente visibilité complétée par les grandes dimensions de la glace arrière.

Le renouvellement constant de l'air pur à l'intérieur de la voiture est assuré, sans aucun remous, par la combinaison du pare-brise coulissant à commande centrale et par le système de ventilation PEUGEOT (captation de l'air frais extérieur qui est dirigé sous l'auvent, vers le plancher avant).

PEINTURE DES CARROSSERIES 601

Elles ont été étudiées avec le concours d'artistes qualifiés. Les nombreuses combinaisons de nuances, que vous proposerez au choix de votre client, sont conformes au style moderne et sobre des carrosseries; les effets de contrastes ont été éliminés en faveur des beaux coloris classiques qui confèrent à cette voiture de grande classe une distinction de bon aloi. La qualité des laques, dont chaque couche est séchée et poncée, est irréprochable. Celles-ci ont fait l'objet, avant leur adoption, d'essais de dilatation, de résistance aux acides, au jet de sable, ainsi qu'aux températures très élevées et très basses.

ÉQUIPEMENT DES CARROSSERIES 601

Les particularités constructives que nous venons d'énumérer garantissent la longévité des carrosseries, qui demeurent indéfiniment aussi silencieuses et confortables qu'au premier jour.

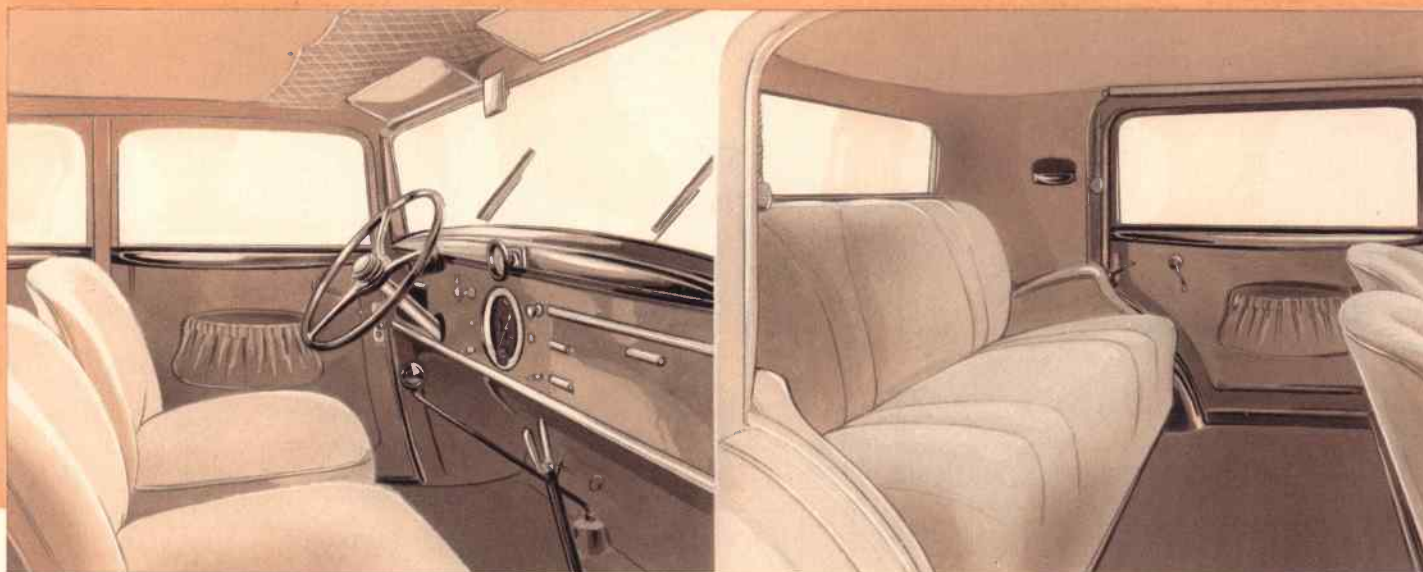
L'équipement luxueux et très complet, dont nous allons donner le détail, réunit toutes les commodités que peut désirer un automobiliste raffiné.

Les portes sont munies de lève-glaces à manivelles et de serrures spéciales à double pêne conique rattrapant automatiquement leur jeu. Les poignées intérieures et extérieures sont en métal poli. Les serrures sont à double cran d'arrêt de sécurité. Un verrou extérieur Yale à clé de sûreté est placé sur la porte avant droite. Les autres portes sont condamnables intérieurement. Toutes les glaces sont des glaces de sécurité.

Tous les appareils permettant de contrôler la marche de la voiture ont été réunis sur un cadran unique constamment visible pour le conducteur à travers le volant à trois branches. Le tableau comprend : la commande de starter, l'indicateur d'essence, le manomètre d'huile, l'ampèremètre, le compteur de vitesse, la montre, la commande de démarreur, la commande d'éclaireur de tablier, la commande de contact.

TOUT LE RAFFINEMENT DU CONFORT

Le conducteur et le second passager avant peuvent régler individuellement la position de leur siège. Les vide-poches et les poches dans les portes, ainsi que le filet porte-cartes, permettent de disposer commodément les menus objets du voyage. Le conducteur peut manœuvrer lui-même, de sa place, le store de la lunette arrière. Les pare-soleil sont également manœuvrables de l'intérieur. Toutes les commandes sont à portée de la main du conducteur. Le levier de changement de vitesses, très long et incurvé, se termine par une boule en matière polie très agréable pour la manœuvre. Les sièges arrière sont moelleux et profonds. La visibilité est totale dans toutes les directions. Les accoudoirs, les cantines et le repose-pieds donnent aux passagers l'illusion d'être confortablement installés dans un pullmann de grand rapide.



A gauche du cadran se trouve un vide-poches et à droite un casier très spacieux avec panneau de fermeture.

Le store arrière peut être commandé de toutes les places.

Un éclairage intérieur est placé au centre du plafond.

Les phares, les feux de position, les pare-chocs avant et arrière, les enjoliveurs, sont chromés.

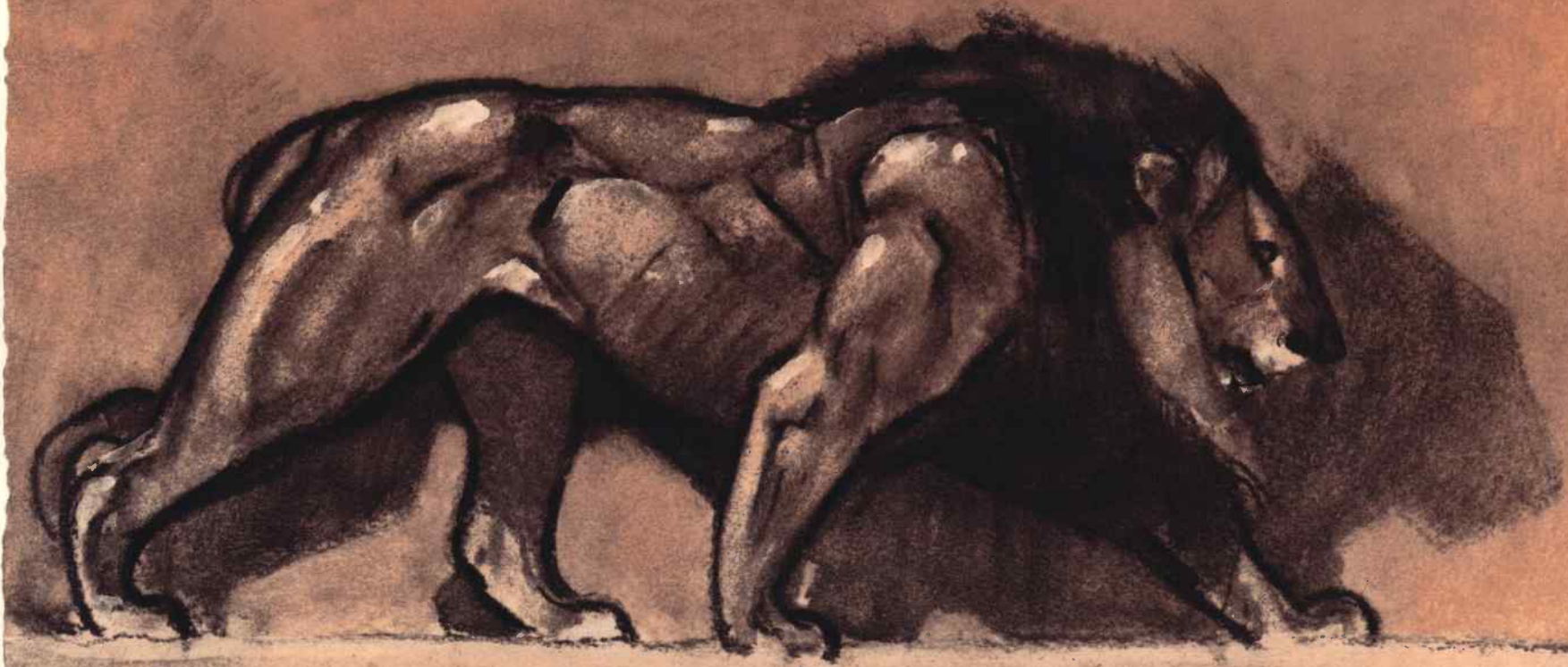
L'équipement comporte, en outre, un double pare-soleil intérieur, un double essuie-glaces électrique, un rétroviseur et un outillage complet.

Deux guide-crics sont montés à l'arrière et les pneus sont du type super-confort 160 × 40, sauf sur le roadster, carrosserie sport plus légère qui comporte des pneus 150 × 40.

Au cours de cet examen détaillé en présence du client, ne redoutez pas la mise en parallèle avec les caractéristiques des voitures de grand luxe d'un prix beaucoup plus élevé. **La comparaison sera toujours favorable à la 601.**



601
PEUGEOT



- 12 -

SUR LA ROUTE

La présentation des carrosseries **601** donnera à votre client une idée saisissante du soin méticuleux qui a présidé aux choix des matières, à leur usinage et à leur montage.

Mais c'est après un essai sur la route que vous enlèverez la commande... Aucune préparation spéciale de la voiture n'est nécessaire pour en faire une brillante démonstration, aucune précaution à prendre pendant la marche : choisissez au contraire l'itinéraire accumulant des difficultés de toutes sortes. C'est ainsi que vous mettrez le mieux en évidence les remarquables qualités de silence, de confort, de tenue de route et de sécurité de la **601**.

Si vous savez que votre client a des vues sur une autre voiture, incitez-le à en faire l'essai sur le même itinéraire, ce sera la meilleure manière de démontrer péremptoirement la supériorité de la **601**.

DÉMARRAGE

Il est instantané, même à froid, grâce au carburateur Solex double corps à starter, au réchauffage du mélange gazeux et à la puissance des batteries d'accumulateurs. La réserve considérable de puissance dont on dispose dans le moteur (près de 60 cv effectifs au banc) permet d'obtenir à la moindre pression du pied, sans aucun à-coup, sans aucune vibration, une accélération foudroyante. Faites remarquer en passant le fonctionnement absolument silencieux de **toutes** les vitesses intermédiaires et de la marche AR (Synchromesh spécial).

