

CHARGE

UTILE *Magazine*

ISSN 1240-2346



LES POMPIERS DE SAIGON

N°70

MENSUEL
OCTOBRE 1998
33 FF - 240 FB - 11 FS

UTILITAIRES LEGERS

LES PEUGEOT SK ET MK

AGRICOLLES

FORDSON



BERLIET MAROC

M 1194 - 70 - 33,00 F





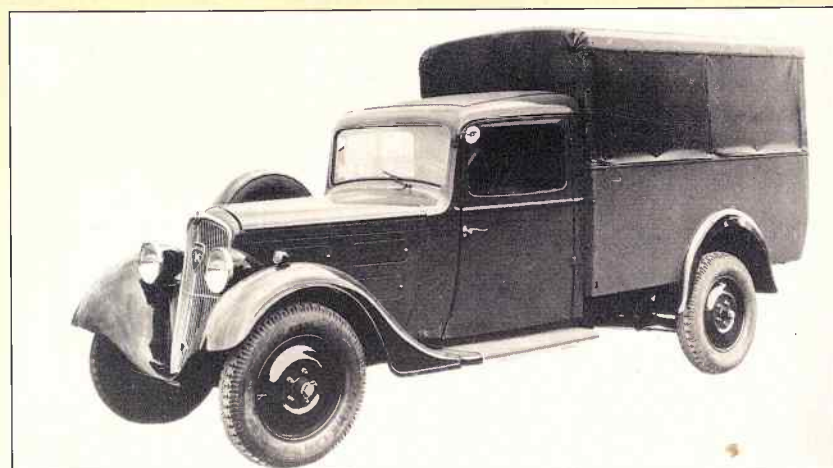
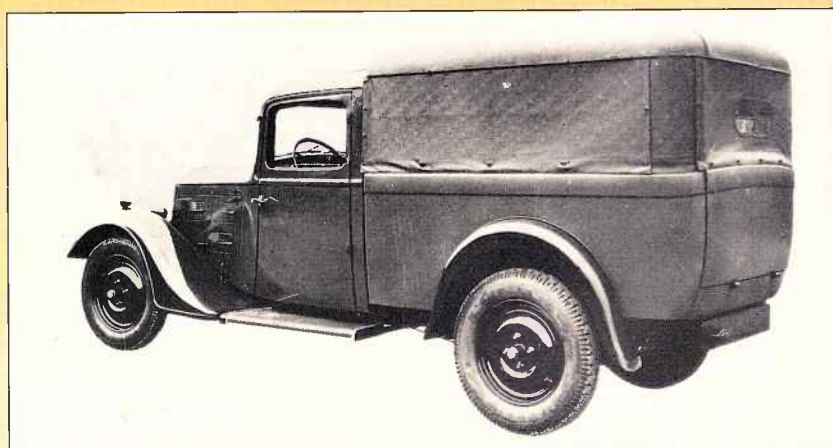
LES PEUGEOT SK

LES CAMIONNETTES « AERODYNAMIQUES » DE SOCHAUX

De la ligne « queue de castor » à la ligne « fuseau Sochaux », les utilitaires légers Peugeot de la seconde moitié des années trente font assaut de coquetterie, changeant de robe presque chaque année.

par **Claude ROUXEL**

CECI NE NUIT d'ailleurs nullement à leur succès. Les opérations débutent en fait à la mi-1933, lorsqu'apparaissent de nouvelles camionnettes 600 à 700 kg destinées à prendre la relève de la bien lymphatique 201 T. La pauvre avait du mal à supporter les 750 kg que les nécessités de disposer d'une gamme complète avaient amené Peugeot à lui infliger. Cette nouvelle série, dite SK, voit le jour en juin



Ci-contre, en haut.

La série SK fait son apparition en juin 1933 avec la mécanique de la 201 et une cabine ressemblant comme une jumelle à la 201 BR qui va commencer sa carrière quelques semaines plus tard. Cette version « boulangère » est de taille plus modeste que sa sœur MK, étant prévue pour une charge deux fois plus faible.

Ci-contre.

La série MK débute au Salon 1933 et cette « boulangère » ne peut renier sa parenté avec la berline de tourisme 301 dont elle est directement issue.

Page précédente, en haut.

Les utilitaires légers Peugeot font partie intégrante du paysage parisien de la fin des années trente. Un taxi 401 s'éloigne de l'Opéra, vers lequel se dirige un taxi 402, tandis qu'une camionnette SK stationne le long du trottoir.

Ci-contre.

Les MK sont données pour 1 000 à 1 200 kg de charge utile, mais en prévision d'éventuelles surcharges, cette version MKDJ à plateau surélevé est prévue avec des roues jumelées à l'arrière.

1933 et, dès le mois d'août suivant, elle est complétée par une gamme de 1 000 / 1 200 kg dénommée MK, qui remplace pour sa part l'éphémère 301 T.

