

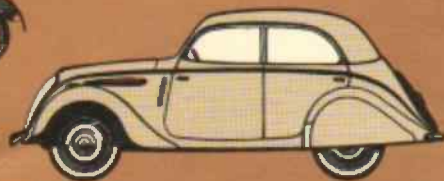
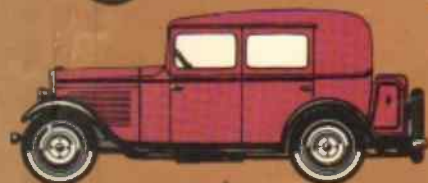


René Bellu

TOUTES  
LES  
PEUGEOT

René Bellu

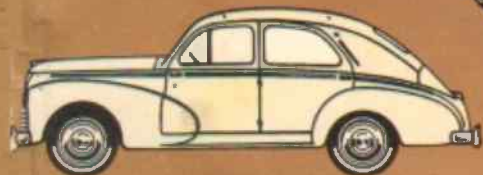
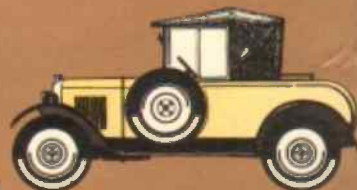
# TOUTES LES PEUGEOT



Jean-Pierre Delville



Des  
origines  
à nos jours



Jean-Pierre Delville, éditeur.



TOUTES  
LES  
PEUGEOT

René Bellu



**BÉBÉ PEUGEOT**  
 COMPLÈTE  
 TROIS VITESSES  
 Fr. 4.250



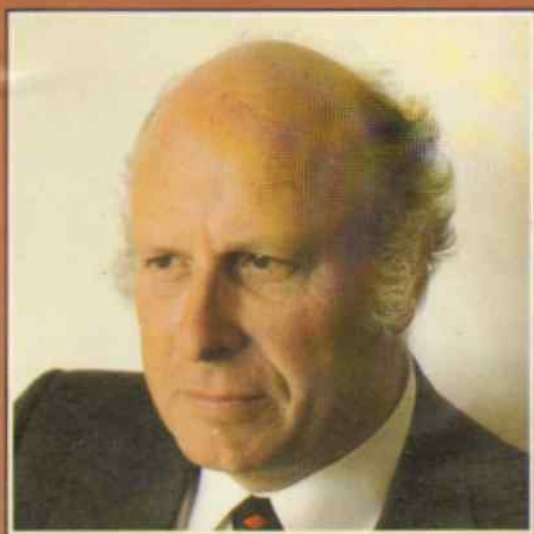
UN SOU le Kilomètre

# TOUTES LES PEUGEOT

Ce livre est le troisième de la prestigieuse collection commencée avec les ouvrages "Toutes les Citroën" et "Toutes les Renault" qui connaissent depuis leur lancement un immense succès auprès des collectionneurs et des amateurs d'automobiles anciennes. Cette collection "Toutes les ..." retrace l'histoire des grands constructeurs d'automobiles françaises et étrangères. Comme il l'avait fait pour les Citroën et les Renault, l'auteur a voulu présenter intégralement toutes les Peugeot construites depuis les origines de la marque jusqu'à nos jours. Ses descriptions détaillées sont disposées avec une grande clarté année par année, et accompagnées systématiquement d'une ou plusieurs photos par modèle. De plus, des centaines de profils en couleur et à l'échelle représentent la totalité des types sortis depuis 1889. A cette première partie consacrée aux Peugeot de série, s'ajoute un second chapitre qui rassemble un grand nombre de Peugeot hors-série (prototypes d'usine abandonnés, carrosseries spéciales, modèles dérivés, voitures de courses ou de records, etc...). Enfin, cet ouvrage extrêmement complet se termine par une sélection de publicités Peugeot d'époque, qui racontent aussi à leur manière l'histoire de cette grande marque française.

Jean-Pierre Delville





### L'auteur

"Toutes les Peugeot" est le troisième ouvrage de la collection "Toutes les ..." consacrée à l'histoire des grandes marques et de leurs modèles.