FREINAGE

Puissant et progressif, il donne une impression totale de sécurité.

Ne perdez jamais l'occasion de faire prendre le volant à une cliente afin qu'elle se

rende compte de la docilité et de l'efficacité du freinage.

RALENTI ET REPRISES

Le parfait équilibre de tous les organes en mouvement et le rendement élevé du moteur, même aux basses allures, permet de tenir le ralenti à la vitesse **d'un homme au pas**.

La reprise de l'accélération en prise directe produit une impression saisissante.

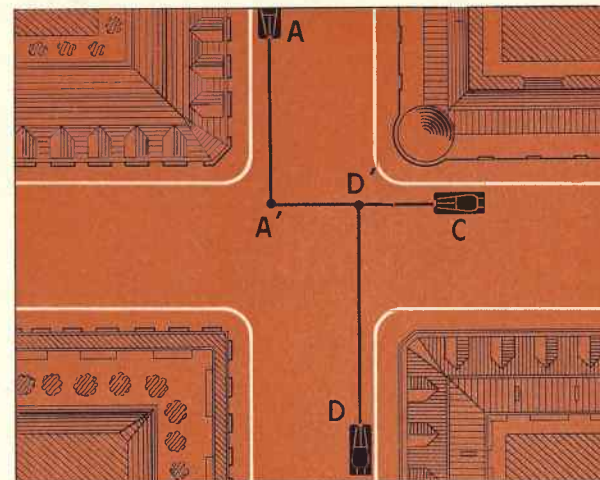
COTES

Choisissez la côte la plus dure de la région et au lieu de l'attaquer à la vitesse maximum, prenez-la au contraire à une allure modérée. Vous montrerez ainsi que la voiture accélère en gravissant la pente, caractéristique probante de son haut rendement mécanique.

MANIABILITÉ

Vous impressionnerez favorablement votre client en procédant à une série de coups de

SUR LA ROUTE CHOISISSEZ UN ITINÉRAIRE DIFFICILE

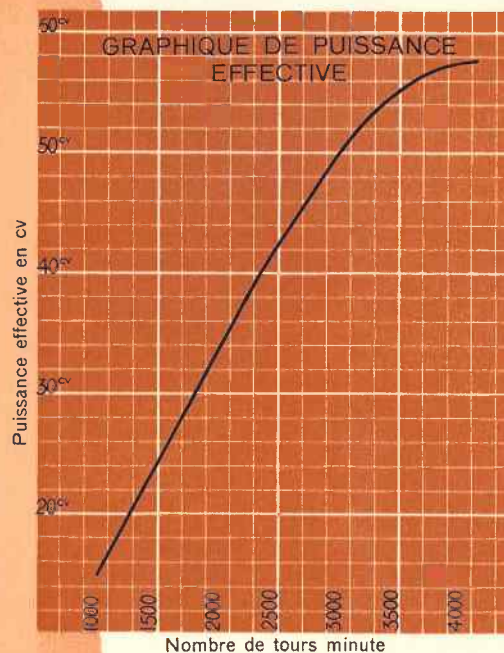


EN VILLE, FAITES L'EXPÉRIENCE DU CROISEMENT

Les freins duo-servo Bendix de la 601 sont extrêmement puissants. A l'allure maximum de circulation en ville, dans une rue déserte, le conducteur qui voit déboucher une autre voiture à un croisement peut, en toute sécurité, arrêter sa 601 bien avant le point de collision. L'action du freinage est immédiate et sans aucune brutalité.

PUISSANCE

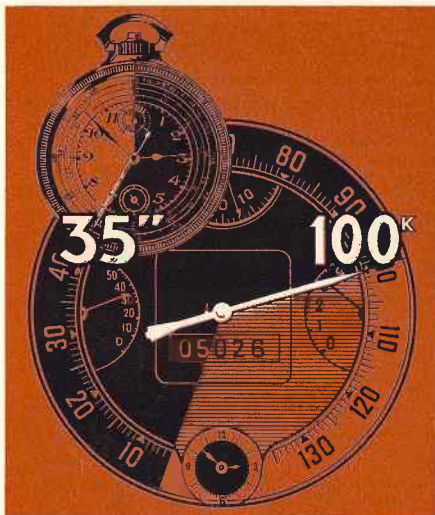
Le moteur 601 fournit une puissance effective remarquable qui atteint près de 60 CV à sa vitesse maximum. Cette réserve de CV donne à la voiture une souplesse et une nervosité incroyables dans les reprises.



ACCÉLÉRATION

DÉPART ARRÊTÉ, la voiture atteint le 100 à l'heure réel au chronomètre en 35 secondes.

DÉPART EN PRISE au ralenti à 20 à l'heure, le 100 à l'heure réel est atteint en 39 secondes.



CONSOMMATION

Sous le contrôle officiel de l'A. C. F., une 601 carrossée en conduite intérieure de série et lestée à 4 passagers, a consommé 12 litres 8 d'essence aux 100 kms, sur le parcours Paris-Bordeaux et retour, accompli à 65 de moyenne (vitesse maximum de route autorisée par l'A. C. F.).



MANIABILITÉ

La docilité remarquable de la direction et son braquage à très court rayon de courbure permettent de sortir du garage sans manœuvres fastidieuses et de se placer aisément aux stationnements, dans un espace restreint.



frein et de coups d'accélérateur successifs. Les variations d'allure se font sans broutement, sans aucune secousse désagréable. Exécutez un demi-tour sur la route afin de montrer le braquage à très court rayon de courbure, ainsi que la précision et l'extrême douceur de la direction. Cette qualité est une de celles qui a valu à notre Marque sa grande vogue auprès de la clientèle féminine. Faites comparer notre direction avec celles des autres voitures, en vitesse et sur mauvais terrain, tout particulièrement avec les voitures à traction avant dont la direction exige une attention continuelle.

ROUES AVANT INDÉPENDANTES

La démonstration est ici particulièrement éloquente si c'est le client lui-même qui conduit la voiture. Faites-le passer en vitesse et freiner sur des fragments de route défoncée et dites-lui de lâcher le volant, il constatera que la trajectoire du véhicule ne subit aucune déviation en vitesse ou au freinage, c'est là un des arguments les plus saisissants en faveur de la sécurité des Roues Avant Indépendantes. Toute fatigue nerveuse ou musculaire est supprimée.

Chaque fois que vous passez sur une chaussée abîmée ou sur de gros pavés, faites remarquer au conducteur l'absence totale de vibrations et de secousses au volant. Faites aussi observer

aux autres passagers qu'ils ne sont nullement incommodés par le mauvais état du sol. Tous les obstacles de la route sont absorbés et en quelque sorte nivelés par les Roues Avant Indépendantes et les amortisseurs hydrauliques indérégtables.

C'est dans les virages que les Roues Avant Indépendantes étonnent le plus le conducteur et les passagers par l'irréprochable tenue de route qu'elles assurent à la voiture. L'adhérence au sol est constante et totale. L'impression de sécurité est d'autant plus forte que le virage est plus aigu ou le sol plus abîmé.

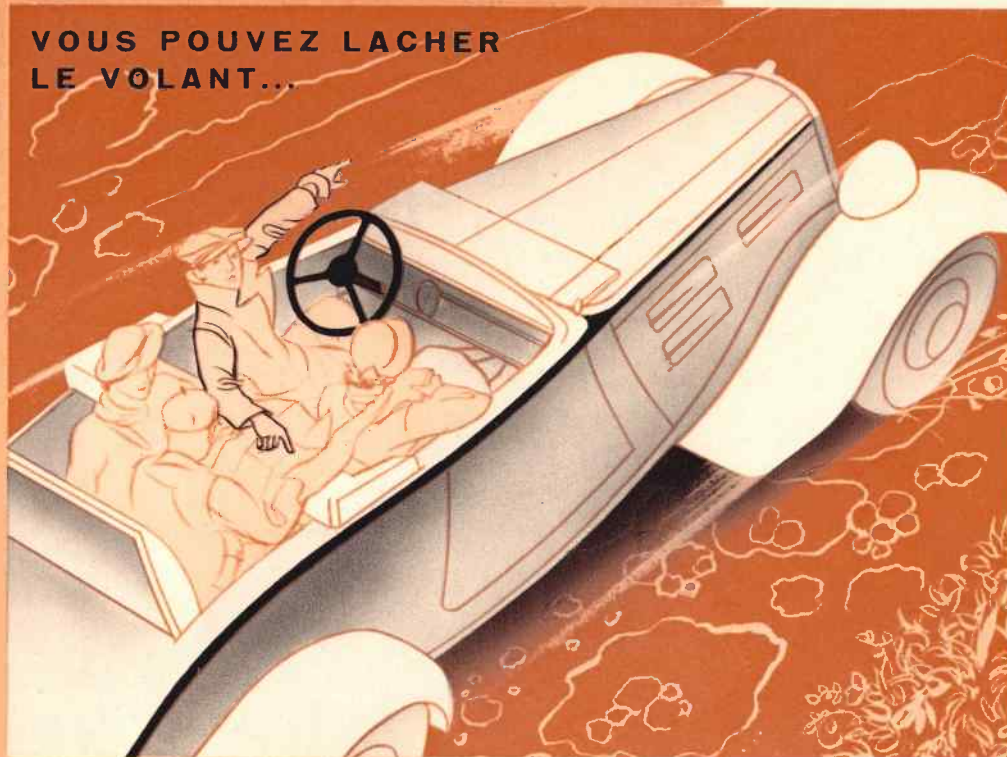
Ici encore, vous servirez votre cause en invitant le client à faire la comparaison avec une autre voiture, surtout si elle est à traction AV.

Sur terrain glissant tous les avantages de stabilité, de tenue de route des Roues Avant Indépendantes, deviennent encore plus sensibles par rapport aux autres voitures, notamment, celles qui comportent des Roues Avant Motrices dont l'adhérence au sol et la stabilité sont d'autant plus compromises, dans les reprises et aux allures rapides, que le terrain est plus glissant et la chaussée plus bombée.

ÉCONOMIE DE LA 601

Les moyennes dont la **601** est capable sont imbattables à égalité de sécurité et de confort (silence, suspension). Aussi, l'ensemble très brillant de qualités que la présentation au magasin et l'essai sur la route vous ont permis de mettre en évidence, préparera-t-il votre client à un étonnement sincère lorsqu'il apprendra le prix peu élevé des modèles **601**.