La naissance de la série SK

La constante évolution tant des cabines que des motorisations des SK ne rend pas facile le rôle des observateurs. Le tableau illustré en fin d'article résume schématiquement l'origine de leurs principaux composants.

Apparaissant donc en juin 1933, la série SK subsiste jusqu'en janvier 1938 et reçoit successivement six moteurs différents. L'offre est assez classique pour ce qui est des carrosseries : boulangère, fourgon et naturellement châssis-cabine.

La SK proprement dite est produite de juin 1933 à juin 1934 en 896 exemplaires. Son moteur n'est autre que le quatre cylindres 63 x 90 de 1 122 cm³ de la fameuse 201, développant 23 CV réels... qu'il faut bien considérer comme suffisants pour mouvoir les 6 à 700 kg de charge utile annoncés.

Parallèlement à ce modèle, et de décembre 1933 à octobre 1934, une version équipée du moteur quatre cylindres 72 x 90 (soit 1 465 cm³) de la plus grosse 301 apporte un peu plus de nerf, grâce à ses 34 chevaux réels. En revanche, mais il faut savoir faire des choix, les clients de cette version doivent accep-



Ci-contre.

Pour l'année-modèle 1934, les utilitaires Peugeot adoptent tous les nouvelles lignes « aérodynamiques » mises à l'honneur sur les 201 BR et 301 CR. On trouve donc la même ligne, flatteuse sinon efficace, sur ces trois modèles représentatifs de la nouvelle

gamme : boulangère 201, fourgon SK et car MK.



ET MK

ter une consommation de 11 à 13 litres aux 100 km, au lieu de 9 à 11 litres, pour une charge utile et des dimensions de carrosseries strictement identiques, et ce malgré un empattement passant de 2,90 m à 2,94 m. Ce modèle, dit SKR, sort d'usine à 950 exemplaires.

Sur ces deux véhicules, l'aspect de la cabine est typiquement 201 BR, c'est-à-dire qu'il n'est guère éloigné de celui des produits concurrents de chez Renault et Citroën. Il peut néanmoins se flatter de quelques arrondis, que la publicité pour les berlines correspondantes n'hésite pas à qualifier d'aérodynamiques¹. Sur ce plan esthétique, Citroën est un peu en retrait et va le rester, mille raisons techniques et financières le contraignant à faire durer sa gamme « Rosalie ». C'est un élément positif pour Sochaux.

Le Salon de 1934 est celui du branle-bas de combat chez Citroën, avec la naissance de la Traction-avant, mais il ne sera pas question de dérivés utilitaires de ce modèle avant longtemps et c'est Peugeot qui crée la surprise sur ce marché, en changeant déjà sa cabine, la mettant au goût du jour avec le dessin qui commence vraiment à sacrifier à l'aérodynamisme des 201 et 301 restées célèbres sous le nom de « queue de castor ». Ce nouveau modèle dit SKD conserve un moteur de 301, mais dans une version un peu améliorée (trois paliers au lieu de deux) et, sur un châssis de cotes identiques, dispose d'une surface de chargement notablement plus vaste : 3 m² au lieu de 2,30 m²,