Le premier, René Bellu a eu l'idée de cette collection exclusive qui se singularise par deux traits essentiels : 1) la présentation des gammes année par année apportant une clarté et une précision jamais atteintes jusque-là dans les ouvrages consacrés à l'histoire de l'automobile ; 2) la représentation par des profils en couleur à l'échelle de toutes les voitures de la marque depuis les origines jusqu'à nos jours. Ces deux caractéristiques des livres de René Bellu exigent en premier lieu de l'auteur des dons d'analyste et d'illustrateur, joints à une profonde connaissance technique de la production automobile ancienne et actuelle. René Bellu concilie ces exigences. Il s'est trouvé en effet depuis trente ans au cœur des problèmes de l'automobile, d'abord en réalisant la plupart des "éclatés" et autres dessins techniques publiés par l'Auto-Journal - le plus grand journal automobile français - puis en assurant la direction des études de ce même journal. René Bellu dirige également l'Auto-Journal "Spécial Salon" qui présente chaque année toutes les voitures du monde à près de 600.000 exemplaires. Sa profession a permis à René Bellu de développer sa passion pour les automobiles anciennes : grâce à ses contacts privilégiés avec les constructeurs qui lui ont donné accès à leurs archives confidentielles, grâce aussi aux centaines d'amis lecteurs qui lui ont ouvert leurs vieux greniers. Actuellement, René Bellu possède l'une des plus riches collections de catalogues et documents d'époque sur toutes les marques d'automobiles du monde. L'utilisation méthodique de cette impressionnante source de renseignements constitue l'un des principaux atouts de René Bellu pour sa collection "Toutes les ...".

Jean-Pierre Delville, éditeur.  
40 Rue du Four,  
75006 Paris.  
Tél. : 222.72.90

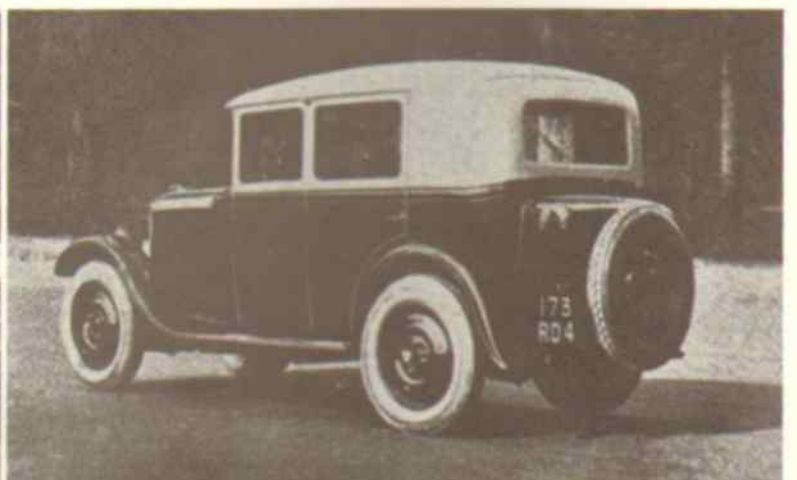
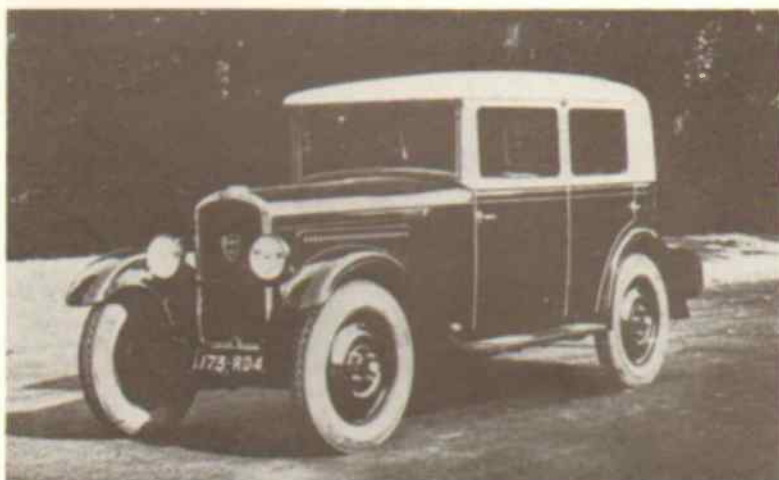
# 1930