**VOUS POUVEZ LACHER
LE VOLANT...**



Une particularité saisissante, spéciale aux roues avant indépendantes Peugeot, est la possibilité de lâcher le volant même en pleine vitesse, sur très mauvaise route. Cette aptitude est due aux propriétés exclusives des Roues AV Indépendantes Peugeot. La direction reste constamment indifférente aux mouvements de la suspension. La personne qui tient le volant peut conduire la voiture en conservant simplement les mains posées sur le volant et sans aucun effort musculaire, c'est-à-dire sans fatigue nerveuse. Agrément considérable et surtout sécurité très grande pour tous les passagers de la voiture. L'expérience qui consiste à lâcher le volant en marche ne peut être tentée avec la même sérénité sur une autre voiture.

Mais c'est aussi à l'usage qu'il constatera que la **601** est une voiture très économique. Aux moyennes élevées dont elle est capable, sa consommation varie de 13 à 15 litres environ selon la moyenne horaire.

Le graphique de consommation **601** pourrait être avantageusement comparé à ceux des lourdes et coûteuses voitures possédant les mêmes qualités de vitesse et d'accélération.

La qualité hors pair de toutes les matières premières et le contrôle rigoureux des fabrications garantissent la robustesse de la voiture et sa résistance aux plus durs services. Son budget d'entretien est insignifiant. Et l'usure des pneus est infime, en raison de l'adhérence constante au sol des Roues Avant Indépendantes.

Le cours élevé des PEUGEOT d'occasion est d'ailleurs proverbial. C'est un argument de grande valeur sur lequel il convient d'insister particulièrement car l'acheteur perd souvent de vue cette question d'amortissement.

Le développement prodigieux des ventes 201 et 301 est dû à leur sécurité et à leur faible prix de revient kilométrique.

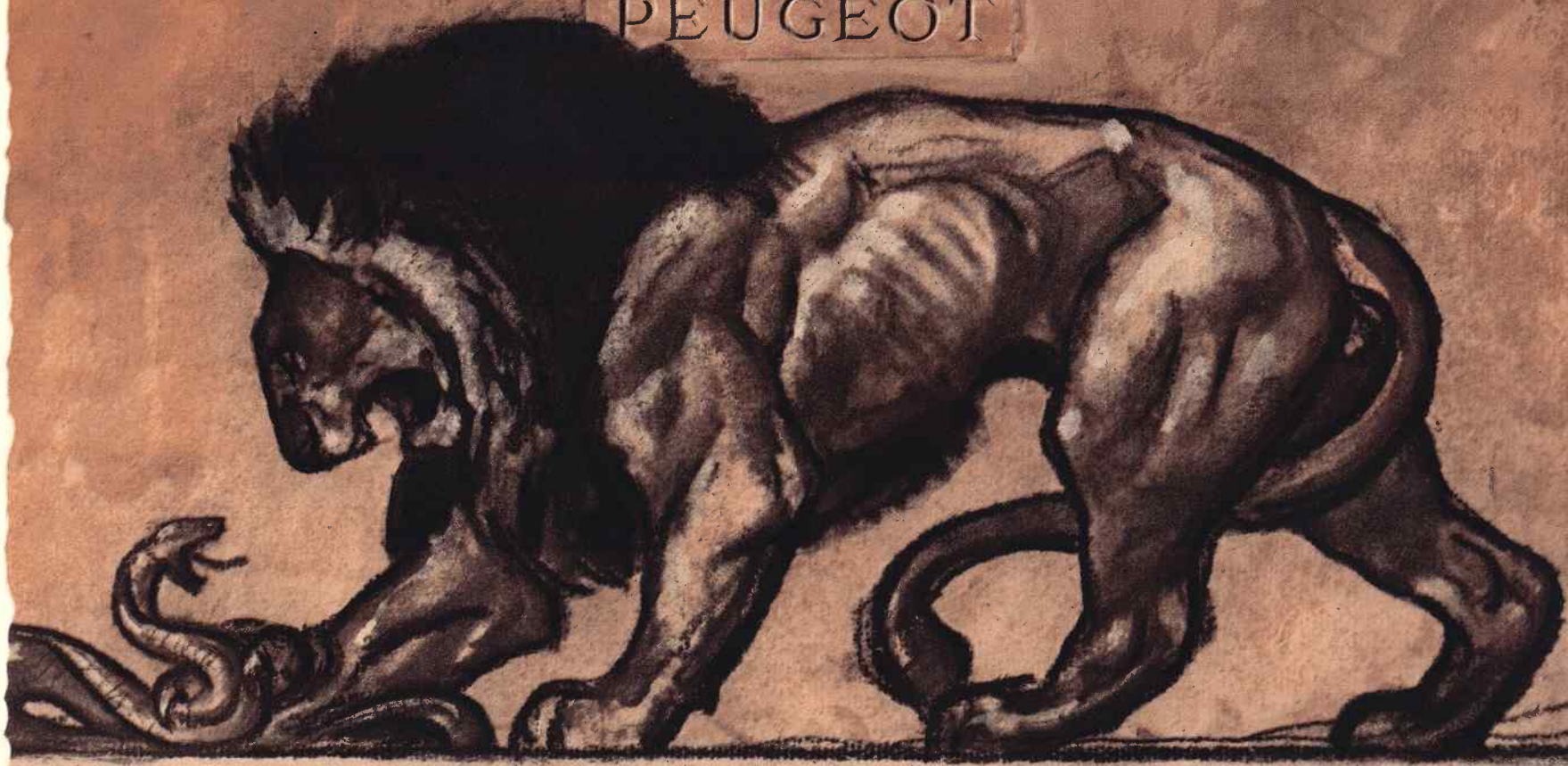
C'est également la sécurité et l'économie remarquables de la 601, considérée comme une luxueuse voiture de grand tourisme, qui assureront son immense succès auprès des connaisseurs.

VITESSE SUR PISTE
A MONTLHÉRY
115 DE MOYENNE PENDANT 24^{Heures}

SOUS LE CONTROLE OFFICIEL DE L' A. C. F., une 601 carrossée en conduite intérieure de série et pilotée par deux dames se relayant au volant, a tourné pendant 24 HEURES CONSÉCUTIVES, à l'Autodrome de Montlhéry, et parcouru 2.764 kms à la vitesse moyenne de **115** kms heure.

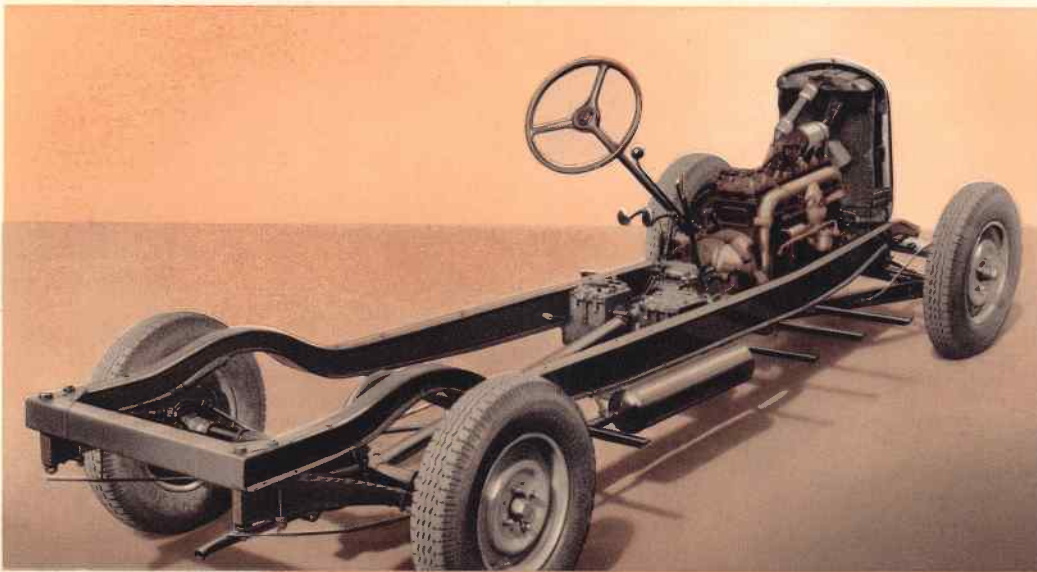
601

PEUGEOT



L.S.

LE CH



On voit ici les longerons tubulaires et la traverse arrière, ainsi que les points d'attache des ressorts arrière.

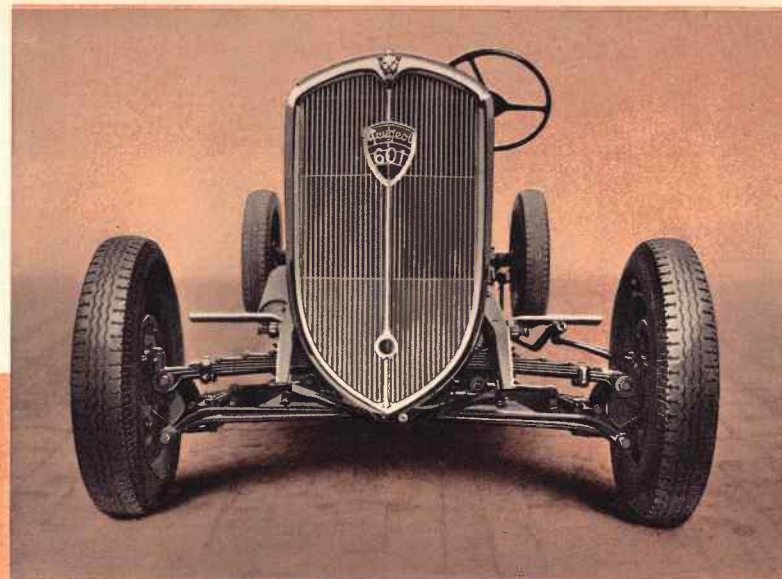
Le châssis **601** comporte tous les perfectionnements techniques qui ont si largement contribué au succès de la 301 : châssis Bloctube, roues avant indépendantes, amortisseurs hydrauliques indéréglables, flector de direction, boîte de vitesses synchronesh, etc.

Mais les qualités spéciales de **rendement**, de **silence** et d'**économie**, qui confèrent à la **601** sa "personnalité", sont dues à un ensemble d'innovations techniques dont on trouvera, ci-après, les descriptions détaillées. Les paragraphes concernant ces nouveaux perfectionnements sont précédés d'une mention spéciale. (N)

CHASSIS BLOCTUBE

On sait qu'il est appliqué depuis longtemps en série sur tous les modèles PEUGEOT. Son cadre est formé de deux longerons emboutis en forme d'"U" renversé, fermé à la base par une semelle en tôle soudée électriquement. Trois traverses, également tubulaires, relient ces longerons. Le triangle de réaction prend appui à son sommet dans un

ÂSSIS



silentbloc, au centre de la traverse du milieu. Extrêmement rigide, il a pour but de résister aux réactions horizontales et aux efforts de freinage.