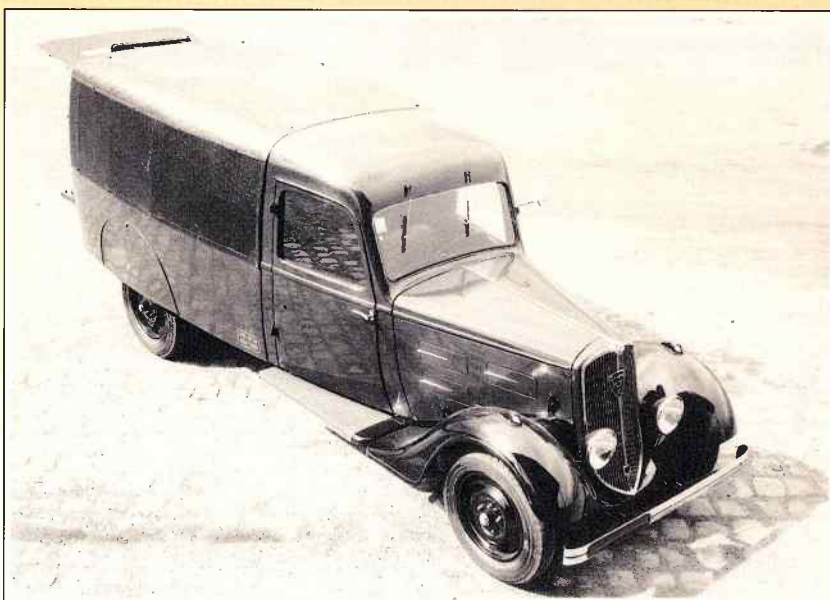
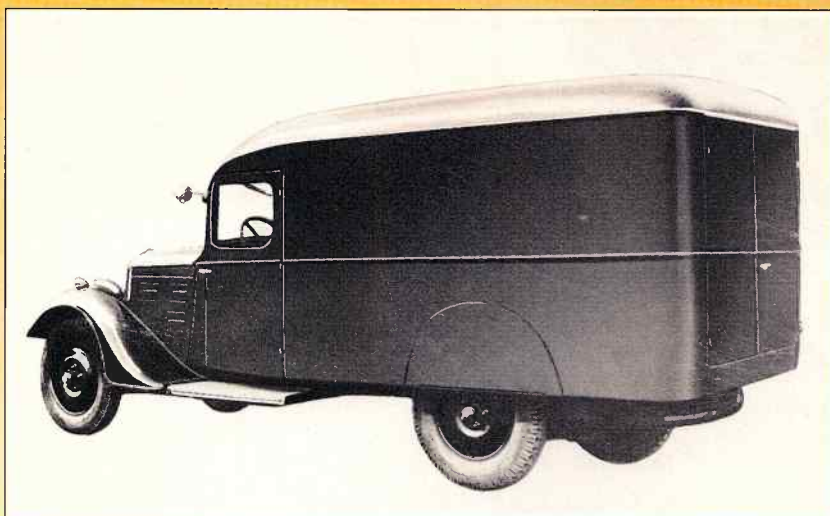
1. A l'intention des esprits chagrins ou pointilleux, précisons que c'est en toute connaissance de cause que nous pouvons, à l'occasion, employer indûment les termes « aérodynamique » ou « aérodynamisme ». Nous essayons de rester dans l'esprit de l'époque et acceptons délibérément pour cela d'avoir recours à des barbarismes.

Ci-contre, au centre.

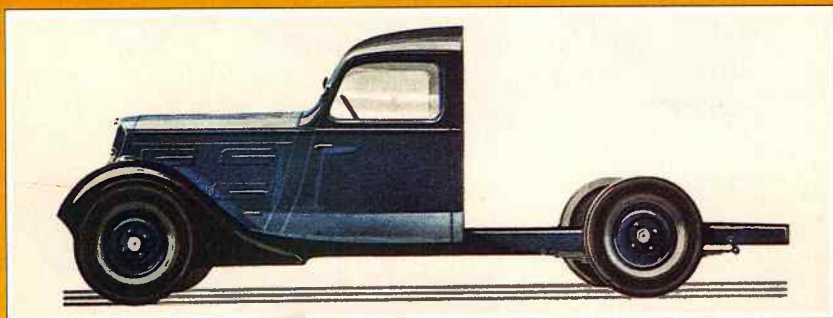
Dès la sortie de la 401 au Salon de 1934, son moteur, qui délivre 44 chevaux, vient remplacer celui de la 301 qui, avec ses 37 chevaux, s'avérait un peu faible pour les MK. Celles-ci deviennent MKD à cette occasion. Leur boîte de vitesses reste celle de la 301 C et elles disposent d'un embrayage de type KZ 14 A qui leur est spécifique.

Ci-contre.

La ligne flatteuse et la finition de cette « boulangère » MKD n'ont rien à envier aux modèles de la gamme tourisme dont ce modèle est directement dérivé et contribuent certainement au succès de la série.



Type	Dates de production	Issu de	Cyl. cm ³	Vit. km/h	Conso. l/ 100 km	Charge utile kg	Surface m ²	Volume m ³
MK	8/33 à 10/34	301	1464	60	12/14	1000/1200	3,30	4,20
MKD	11/34 à 3/36	401	1720	70	12,5/14,5	1200	4	5
MK 4	3/36 à 3/38	402	1991	75	13/13,5	1200/1400	4	5
MKN	2/38 à 7/38	402	1991	75	13/13,5	1000	3,30	4,30
MK 5	8/38 à 8/39	402B	2142	75	15/16	1000/1200	4	5,45



Ci-dessus.
Les camionnettes SKD de 1935 font appel à la « banque d'organes » de Sochaux : outre la cabine qui adopte le style des berlines de l'année, on trouve le moteur 8 CV SER 4 de la 301, muni d'un régulateur, l'embrayage KZ 12 de la 401 D et la boîte de vitesses de la 301 C.

Ci-contre.
Pour ses catalogues Véhicules utilitaires de 1936, Peugeot fait appel au grand artiste Alexis Kow, qui fait ainsi quelques infidélités à ses clients habituels, Panhard et Hotchkiss. Le résultat est à la hauteur des espérances : qui résisterait à un véhicule aussi attractif ?