Le Salon de Paris 1929 marque une grande étape dans l'histoire des automobiles Peugeot. A ce Salon naît en effet la 201 qui constitue le point de départ de toute la génération Peugeot des années trente. Le principe des séries à trois chiffres avec zéro central est mis en application à partir de ce modèle ; cela se révélera comme une excellente idée car le public accueille bien ces nouveaux matricules Peugeot et il les retient facilement. Ce principe est encore appliqué cinquante ans plus tard ; il a été déposé par Peugeot qui est propriétaire de tous les matricules de 101 à 909 pour voitures de tourisme. Cela a d'ailleurs posé quelques problèmes au constructeur allemand Porsche lorsque celui-ci lança son coupé 901 en

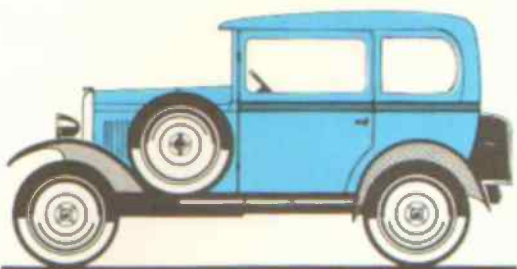
septembre 1963 ; à la demande de Peugeot, Porsche accepta très sportivement de le rebaptiser 911. Habillée d'une carrosserie élégante et dotée d'une bonne mécanique, la 201 connaît un rapide succès, d'autant plus qu'elle s'avère robuste et qu'elle est affichée à un prix très compétitif. Elle permettra à Peugeot de traverser relativement facilement la crise économique qui atteint la France au début des années trente. La 201 tourne réellement une page et tend à démoder tous les autres modèles de la gamme. Ceux-ci n'évoluent d'ailleurs guère pour 1930, sauf la 12 CV "Six" qui bénéficie d'une calandre mince genre 201 et devient la 183 D avec moteur plus puissant. La 5 CV existe toujours ; elle demeure l'une des voitures les plus économiques du monde.



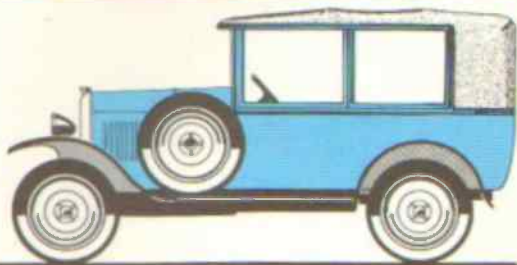
*Principale nouveauté Peugeot du Salon de Paris 1929, la 201 est la reine du stand où elle attire de nombreux visiteurs. Le chapeau mou est aussi le roi à cette époque !...*



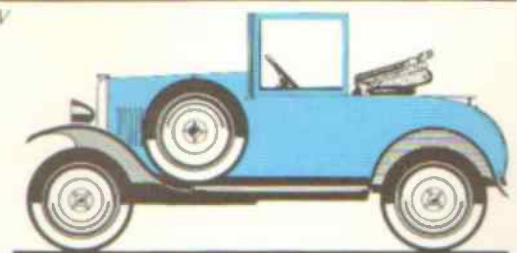
*La nouvelle 201 vue de 3/4 avant et de 3/4 arrière ; ce tout premier modèle ne reçoit pas de pare-chocs, mais très rapidement, ceux-ci seront montés en option.*