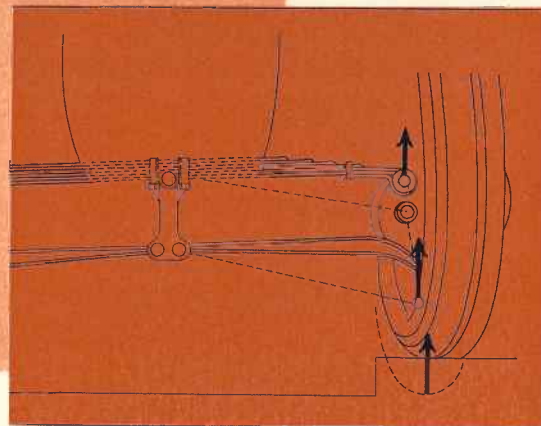
L'ensemble du châssis Bloctube est absolument indéformable. Il forme, avec la carrosserie, un bloc protégé contre toute dislocation. Il sert, d'autre part, de point d'appui au dispositif des roues avant indépendantes.

ROUES AVANT INDÉPENDANTES

On sait qu'elles sont appliquées depuis longtemps à tous les modèles de PEUGEOT. On sait aussi que les grandes marques américaines ont maintenant adapté les roues avant indépendantes à la série, ainsi que de nombreuses marques françaises (c'est là un hommage à la clairvoyance des techniciens de PEUGEOT) mais seules les roues avant indépendantes PEUGEOT, qui équipent actuellement plus de 100.000 201 et 301 en circulation, ont fait pratiquement la preuve de leurs avantages et de leur sécurité.

PRINCIPE DES ROUES AVANT INDÉPENDANTES

Chaque roue se soulève seule et parallèlement à elle-même sans influencer l'autre roue ni le reste de la voiture.



Rappelons brièvement le principe de cette merveilleuse suspension.

L'ancien essieu avant rigide est remplacé par deux bielles articulées à leurs deux extrémités, d'une part sur le châssis et, d'autre part, sur chacune des roues avant. Le ressort avant transversal, comportant 16 lames très souples séparées par des rouleaux, est encastré en son milieu et fixé à ses deux extrémités sur les roues. L'ensemble du système se présente comme un double quadrilatère articulé dont le petit côté commun est fixe, chacun des deux autres se déplaçant parallèlement à lui-même chaque fois que la roue est soulevée par un obstacle. Cette particularité a pour effet de supprimer tous les effets gyroscopiques (shimmy, réactions au volant).

Les déplacements de chacune des roues sont indépendants de ceux de l'autre roue ainsi que de l'ensemble de la voiture. Enfin, la possibilité d'un plus grand déplacement vertical de chaque roue permet l'adoption de ressorts avant très flexibles. Ceux-ci sont complétés par les amortisseurs hydrauliques à double effet, dont l'action est automatiquement et constamment adaptée à l'amplitude et à la vitesse du soulèvement de chaque roue par rapport au châssis.

Les deux ressorts arrière sont du type demi-cantilever oblique et montés sur jumelle avec silentbloc. Ils comportent également des amortisseurs hydrauliques comme les ressorts avant.

L'ensemble de la suspension PEUGEOT assure une **adhérence continue et totale à toutes les vitesses**, en ligne droite comme dans les virages, et quel que soit le mauvais état du sol; **aucun choc, aucune vibration ne sont transmis à la direction**, qui reste insensible aux déplacements subis par les roues **la voiture ne souffre pas**. Le confort des voyageurs et leur sécurité sont très supérieurs à ce que peut leur offrir une voiture, même lourde et très bien suspendue, mais sans roues avant indépendantes.

DIRECTION

Très douce, par roue et vis sans fin. Sa réversibilité est suffisante pour ramener la voiture dans les virages accentués. Un flexor (joint flexible) entre la vis et la colonne de direction amortit les vibrations qui n'auraient pas été entièrement absorbées par le dis-

positif des roues avant indépendantes. Le flector permet de fixer la colonne de direction sur le tablier sans diminuer la douceur des manœuvres. Trois réglages de reprise de jeu : un sur la vis en vertical, un sur la roue en latéral et un réglage d'usure obtenu en faisant tourner la roue dentée afin d'engager une partie de sa circonférence encore vierge. Le volant a $45 \frac{c}{m}$ de diamètre.

FREINS

Ils sont du type Bendix duo-servo à cames flottantes pour les 4 roues. Les mâchoires, très larges sont en acier et garnies de férodo, elles assurent une répartition parfaite du serrage. Les câbles de freins passent dans une gaine flottante, qui rend leur usure impossible. Les quatre freins sont commandés par la pédale. Le levier commande les freins arrière.

MOTEUR DE LA 601

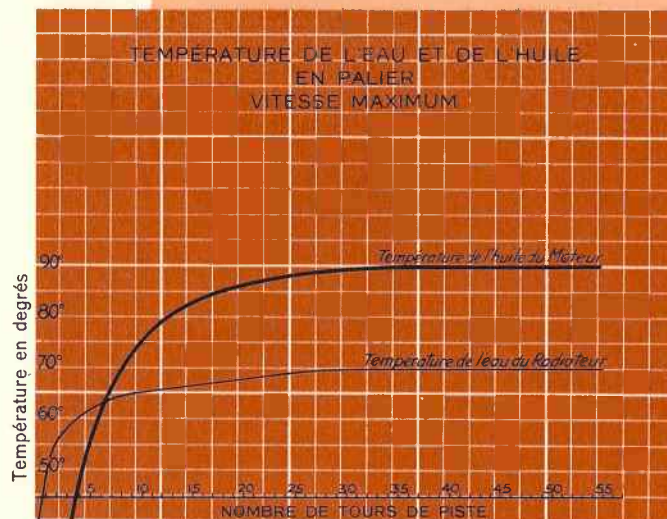
Six cylindres monobloc **(N)**, d'une cylindrée de 2 lit.150, il développe, au banc, une puissance de près de 60 CV (voir graphique). Le bloc-cylindre **(N)** est en fonte traitée après coulée, afin de supprimer les tensions internes du métal. Le moteur est fixé au châssis au moyen de silentblochs spéciaux par le système "self-amorti" **(N)**, qui isole le moteur des cahots de la route, amortit et absorbe toutes les vibrations secondaires entre le moteur et la carrosserie.

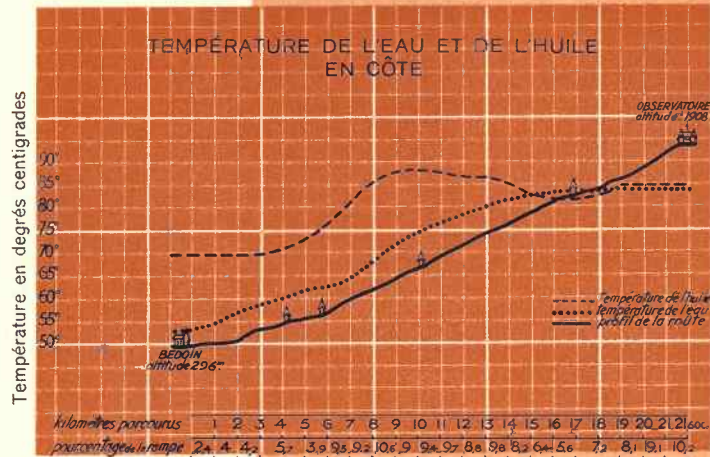
Le moteur "self-amorti" est un des éléments essentiels du silence remarquable de la **601**.

CULASSE

En fonte spéciale, la culasse du moteur **601 (N)** est d'une conception nouvelle, par sa construction qui permet d'obtenir un rendement thermodynamique très élevé avec un procédé très supérieur à celui des culasses en aluminium dont les graves défauts ont empêché la diffusion. Le rendement de la nouvelle culasse du moteur **601** est le facteur prépondérant de son **extraordinaire économie de consommation**.

Ce graphique a été enregistré sur une conduite intérieure 601 de série, lestée à 5 personnes, pendant une performance d'une heure à 114 kilomètres sur la piste de Montlhéry. Il montre la remarquable stabilisation des températures d'eau et d'huile très au-dessous des points de vaporisation. La parfaite conservation du moteur est ainsi indéfiniment assurée.





Ce graphique enregistré sur une conduite intérieure 601 de série, lestée à 5 personnes, au cours de l'ascension à près de 50 à l'heure du Mont Ventoux (22 k. de distance pour une différence d'altitude de 1.600 m.) confirme les résultats obtenus sur piste (voir graphique précédent). Il montre l'efficacité du régulateur de température d'huile dans les conditions de marche les plus défavorables.

PISTONS

Ils sont à jupe froide et leur section elliptique va en augmentant à la partie supérieure de la jupe. Celle-ci, très allongée, assure un parfait guidage. L'intérieur des pistons est renforcé par des nervures, au fond et sur les côtés. Lorsque le moteur tourne, la partie supérieure du piston étant plus chaude que la jupe, le jeu des dilatations transmis par les nervures n'est pas le même suivant les deux axes de l'ellipse et les pistons prennent une forme exactement cylindrique.

VILEBREQUIN

Il est en acier spécial avec manetons statiquement et dynamiquement équilibrés par contrepoids. Les quatre paliers qui le supportent sont d'une conception spéciale (N) et leur assise est trois ou quatre fois plus grande que dans les moteurs habituels. Les paliers intermédiaires sont amovibles (N) et permettent le montage en tunnel du vilebrequin dont l'alignement parfait est assuré. On peut de la sorte régler isolément chaque palier. Le vilebrequin est perforé sur toute la longueur pour le graissage sous pression. (N) L'huile arrive par les quatre paliers, chacun d'eux lubrifiant les deux manetons voisins, ce qui évite les variations de pression.

DISTRIBUTION

L'arbre à cames est monté sur quatre portées rectifiées (N). Les poussoirs, fixés sur trois rampes démontables, sont en fonte spéciale, à tête en fonte trempée inusable.

Toute la distribution est commandée par double chaîne, afin de diminuer la fatigue et l'allongement. Elle est **entièrement baignée dans l'huile au sein d'un carter fermé** (N). Ce perfectionnement très important assure le silence absolu de toute la distribution, supprime les vibrations et "l'affolement" des ressorts ainsi que l'usure des portées et des commandes.

Les ressorts de soupapes sont en acier au vanadium.

Les soupapes d'un diamètre plus grand à l'admission qu'à l'échappement sont en acier à 5% de nickel à l'admission et S.I.M.O. à l'échappement.