Ci-dessous.
Comme toutes les MKD, la version « boulangère » de cette série se distingue par son intéressant volume de chargement, en net progrès par rapport aux modèles précédents. Les côtés toileés repliables subsistent toujours et les deux larges hayons facilitent chargements et déchargements.



le volume disponible faisant pour sa part un bond de 2,60 m³ à 4 m³. La charge utile sera désormais de 800 kg, et (ah ! les vertus de l'aérodynamisme !) la vitesse maximum passe de 60 à 70 km/h, pour une consommation inchangée.

Au Salon suivant apparaît la nouvelle voiture de tourisme Peugeot, la 402, avec sa fameuse ligne « fuseau Sochaux », d'un aérodynamisme certes révolutionnaire, mais aussi élégant que fonctionnel. On n'observe toutefois aucun changement sur les utilitaires de la série SK et il faut attendre le Salon 1936 pour voir la SKD se muer en SK 2. La transformation consiste en l'adoption de nouveaux rapports de boîte de vitesses et du moteur de la nouvelle berline 201 M. Cette dernière est en fait l'ancienne 301, condamnée à mort par la naissance de la 302 et ainsi rebaptisée pour vivre ses derniers mois d'existence. On aurait attendu plus d'innovation de la part de Peugeot et l'on aurait espéré pour cette SK 2 ou le ramage ou le plumage de la nouvelle 302, une 402 en réduction en quelque sorte. Mais peut-être est-il encore trop tôt pour « banaliser » la ligne « fuseau Sochaux » en la laissant s'encanailier avec des camionnettes !

Ce n'est donc qu'au Salon de 1937 qu'une SK 3 va enfin bénéficier d'une cabine dont la parenté avec la 402 ne laissera pas subsister le moindre doute. Comme un bonheur ne vient jamais seul, cette SK 3 a droit au moteur quatre cylindres culbuté 78 x 92, soit 1 758 cm³, de la 302, abandonnant enfin les soupapes latérales des 201/301. Le moteur de la 302 n'a rien à envier à celui de la 402, dont il reprend toutes les caractéristiques, lui concédant seulement 233 cm³ et 12 chevaux réels. Seize modèles dits SK 4 seront par ailleurs construits avec un moteur 402 pour l'exportation, les SK 3 atteignant pour leur part une production de 450 unités, jusqu'à la disparition de la série SK en 1938.

La SKD avait été produite à 2 207 exemplaires, sa suivante la SK 2 à 920 et la production totale de la série SK, tous modèles confondus, se monte donc à 5 439 unités en cinq ans, ce qui constitue un score très enviable. Même modernisée avec les moteurs inversés des Traction avant, la gamme des boulangères et camionnettes « Rosalie » de Citroën se fait damer le pion sur ce créneau et le quai de Javel va bientôt devoir reprendre l'offensive.

Les MK : de grosses SK ?

Les SK, dont le premier modèle de 1933 n'était guère autre chose qu'un utilitaire sur base 201, ont vu leur charge utile passer de 600 à 800 kg. Une gamme sœur va jouer un registre au-dessus, celle des MK. Celle-ci commence à 1 000 kg en 1933, donnant ainsi une suite aux 1 200 kg type 1593 abandonnés deux ans auparavant et qui avaient atteint un étonnant chiffre de ventes de 5 000 unités, malgré leur moteur six cylindres un peu « osé » pour un tel véhicule. Au hasard de ses changements de motorisation (et il va en subir !), le MK reviendra à ces 1 200 kg en 1936.

Sans parler de l'évolution DK 5 que l'on peut considérer comme en dehors de notre sujet, car ressortant des fabrications de guerre², on constate que d'août 1933 à août 1939 la série MK donne le jour à près de 7 000 rejets, ce dont Sochaux a tout lieu d'être fier. Outre la qualité intrinsèque des différents modèles produits et leur parfaite adéquation aux besoins de la clientèle, on peut trouver plusieurs raisons à ce succès. Nous n'en retiendrons qu'une qui nous paraît caractéristique de la sagesse de la politique des dirigeants de Sochaux : pendant la Première Guerre mondiale, Peugeot fabrique un nombre important de camions dont les tonnages les plus courants atteignent 4 000 kg. Cette production se poursuit jusqu'au milieu des années vingt et, vers la fin de la décennie, la gamme 1 200 kg prend le relais. Contrairement à Renault, Berliet, voire Unic,

2. Voir Charge Utile n° 6.

Extrait du tarif Peugeot au 2 octobre 1935

201 DL 7 CV/26 ch, 4/500 kg	
Fourgon rapide	16 900 F
Boulangère rapide	16 750 F

SKD Ambulance 8 CV/35 ch	
1 brancard	29 900 F

SKD 8 CV/35 ch, 800 kg	
Châssis-cabine	17 900 F
Boulangère	19 900 F
Fourgon de livraison	20 300 F

MKD 10 CV/44 ch, 1 200 kg	
Châssis-cabine	19 600 F
Boulangère	21 500 F
Fourgon de livraison	21 900 F
Plateau ridelles	22 200 F
Plateau brasseur	21 900 F
Tapissière	26 200 F
Car 14 places	38 500 F

qui ont des gammes relativement larges à promouvoir, Peugeot peut axer tous ses efforts sur un seul « gros » modèle et être ainsi plus percutant sur le marché.

En outre, Peugeot a de la chance car il était difficile de prévoir qu'après le « boom » dû à la vulgarisation du pneu basse-pression par Michelin, le transport routier sombrerait dans le marasme, du fait de la coordination rail-route ! Dans ces circonstances, un camion d'un tonnage intermédiaire, comme l'est un 1 200 kg, reste sans doute le meilleur choix pour beaucoup d'entreprises.

L'évolution de la série MK suit de façon assez proche celle des SK. Nous n'en infligerons pas la revue de détail au lecteur, qui pourra se reporter utilement au tableau de la page 42.

La charge utile des MK est plus élevée que celle des SK, toutes leurs dimensions extérieures et intérieures sont plus vastes, ce qui entraîne des poids à vide et poids totaux en charge nécessitant des motorisations plus puissantes. A partir du Salon 1934, le moteur de la 401 est de rigueur, et celui de la 402 se voit adopté dès le début de l'année 1936 et l'on passe au 402B dès l'été 1938. Sur ce point, au moins, le MK est donc plus 402 que le SK.

Extrait du tarif Peugeot au 12 juin 1937

Châssis 201 M 8 CV/35 ch	
CI Commerciale	20 900 F
Fourgon rapide	19 900 F

Châssis 402 12 CV/55 ch	
CI Commerciale	27 300 F

Châssis SK2 8 CV/35 ch, 800 kg	
Camionnette	23 000 F
Fourgon de livraison	23 500 F

Châssis MK4 12 CV/55 ch, 1 200 kg	
Châssis-cabine	24 000 F
Fourgon de livraison	27 500 F

NB : Nous reproduisons les informations figurant sur le tarif émanant de Peugeot, précisant toutefois que, selon les sources, on peut parfois trouver des chiffres légèrement différents pour ce qui concerne la puissance réelle.

Comparaisons tarifaires des « commerciales » des grands constructeurs français en octobre 1935

Peugeot 301	CI Commerciale	8 CV	17 900 F
Citroën 7 UA	Berline Commerciale	9 CV	19 000 F
Renault Celtaquat	Berline Commerciale	8 CV	18 300 F
Berliet 944	CI Commerciale	9 CV	24 250 F
Peugeot 401	CI Commerciale	10 CV	21 500 F
Citroën 11 UA	CI Commerciale	11 CV	22 500 F
Renault Vivaquat	CI Commerciale	14 CV	23 600 F
Berliet 1144	CI Commerciale	11 CV	26 700 F

Page précédente, en bas.
La série MK 4, qui débute sa carrière au printemps 1936, bénéficie du moteur « culbuté » de la brillante 402, mais sérieusement bridé puisqu'il ne délivre que 39 chevaux (contre 55 chevaux sur les modèles de tourisme !). En revanche, elle doit se contenter encore de la cabine des dernières 301. Des carrosseries spéciales « autocar » sont montées sur des modèles plus ou moins expérimentaux, comme cet exemplaire immatriculé en Algérie.



Ci-dessus.

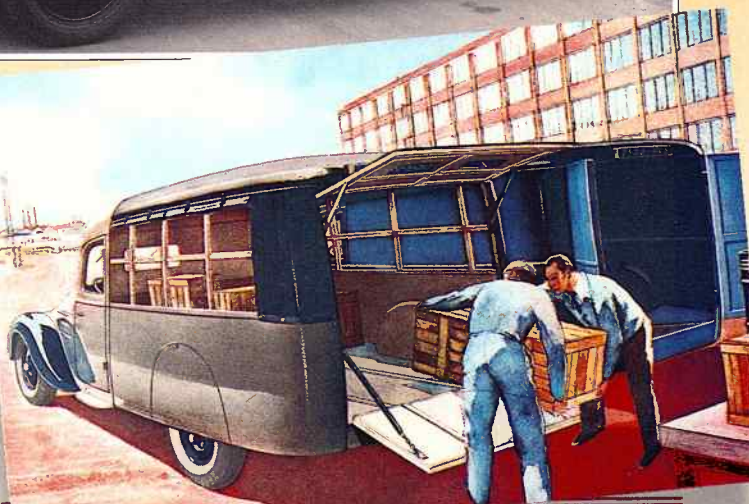
Ce premier catalogue de l'année-modèle 1938 présente la première camionnette MK 4 à bénéficier d'une cabine style 402. On remarque avec surprise les phares placés sur les ailes qui donnent à cette version un faux air de grosse Simca 8.