GRAISSAGE SOUS PRESSION DU MOTEUR 601

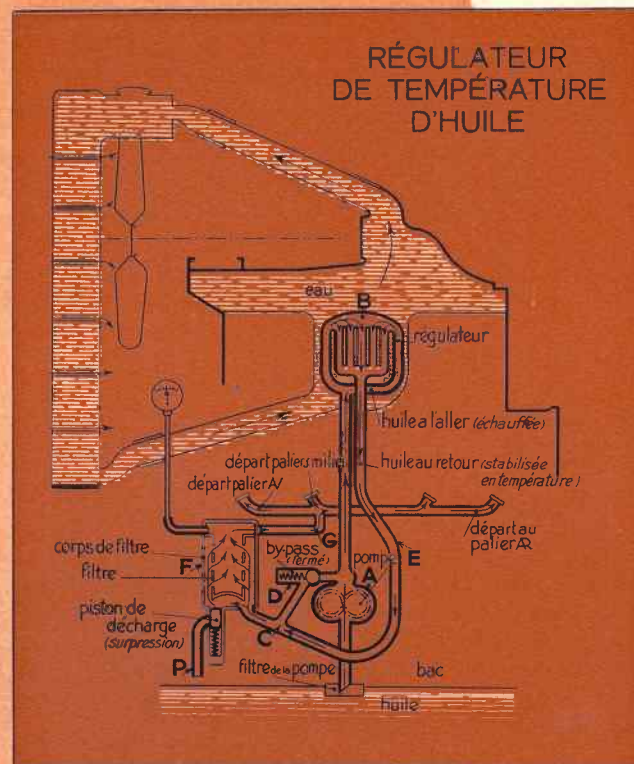
La pompe à pignon hélicoïdal est montée sur l'arbre à cames. Elle est munie d'un tamis. L'huile passe à travers un filtre à débit réglable par clapet de décharge. La pression est lisible sur le manomètre de la planche de bord. Le bac d'huile est à grande capacité. Les cylindres sont lubrifiés suivant le principe de graissage à éclipse qui a donné aux moteurs 201 et 301 leur incroyable longévité.

RÉGLAGE DE LA TEMPÉRATURE D'HUILE

Ce nouveau dispositif, dont nous reproduisons, ci-contre, le schéma, limite en été l'échauffement de l'huile et la réchauffe, au contraire, en hiver; elle conserve ainsi toutes ses qualités lubrifiantes, ne dégage aucune odeur, assure le rendement régulier du moteur et en prolonge encore la durée.

REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

La circulation d'eau par thermo-siphon est activée par une pompe que commande l'arbre de la dynamo. Le radiateur, de grande capacité, est à trois rangs de tube de cuivre à ailettes. Il est fixé sur le support de ressorts avant par silentbloc central. Un clapet, monté sur le trop plein, supprime les pertes d'eau consécutives aux coups de freins brusques. La capacité du radia-



L'huile venant du carter est refoulée par la pompe à huile A vers le régulateur B où elle est ramenée à la température de l'eau de refroidissement du moteur. De là elle redescend par la tubulure E dans le filtre F puis dans le circuit de graissage.

Dans le cas où, par imprévu, le régulateur viendrait à s'engorger, la bille du by-pass (clapet de sécurité) D serait automatiquement déplacée vers la gauche. L'huile passerait alors directement de la pompe A au filtre F par le conduit C.

En cas de surpression, l'huile en excès retourne au carter par le piston de décharge P.

teur est de 5 lit.600. La quantité totale d'eau de refroidissement est de 13 litres. Le ventilateur à trois pales est commandé par courroie trapézoïdale en caoutchouc inextensible. L'ensemble du système de refroidissement du moteur **601** est d'une efficacité et d'une régularité absolues.

Les graphiques montrent qu'à la vitesse maximum sur piste, et dans les conditions les plus défavorables en côte, la température de l'eau et de l'huile est stabilisée à un taux très inférieur au taux de sécurité; cette qualité fondamentale permet de demander au moteur son rendement maximum pendant les plus longues étapes, même en été, sans risquer aucune usure des organes en mouvement.

ALIMENTATION D'ESSENCE

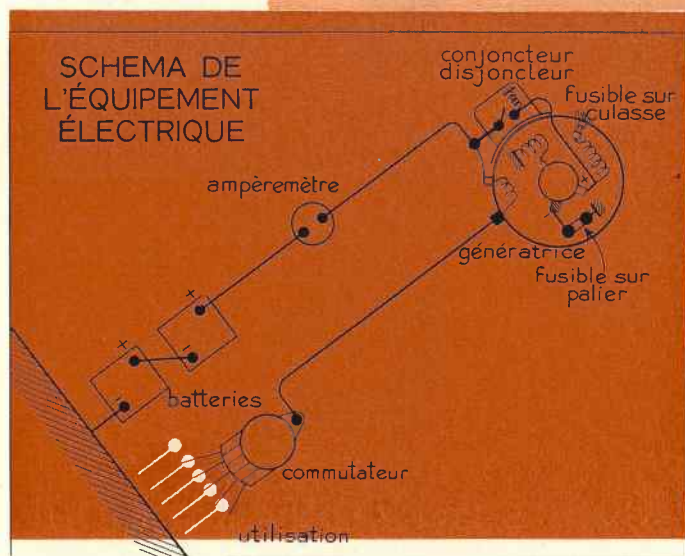
Le réservoir en charge, placé sous l'auvent, contient 62 litres (très grand rayon d'action en une seule étape). Le carburateur Solex vertical, double corps à starter (N), agit avec une seule cuve et un seul flotteur, comme s'il y avait deux carburateurs alimentant chacun trois cylindres. Il en résulte un équilibre parfait et une puissance d'explosion maximum dans chaque cylindre. Le moteur obéit instantanément à l'accélérateur, et les reprises sont très nerveuses, sans aucun "trou".

RÉCHAUFFAGE DU MÉLANGE GAZEUX

Il est réalisé par un double dispositif :

- 1° Filtre à air, orienté de telle façon que c'est l'air chaud du capot qui pénètre dans le carburateur;
- 2° Réchauffage de la tubulure d'admission par contact avec la tubulure d'échappement. Un système de réglage permet de modérer le réchauffage des gaz selon la saison.

L'ensemble des perfectionnements relatifs à la conception de la culasse, des pistons, de la distribution, du carburateur et du mode d'alimentation des cylindres en mélange gazeux, se traduit par un rendement du moteur remarquablement élevé et silencieux à toutes les allures.



EMBAYAGE

A disque unique fonctionnant à sec, muni d'un système antivibratoire et d'un dispositif de progressivité constitué par un moyeu étoilé avec interposition de "férodo", très doux à manœuvrer et indérégable, n'exige aucun entretien.

BOITE DE VITESSES

Synchromesh spécial à trois vitesses avant et une marche arrière, **toutes silencieuses** (N). Le silence est obtenu par les pignons hélicoïdaux toujours en prise.

TRANSMISSION

Par l'intermédiaire de cardans à aiguilles absolument inusables et pour lesquels il n'y a besoin d'aucun entretien. Arbre de transmission maintenu et guidé au centre du tube de poussée par un roulement qui assure le silence le plus complet.

La rotule de poussée et de réaction porte la prise de commande du compteur kilométrique.

PONT AR.

D'une seule portée, constitué par un carter central soudé à deux trompettes tubulaires aux extrémités desquelles sont rivés les supports de freins AR et d'attaches de ressorts et d'amortisseurs.

Le carter contient un couple — roue et vis — constituant un système d'engrenages particulièrement inusable et silencieux et permettant de surbaisser l'arbre de transmission. La vis est à 4 dents, la roue de bronze à 21 pour le châssis normal, 23 pour le châssis long (N).

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

ALLUMAGE

"Delco", commandé par le même arbre que la pompe à huile. Le distributeur est placé en tête des cylindres. Avance variable automatique dans la tête de l'allumeur. Un bou-

ton sur le tableau permet de modifier, depuis le siège, l'avance initiale suivant les conditions de route et le combustible employé. Une bobine, qui transforme le courant à basse tension de la batterie en haute tension, pour produire l'étincelle à la bougie, est placée sur le côté gauche du moteur.

ACCUMULATEURS

12 volts, 60 ampères-heure, en deux groupes très accessibles sous le plancher avant.

DYNAMO

A double débit, très supérieure aux types habituels. Son débit est proportionnel à la consommation, avantage très appréciable en hiver pendant les longues étapes de nuit.

DÉMARREUR

C'est un moteur électrique qui actionne le volant-moteur au moyen d'un pignon à 9 dents. Un écrou, en bout d'arbre du démarreur, permet son déblocage rapide en cas de coincement accidentel du bendix.

ÉCLAIRAGE

Deux phares de 220 $\frac{m}{m}$ donnent l'éclairage "route et code".

Deux feux de position, sur les ailes, donnent l'éclairage "lanterne".

La plaque de police arrière est lumineuse. Le signal "stop" est actionné par la pédale de freins.

L'éclairage du tableau de bord est commandé par un bouton sur la planche porte-appareils.

Plafonnier central dans les conduites intérieures.

Avertisseur de ville et avertisseur de route actionnés par pression du bouton moleté

sur le volant **(N)**. Celui-ci commande, par rotation, tout l'éclairage de la voiture, suivant cinq positions successives :

- 1° Feu de position gauche;
- 2° Feu de position droit;
- 3° Les deux feux de position et feu arrière;
- 4° Les codes et feu arrière;
- 5° Les phares et feu arrière.

ROBINET DE BATTERIE

Il est bi-polaire et placé sur le plancher avant. Il permet d'isoler, d'une seule manœuvre, toute l'installation électrique.

ENTRETIEN DE LA 601

Il est aussi simple et rapide, que celui de la 201 ou de la 301 :

Graissage Técalémit à l'essieu avant et sous le capot;

Graissage spécial à la tête du "Delco" et au joint de cardan.

Tous les points de graissage général sont à l'avant de la voiture; aucun graisseur à l'arrière. Tout est monté sur silentbloc. La vidange du moteur, du pont et de la boîte, se fait comme pour la 201 ou la 301.