Ci-dessous.

Avec la série SK 3, qui voit le jour en septembre 1937, les camionnettes 800 kg Peugeot accèdent enfin à la ligne « fuseau Sochaux ». Ce fourgon, tout comme la « boulangère » qui apparaît au second plan, n'ont pas la mécanique de la 402, mais celle de l'éphémère 302.



Ci-contre.
La formule « boulangère » subsiste sur cette MK 4 de fin 1937.

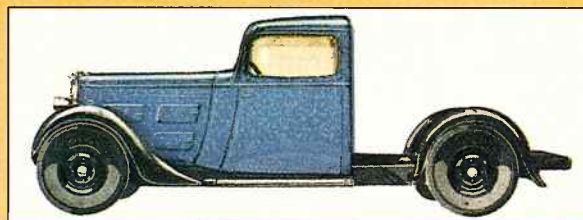


GENEALOGIE SK

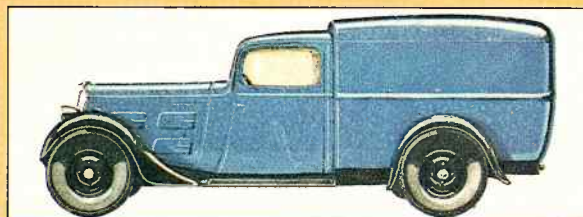
ANNEES-MODELES 1933 ET 1934

Types SK et SKR
Cabine 201 BR
Moteur 201 (SK) et 301 (SKR)

Plateau-cabine



Boulangère



ANNEE-MODELE 1935

Type SKD
Cabine 201 D
Moteur 301 amélioré

Boulangère



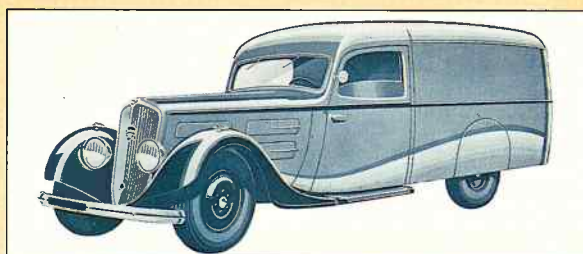
Fourgon



ANNEE-MODELE 1936

Type SKD
Cabine 201 D
Moteur 301 amélioré

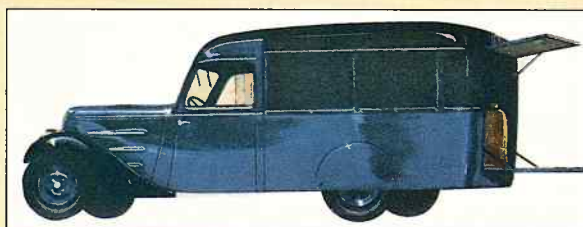
Fourgon



ANNEE-MODELE 1937

Type SK 2
Cabine 201 M
Moteur 201 M

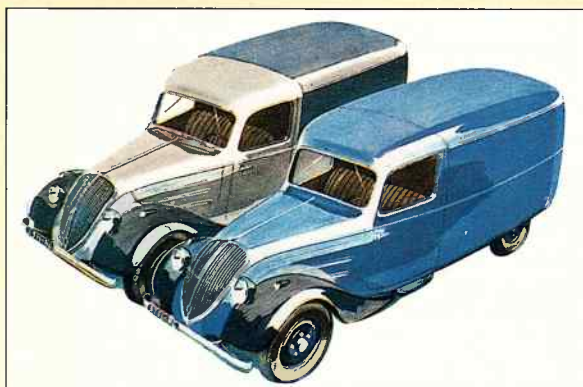
Camionnette



ANNEE-MODELE 1938

Types SK 3 et SK 4
Cabine 402
Moteur 302 (SK 3) ou 402 (SK 4)

Fourgon et boulangère



GENEALOGIE MK

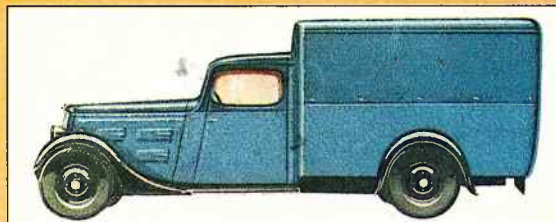
ANNEES-MODELES 1933 ET 1934

Types MK et MKD
Cabine 301 CR
Moteur 301 (MK) et 401 (MKD)

Fourgon



Boulangère



ANNEE-MODELE 1935

Type MKD
Cabine 301 D
Moteur 401

Châssis-cabine



ANNEE-MODELE 1936

Type MKD et MK 4
Cabine 301 D
Moteur 401 (MKD) et 402 (MK 4)

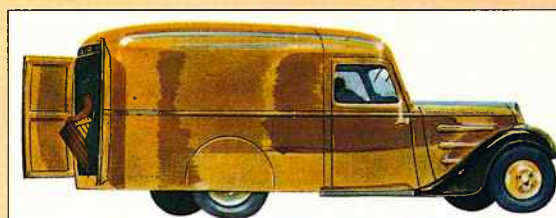
Plateau à ridelles



ANNEE-MODELE 1937

Type MK 4
Cabine 301 D puis 402
Moteur 402

Fourgon



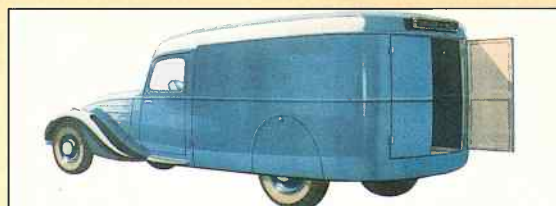
ANNEE-MODELE 1938

Types MK 4 et MKN
Cabine 402
Moteur 402

Châssis-cabine



Fourgon



ANNEE-MODELE 1939

Type MK 5
Cabine 402 B
Moteur 402 B

Châssis-cabine





Ci-dessus.

En février-mars 1938, la série MK 4 cède la place à la MKN qui a droit aux phares dissimulés derrière la grille de calandre. Ce modèle n'a qu'une durée de vie assez brève puisqu'en août suivant, il est remplacé par la MK 5. 1 166 exemplaires en sont néanmoins produits en moins de six mois.

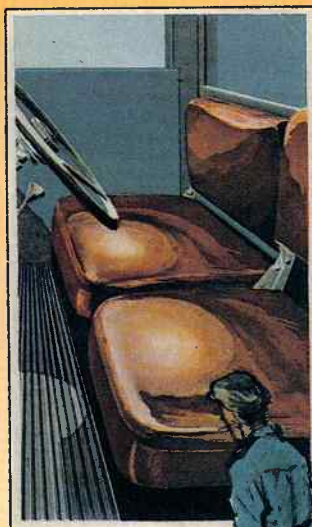
Ci-dessous.

Vue de l'extérieur, une camionnette MK 5 est réellement très proche de sa sœur 402 B. Mais si l'on ouvre la portière de la cabine, on constate qu'il lui reste encore du chemin à parcourir pour atteindre le luxe de la limousine !

En bas.

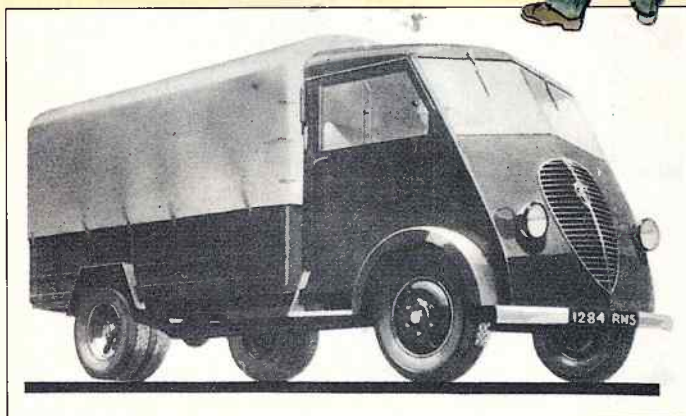
Le DMA des années sombres de l'Occupation peut être considéré comme le dernier descendant de la famille 402 puisqu'il est équipé du moteur 402 B.

Les cabines des séries MK suivent une évolution comparable à celle des modèles SK. En 1933, elles adoptent naturellement le style 301 CR et le conservent, bien sûr, pour l'année-modèle 1934, échappant (et pour cause !) aux avatars des redoutables tâtonnements style « queue de pie » infligés aux berlines de l'époque. L'année suivante, elles revêtent la robe des 301 D. Courant 1937, devançant de peu leurs sœurs SK dans ce privilège, elles accèdent enfin à la ligne « fuseau Sochaux ». Dans un premier temps, on nous les montre... munies de phares rapportés sur les ailes³ et non derrière la calandre ! Le tir est heureusement vite rectifié. En dehors de l'aspect esthétique, qui peut jouer un rôle non négligeable lors d'une vente, la nouvelle cabine apporte plus de confort au conducteur et à ses passagers, et se traduit également par une augmentation du volume utile. Et finalement, n'est-ce pas là ce qui compte le plus pour une camionnette ?



L'apparition du diesel

Depuis quelques années, Peugeot s'est impliqué dans l'étude des moteurs à « huile lourde » en utilisant une licence Junkers, et la marque fournit des constructeurs de camions avec des moteurs de ce type, construits par sa filiale CLM (Com-



Ci-contre.