**Dotée d'un ensemble de qualités jamais réunies jusqu'à ce jour sur
un même modèle, la 601 est vraiment**

UNE "NOUVELLE" VOITURE

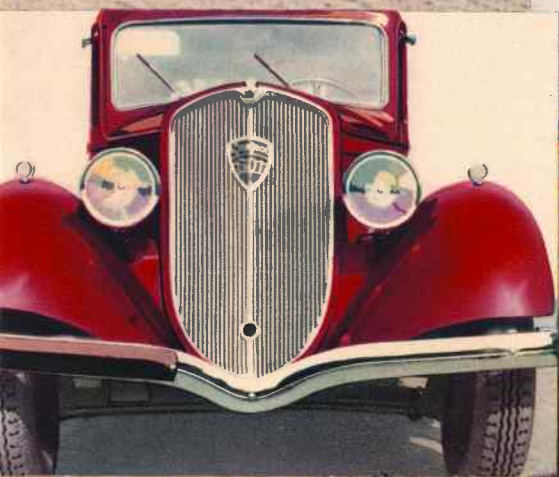


CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DE 201, 301, 601

CHASSIS	201 BR	301 CR	601	601 L	PONT AR	201 BR	301 CR	601	601 L
Tubulaire spécial rigide Bloctube.					Type	roue et vis	roue et vis	roue et vis	roue et vis
Empattement	2,530	2,720	2,985	3,205	Couple	4 × 25	4 × 23	4 × 21	4 × 22
Voie AV aux pivots	1,217	1,300	1,300	1,300	Diamètre des tambours de freins	225	256	305	305
Voie AR.	1,230	1,340	1,340	1,340	ESSIEU AV				
Rayon de braquage.. .. .	5,400	5,500	5,800	6,180	Type	à roues indépendantes	à roues indépendantes	à roues indépendantes	à roues indépendantes
Longueur du cadre	3,552	3,765	4,035	4,300	Diamètre des tambours de freins	225	225	256	256
Poids du châssis nu, avec batteries, roues garnies, sans eau, ni essence	569 kgs	637 kgs	757 kgs	775 kgs	AMORTISSEURS				
Hauteur du point le plus bas au-dessus du sol.. .. .	0 m. 18	0 m. 18	0 m. 18	0 m. 18	Type	hydrauliques à double effet	hydrauliques à double effet	hydrauliques à double effet	hydrauliques à double effet
Carrossage des roues AV	3,2 %	3,2 %	3,2 %	3,2 %	DIRECTION				
Chasse des pivots de fusées.. .. .	4 %	4 %	4 %	4 %	Type	roue et vis	roue et vis	roue et vis	roue et vis
Emplacement de carrosserie.. .. .	2,497	2,670	2,675	2,940	Colonne de direction.	à joint flexible	à joint flexible	à joint flexible	à joint flexible
Dimens. des pneumatiques.. .. .	140/40	150/40	160/40	160/40	CARBURATEUR				
MOTEUR					Type	Solex à starter	Solex à starter	Solex double corps à starter	Solex double corps à starter
Nombre de cylindres.	4	4	6	6	Buse	19	22	22	22
Alésage.. .. .	63	72	72	72	Grand jet	100 × 51	115 × 51	105 × 56	105 × 56
Course	90	90	88	88	ALLUMAGE				
Cylindrée	1,122	1,465	2,150	2,150	Type	par batteries	par batteries	par batteries	par batteries
Taux de compression	6	6	6	6	Ordre d'allumage.	1342	1342	153624	153624
Diamètre des soupapes :					Écartement des pointes de bougies	4/10	4/10	4/10	4/10
Admission	32	39	40	40	Écartement des vis platinées.	4/10	4/10	4/10	4/10
Échappement	32	34	36	36	DIVERS				
Diamètre de passage des gaz sous la soupape :					Dynamo.. .. .	12 volts	12 volts	12 volts double débit	12 volts double débit
Admission	28	31	36	36	Pression d'huile (Maximum. Minimum.. .. .	4 kgs 3 kgs	4 kgs 3 kgs	4 kgs 3 kgs	4 kgs 3 kgs
Échappement	28	30	32	32	Ventilateur.. .. .	3 pales	3 pales	3 pales	3 pales
Nombre de segments par piston (dont un segment racleur)	4	4	4	4	Réservoir d'essence	40 litres	45 litres	60 litres	60 litres
Puissance effective au frein (3.500 tours).	24	37	60	60	Réserve d'huile du moteur.. .. .	7 litres	7 litres	7 litres	7 litres
Nombre de paliers	2	3	4	4	Consommation d'essence aux 100 kms	8 à 10 lit.	9 l. 5 à 11 l.	13 à 15 lit.	14 à 15 l.
Volume d'eau de refroidissement	8 l. 5	10 l.	13 l.	13 l.	Consommation d'huile aux 100 kms	0 l. 150 à 0 l. 350	0 l. 150 à 0 l. 350	0 lit. 250 à 0 lit. 400	0 l. 250 à 0 l. 400
BOITE DE VITESSES									
Nombre de vitesses AV.	3	3	3	3					
Nombre de vitesses AR.	1	1	1	1					
Baladeurs	2	2	2	2					
Lévier de commande.	à rotule	à rotule	à rotule	à rotule					

LES CARROSSERIES

601



LIGNE
ET
CONFORT

DES CARROSSERIES 601



LES CARROSSERIES 601

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES
A TOUTES LES CARROSSERIES

Les carrosseries 601, spacieuses, surbaissées et profilées, sont métalliques et constituées par de larges panneaux soudés électriquement ce qui leur assure une rigidité absolue.

Le bois est utilisé comme armature seulement aux points où il convient de réduire la sonorité du métal ou de diminuer sa flexibilité. Un produit spécial enduit toutes les pièces en contact et supprime tout grincement.

Les portes, à lève-glaces à manivelle, sont munies de serrures spéciales à double pêne conique rattrapant automatiquement leur jeu, et de poignées intérieures et extérieures en métal chromé. Les serrures sont à double cran d'arrêt de sécurité. Dans les voitures fermées, un verrou Yale, à clef de sûreté, se trouve sur la porte AV droite, à l'extérieur; les trois autres portes sont munies d'une condamnation intérieure par la serrure.

Le pare-brise à encadrement chromé est du modèle coulissant, ce qui assure étanchéité et silence. Un bouton moleté placé au centre de la planche de bord permet la manœuvre en marche sans difficulté. Le système de ventilation Peugeot (captation de l'air frais dirigé sous l'auvent vers les pieds des passagers), se trouve encore amélioré avec ce pare-brise qui permet de régler avec précision le volume d'air admis et supprime les remous latéraux.

Le tableau porte-appareils comprend les commandes suivantes : starter, démarreur, éclairer de tablier, essuie-glace, correcteur d'avance, contact et inverseur de sons.

Sur un cadran unique sont réunis : indicateur d'essence, manomètre d'huile, ampèremètre, montre et compteur de vitesse avec totalisateur.

Il y a en outre sur la planche d'auvent, à gauche du tableau porte-appareils, un vide-poches ouvert, et, à droite, un autre vide-poches de grandes dimensions avec panneau de fermeture.

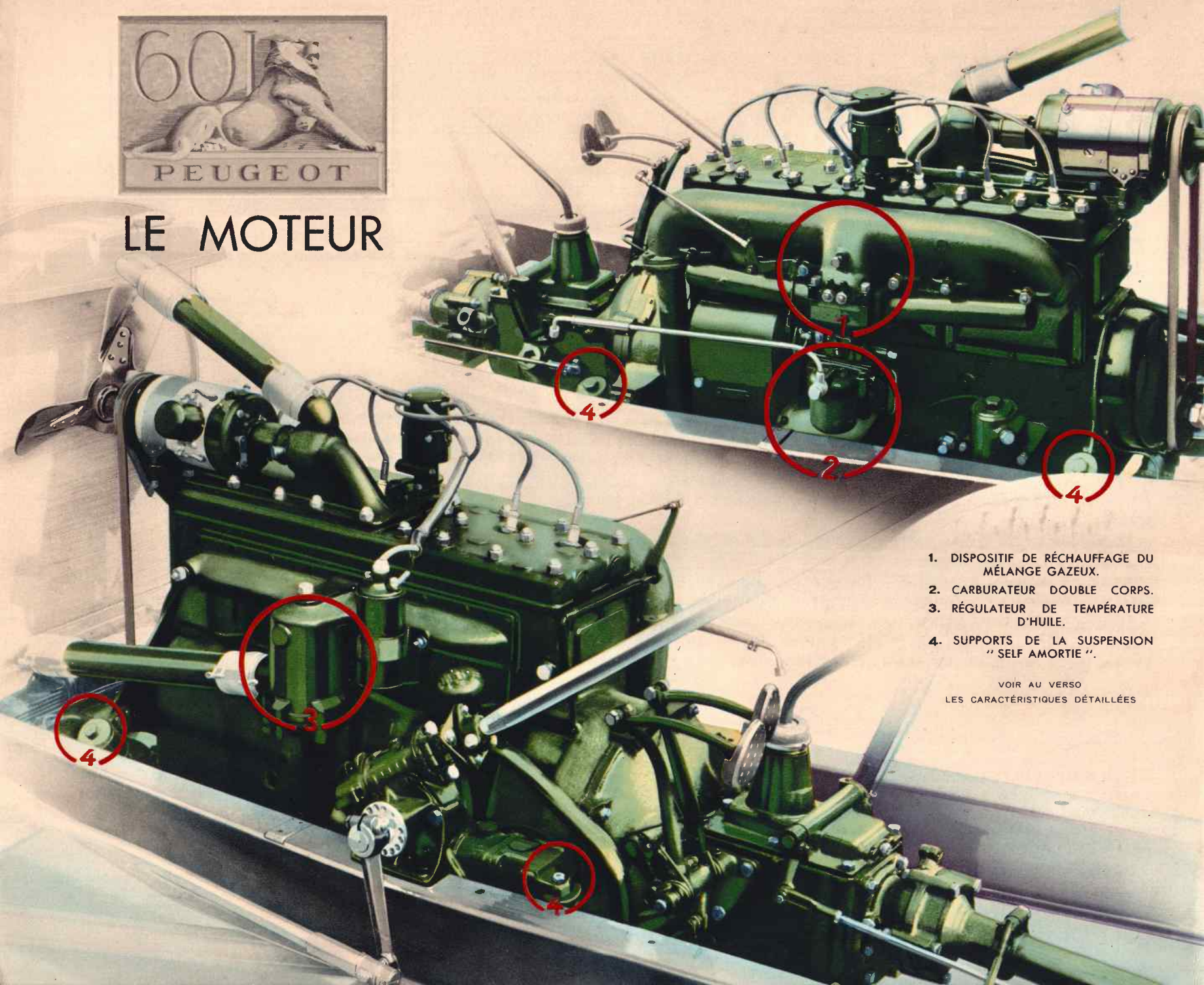
L'écran d'insonorisation placé sous la planche d'auvent porte une trappe qui permet de répartir, à la convenance des passagers, l'air qui a pénétré sous l'auvent.

Le dessous et les côtés de l'auvent sont capitonnés.

ACCESSOIRES : Store AR commandé de toutes les places. — Plafonnier central, commutateur sur le plafonnier. — Double pare-soleil intérieur. — Double essuie-glace électrique. — Rétroviseur. — Phares. — Feux de position. — Pare-chocs. — Enjoliveurs chromés. — Pare-pierres. — Outillage complet. — Guides-cric à l'arrière. — Double avertisseur ville et route. — Stop à l'AR.



LE MOTEUR



1. DISPOSITIF DE RÉCHAUFFAGE DU MÉLANGE GAZEUX.
2. CARBURATEUR DOUBLE CORPS.
3. RÉGULATEUR DE TEMPÉRATURE D'HUILE.
4. SUPPORTS DE LA SUSPENSION "SELF AMORTIE".

VOIR AU VERSO
LES CARACTÉRISTIQUES DÉTAILLÉES

LES PARTICULARITÉS TECHNIQUES DU CHASSIS 601

MOTEUR : Paliers spéciaux à grande rigidité. — Arbre à cames et poussoirs extra-silencieux et inusables, fonctionnant dans un carter hermétique rempli d'huile. — Régulateur d'huile formant échangeur de température entre le lubrifiant et l'eau du radiateur. — Carburateur double corps spécial et nouvelle tubulure à réchauffage réglable. — Pistons elliptiques à jupe froide. — Culasse à turbulence, munie d'ailettes de refroidissement.