Pour le Salon 1938, la série MK donne naissance à la MK 5 qui dispose du moteur de 2 142 cm³ de la 402 B, sorti à ce même salon. Avec une puissance limitée à 45 chevaux sur cette version, il marque un gain de six chevaux sur la précédente motorisation, soit une progression de près de 15 %. Extérieurement, cette version se remarque par sa calandre bombée dans le pur style 402 B.

Remerciements

L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient bien vivement M. Alexis et Christian Monnier, du Musée Peugeot, pour le prêt des documents ayant servi à illustrer cet article, ainsi que Claude Gueldry, président de la commission historique de la SIA.

pagnie lilloise de moteurs). Pour ses propres véhicules, c'est à un autre procédé qu'il est fait appel. En effet, la firme ne veut pas mettre tous ses œufs dans le même panier et veut éviter à ses clients le risque d'essuyer les plâtres. Il est donc mis en fabrication deux versions de MK fonctionnant selon le système suisse Oberhaensli : « moteur quatre cylindres quatre temps à soupapes en tête commandées par culbuteurs à coupelles chaudes ». Une MKH, diffusée à 47 exemplaires entre juillet 1937 et septembre 1938, puis une HMK vendue d'avril à octobre 1938, à raison de 31 unités, sont équipées d'un 2 300 cm³ de ce type, donné pour 55 chevaux avec une consommation de 10 litres de gas-oil aux 100 km.

Peugeot annonce avoir produit dès 1936 quelques unités de MKHL, châssis long pour autocars de 18 places, affectées aux services de l'usine. Les vieux bison-tins se souviennent d'une série de six petits autocars type MK 5 L, immatriculés 9531 EK2 à 9536 EK2, réservés à l'usage exclusif de l'usine. Sont-ce les mêmes ? L'histoire ne dit pas quelle était leur motorisation précise.

Ce type de moteur se voit même expérimenté sur des 402 tourisme, se cachant toutefois sous un uniforme de taxi. Il est alors nécessaire d'obtenir une dérogation pour faire rouler une voiture de tourisme au gas-oil. On parle de 88 châssis ainsi équipés. La guerre viendra interrompre ces expérimentations.

1938 : le Salon des adieux

Même si l'on n'est pas bien sûr que les accords de Munich aient réellement sauvé la paix, personne ne sait, au moment où le Salon de 1938 ouvre ses portes, que celui-ci annonce la fin d'une époque.

Peugeot a de très bons atouts avec la gamme intelligemment revue qu'il présente sur son stand : une nouvelle 402 B de 12 CV et surtout la petite 6 CV 202 produite depuis le début de l'année, qui connaissent toutes deux un réel succès. Dans notre domaine, la SK a tiré sa révérence à peu près au moment où naissait la 202, et laisse sa place à la 202 U. Il s'agit là d'une toute autre histoire que nous aurons l'occasion d'évoquer.

Les MK, pour leur part, suivent l'évolution importante que connaît la 402 et adoptent le moteur plus puissant de la nouvelle version ainsi que son agressive calandre bombée. La nécessité de rationaliser les fabrications afin d'obtenir de meilleurs prix de revient rend caduque la politique du léger décalage entre les utilitaires et les modèles de tourisme correspondants. La MK 5 a donc tous les atouts de la 402 B et ils sont nombreux. Il le faut, car la concurrence se démène. Citroën sort désormais des versions commerciales de sa Traktion avant, les élégantes Nova-quatre Renault ont elles aussi leurs dérivés utilitaires et des marques comme Matford ou Chenard & Walcker lancent des ballons d'essai. Peugeot n'a plus l'exclusivité des camionnettes aérodynamiques.

Un épilogue funeste

Ce combat n'aura pas lieu, le Salon de 1939 non plus. Hommes et automobiles sont bientôt mobilisés pour le redoutable conflit que l'on sait. La MK 5 n'aura vécu qu'un an ; en passant sous l'uniforme, elle subit une mutation importante, ce qui lui vaut un nouveau patronyme, **DK 5**, et de profondes modifications. De septembre 1939 à juin 1941, ce modèle est fabriqué à plus de 12 500 exemplaires, sans compter 2 000 unités supplémentaires équipées d'un gazogène.

Un autre produit de guerre utilise le moteur 402 B, le DMA⁴, petit camion à cabine avancée dont 15 000 exemplaires sortent des usines de Sochaux durant l'Occupation. Une version plus sympathique (à tous points de vue !) est fabriquée à plus de 20 000 unités après la Libération. En 1948, cet utilitaire disparaît et avec lui la mécanique 402 s'efface définitivement, ne laissant que des regrets. Peugeot se lance dans une monoculture qui va lui réussir également, celle de la 203. □

3. Cette disposition surprenante peut toutefois avoir été prévue pour faciliter le réglage des phares en fonction de la variation de la charge.

4. Voir l'étude complète publiée récemment sur ce modèle dans *Charge Utile* n° 63.