EMBRAYAGE : Disque souple très progressif. — Moyeu élastique éliminant toutes les vibrations.

BOITE DE VITESSES : Toutes les vitesses sont silencieuses, y compris la marche AR. — Synchronesh très perfectionné. — Mécanisme entièrement monté sur roulements à billes et sur rouleaux.

TRANSMISSION : Cardan monté sur aiguilles. — Poussée centrale à rotule. — Arbre de transmission centré par roulement à billes.

PONT : Très surbaissé, à transmission par couple roue et vis.

SUSPENSION : Roues AV indépendantes. — Amortisseurs hydrauliques indé réglables donnant un amortissement proportionnel aux cahots. — Ressort AV à rouleaux et ressorts AR demi-cantilever obliques.

CHASSIS : Du type Bloctube PEUGEOT, absolument indéformable.

DIRECTION : Flector sur la colonne de direction.

L'examen de ces particularités techniques montre le soin apporté à la solution des divers problèmes posés :

LE CONFORT a été encore amélioré par l'élimination des bruits (boîte de vitesses, poussoirs, pistons), et grâce à la douceur des commandes (embrayage, changement de vitesses, freins). La suspension et la direction sont parfaites dans leurs moindres détails.

LE RENDEMENT a été porté à son maximum en étudiant spécialement : la culasse, les pistons, le carburateur, le montage de la boîte et de la transmission.

L'ÉCONOMIE. — Économie à l'usage par l'amélioration de rendement du moteur et de la transmission, et par l'étude très poussée de la carburation. Économie d'entretien par la robustesse et la perfection de réalisation de l'ensemble.

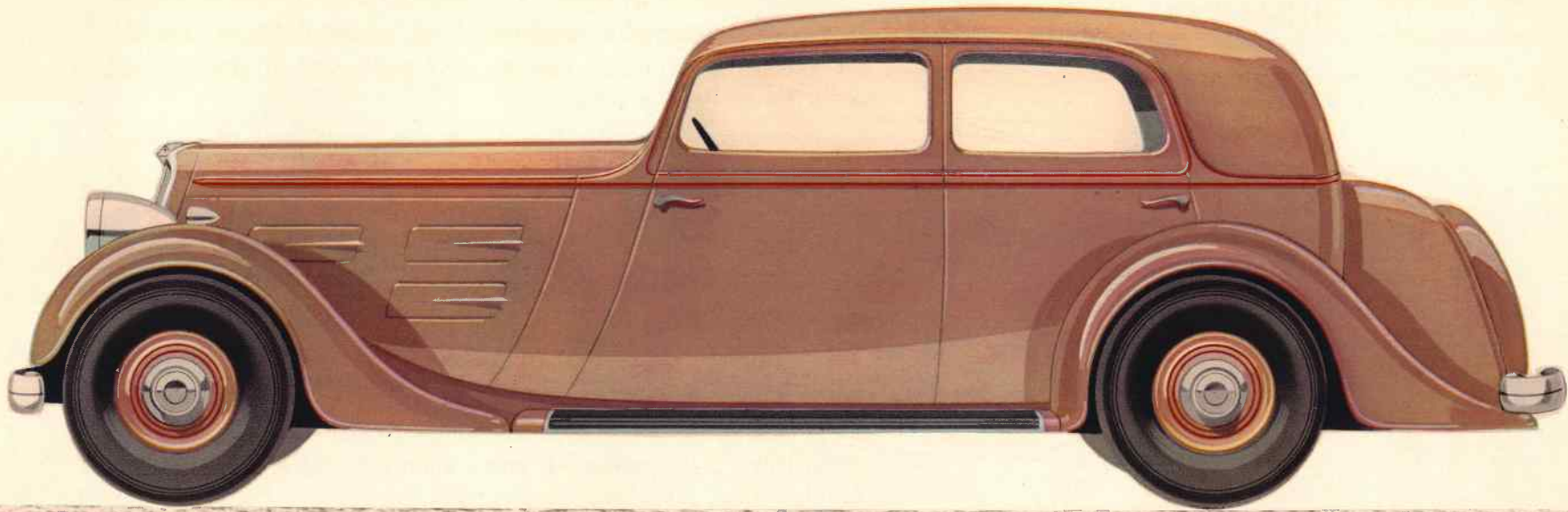
LA SÉCURITÉ. — Sécurité pour le moteur avec le régulateur d'huile. Sécurité par la poussée centrale. Sécurité par la robustesse du bloctube Peugeot. Sécurité par la direction douce et précise. Sécurité par le robinet de batterie coupe circuit. Sécurité enfin par les qualités inégalées de la suspension à Roues Avant Indépendantes Peugeot.

CARACTÉRISTIQUES DU CHASSIS 601 ROUES AVANT INDEPENDANTES

Six cylindres (72×88), 2.150 cmc., puissance au banc 60 CV à 3.800 tours; soupapes latérales; pistons en alliage léger; allumage par distributeur et deux batteries de 60 a. h.; carburateur Solex à double corps et à starter; refroidissement par pompe; embrayage à disque unique à sec; boîte à trois vitesses avec synchronesh; bloc-moteur "self-amorti"; transmission par arbre à simple cardan; châssis Bloctube 2^m985×1^m340; rayon de braquage 5^m800; suspension AV à ressort transversal semi-elliptique; roues AV indépendantes; 2 ressorts demi-cantilever à l'AR; 4 amortisseurs hydrauliques; freins Bendix duo-servo; 5 pneus Superconfort de 160×40; réservoir d'essence de 60 litres. Guides-cric.

NOTE. — Le châssis 601 long a un empattement de 3^m205 et son rayon de braquage est de 6 mètres.

LA CONDUITE INTÉRIEURE "GRAND LUXE"



CONDUITE INTÉRIEURE "GRAND LUXE"

ROUES AVANT INDÉPENDANTES
(N9LE-DOLUX)

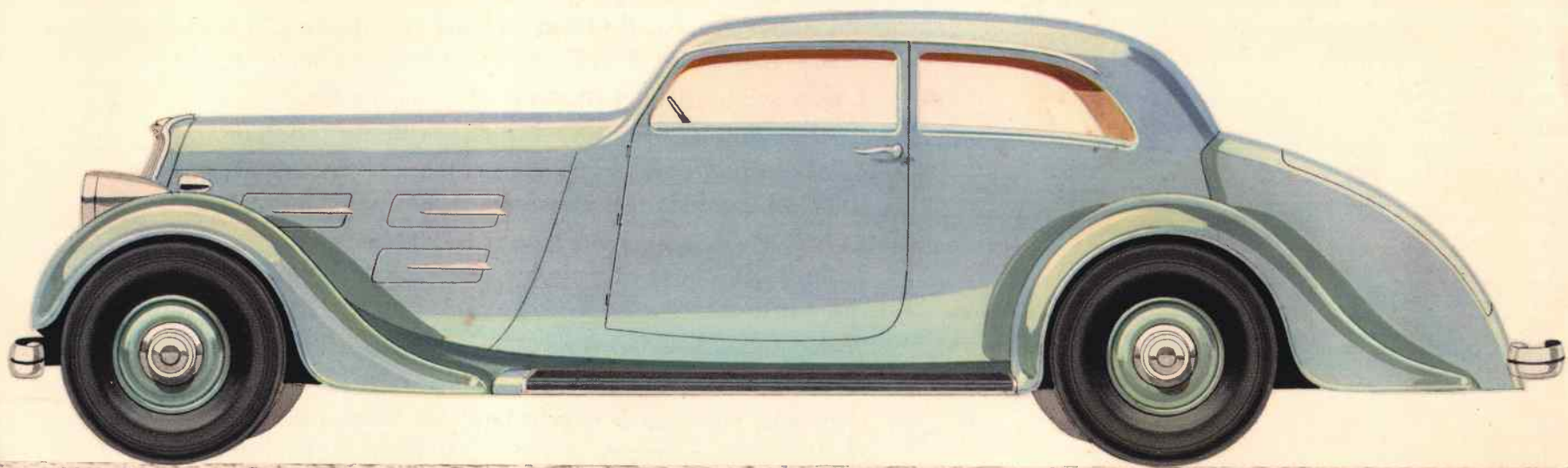
Carrosserie 4 glaces, 4 places, 4 portes, entièrement tôle. Malle coquille profilée, à la couleur de la caisse, contenant 2 grandes valises et l'outillage, et portant la roue de secours garnie.

Ailes enveloppantes émaillées noir; marchepieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police lumineuse et Stop encastés dans le couvercle de la malle; pare-chocs et enjoliveurs chromés; housse de roue de secours émaillée et chromée. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en velours de première qualité; frises en marqueterie; 4 poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation; sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec accoudoirs; barre-appuie-pieds.

Tapis-brosse ou tapis caoutchouc à l'AV, moquette à l'AR. Planche d'auvent émaillée noir, portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un fermé de grandes dimensions. Robinet de batteries; pare-brise coulissant, avec essuie-glace double; rétroviseur; pare-soleil double; filet de pavillon; stores de portes AR et store AR commandé à distance; plafonnier; poignées montoir; cantines de custode.

LA BERLINE "GRAND LUXE"



BERLINE

"GRAND LUXE"

ROUES AVANT INDÉPENDANTES
(BV9-DOBER)

Carrosserie aérodynamique surbaissée, 4 glaces, 4 places, 2 très larges portes, entièrement tôle.

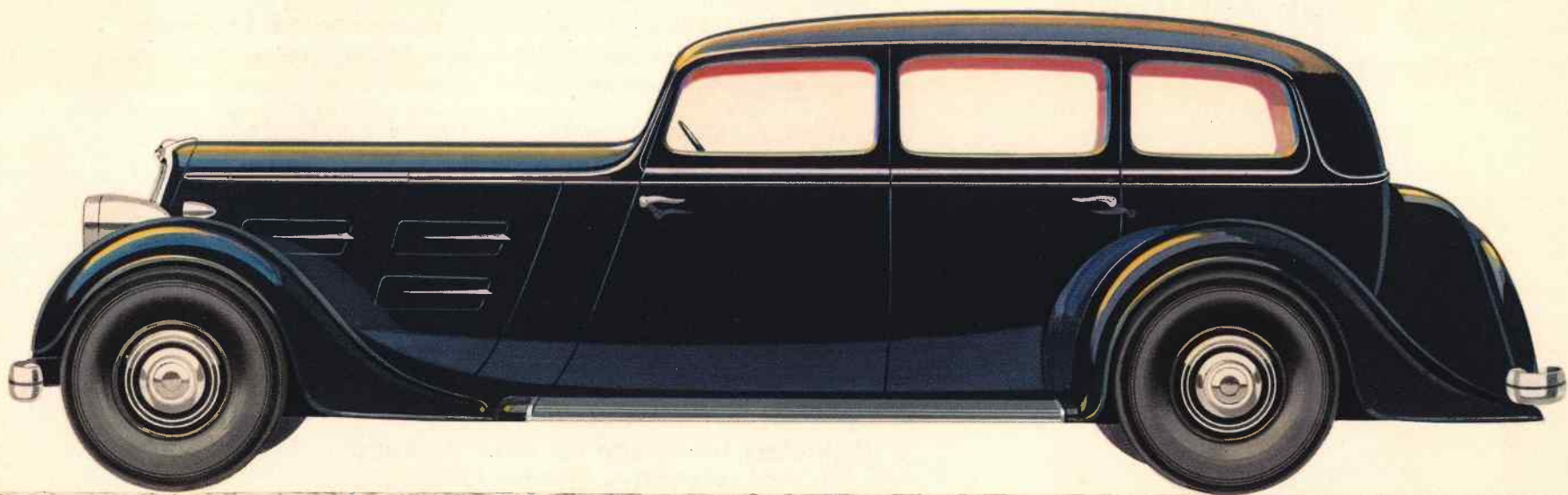
L'extrémité AR de la caisse est constituée par un vaste coffre contenant 2 valises, 2 compartiments à outillage, 1 vide-poche et une roue de secours garnie.

Ailes enveloppantes, émaillées à la couleur de la caisse; marchepieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police et Stop encastrés dans la partie AR de la carrosserie; pare-chocs et enjoliveurs chromés. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en drap de luxe; frises en marqueterie; deux grandes poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation. Sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec 2 accoudoirs latéraux et 1 accoudoir central escamotable. Coussins système "Air-Flex", assurant une stabilité parfaite des sièges et supprimant les secousses.

Tapis-brosse à l'AV et moquette à l'AR; planche d'avant portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un de grandes dimensions fermant à clef; essuie-glace double; rétroviseur; pare-soleil double; store AR commandé à distance; plafonnier.

LA CONDUITE INTÉRIEURE "FAMILIALE"



CONDUITE INTÉRIEURE "FAMILIALE"

ROUES AVANT INDÉPENDANTES
(N9FE-DOFAM)

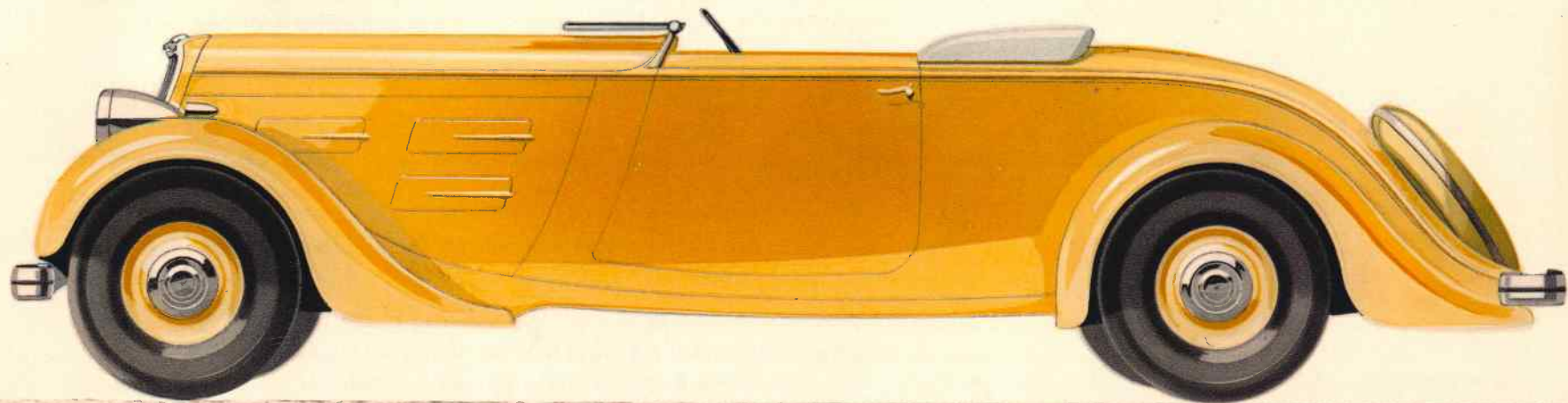
Carrosserie 6 glaces, 7 places, 4 portes, entièrement tôle. Malle coquille profilée, à la couleur de la caisse, contenant 2 grandes valises et l'outillage, et portant la roue de secours garnie.

Ailes enveloppantes émaillées noir; marchepieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police et Stop encastrés dans le couvercle de la malle; pare-chocs et enjoliveurs chromés; housse de roue de secours émaillée et chromée. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en velours de première qualité; frises en marqueterie; 4 poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation. Sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec accoudoirs; 2 strapontins confortables à dossier repliable.

Tapis-brosse ou tapis caoutchouc à l'AV, moquette à l'AR. Planche d'auvent émaillée noir, portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un fermé de grandes dimensions. Robinet de batteries; pare-brise coulissant, avec essuie-glace double; rétroviseur; pare-soleil double; filet de pavillon; stores de custode et store AR commandés à distance; plafonnier; poignées montoir.

LE ROADSTER "GRAND LUXE"



ROADSTER

"GRAND LUXE"

ROUES AVANT INDÉPENDANTES
(TR9-DOROD)

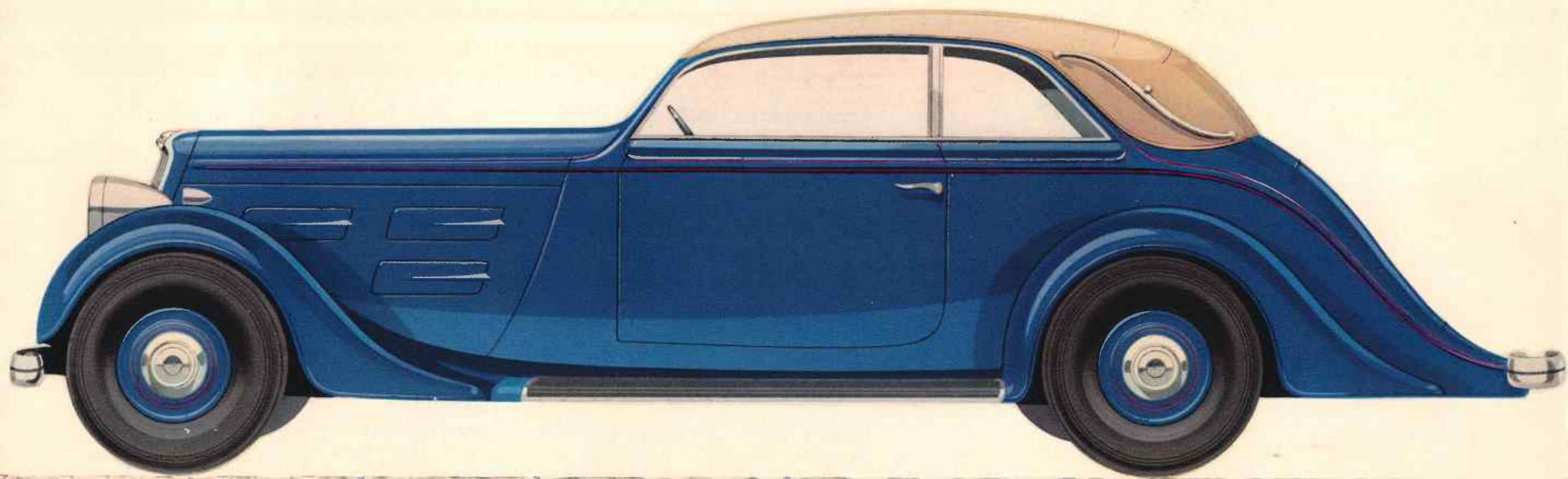
Carrosserie aérodynamique, 2 places, 2 très larges portes. Caisse tôleée; capote légère en toile double whip-cord caoutchoutée avec cerceaux chromés. Pare-brise rabattable. L'extrémité AR de la carrosserie est constituée par un long spider profilé, dans lequel est aménagée une banquette supplémentaire amovible. Roue de secours extérieure sur le couvercle du spider.

Ailes enveloppantes émaillées à la couleur de la caisse; phares et feux de position profilés et chromés; plaque de police lumineuse à l'AR avec Stop et lanterne; pare-chocs et enjoliveurs chromés; housse de roue de secours émaillée à jonc chromé. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en cuir véritable de premier choix; 2 poches de portière; lève-glaces chromés. Banquette AV réglable, à dossier rabattable pour le chargement des bagages.

Tapis-brosse. Planche d'auvent émaillée à la couleur de la caisse, portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un de grandes dimensions fermant à clef; essuie-glace double; rétroviseur extérieur.

LE CABRIOLET DÉCAPOTABLE "GRAND LUXE"



LE CABRIOLET DÉCAPOTABLE "GRAND LUXE"

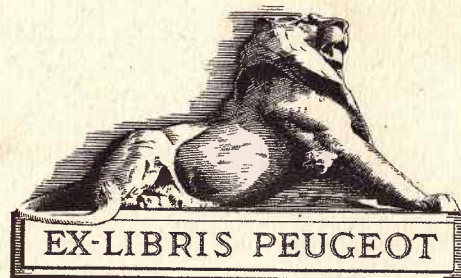
ROUES AVANT INDÉPENDANTES
(CD9-DOCAB)

Carrosserie aérodynamique 4 places; 2 très larges portes. Caisse tôleée; capote repliable en whipcord de première qualité. Les encadrements de portes et de pare-brise sont fixes et permettent la manœuvre des glaces même quand la capote est repliée. L'extrémité AR de la carrosserie est constituée par un long coffre profilé contenant 2 grandes valises, l'outillage et une roue de secours garnie.

Ailes enveloppantes émaillées noir; marchepieds garnis caoutchouc; phares et feux de position profilés et chromés; lanterne AR, plaque de police et Stop encastrés dans la partie AR de la carrosserie; pare-chocs et enjoliveurs chromés. Glaces de sécurité partout.

Garniture intérieure en drap de luxe; frises en marqueterie; deux grandes poches de portières; lève-glaces chromés; serrures à condamnation. Sièges AV séparés et réglables; banquette AR avec 2 accoudoirs latéraux et 1 accoudoir central escamotable. Coussins système "Air-Flex", assurant une stabilité parfaite des sièges et supprimant les secousses.

Tapis-brosse à l'AV et moquette à l'AR. Planche d'avant portant un tableau de bord éclairé, à 5 appareils, et 2 vide-poches, dont un de grandes dimensions fermant à clef. Robinet de batteries; essuie-glace double; rétroviseur.



CETTE BROCHURE
EST RÉSERVÉE
AUX CONCESSIONNAIRES
ET COLLABORATEURS
DE LA MARQUE

COUVERTURE
ET HORS-TEXTE
DE
H. DELUERMOZ

DRAEGER, IMP.

RELIURE "PLASTIC"
BREVETÉE S. G. D. G.