Coach 5 CV



Torpèdo 5 CV

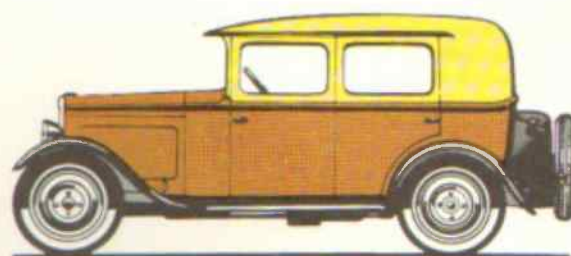


Cabriolet 5 CV

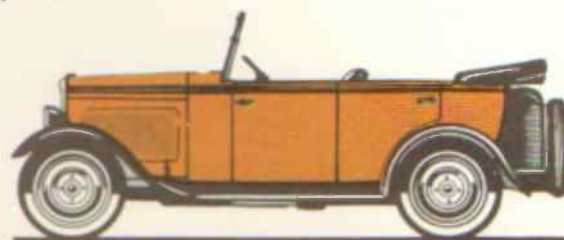
### 5 CV – TYPE 190 S

Modèle semblable à celui de l'année précédente. La 5 CV (en réalité une 4 CV) ne change pas d'aspect en 1930, mais elle bénéficie de petites améliorations internes : forme des chambres de combustion améliorée, débit de la pompe à huile augmenté, nouveaux réglages de distribution, etc...

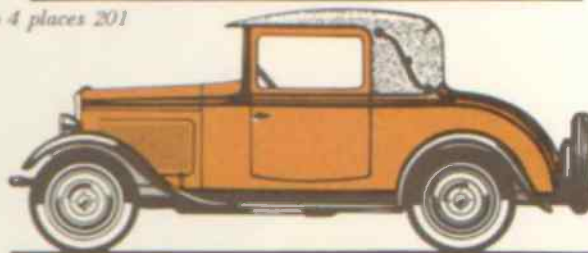
- Moteur 4 cylindres type NE 5
- Cylindrée : 695 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 51 x 85 mm
- Puissance fiscale : 4 CV \*
- Puissance réelle : 14 ch \*
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 340 cm
- Largeur : 130 cm
- Empattement : 227 cm
- Poids : 650 kg \*\*
- Vitesse maximale : 60 km/h
- Prix novembre 1929 :
  - Châssis nu : 10.900 F
  - Cabriolet : 13.900 F
  - Coach : 15.900 F



Berline 4 places 201



Torpèdo 4 places 201

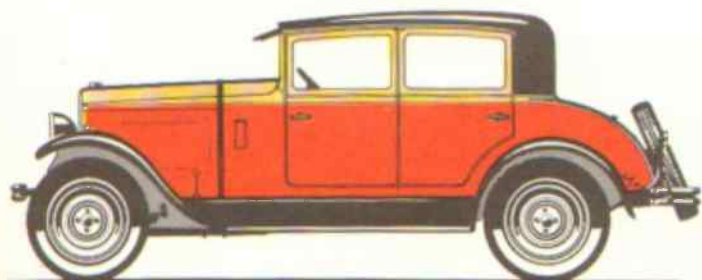


Cabriolet 2/3 places 201

### 6 CV – TYPE 201

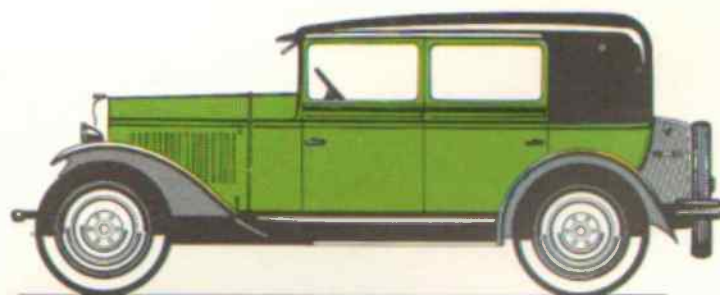
Nouveau modèle animé par un moteur à soupapes latérales. Suspension avant à ressort transversal et essieu rigide ; suspension arrière par deux demi-cantilevers obliques inversés. Cette première version de la 201 sera fabriquée d'octobre 1929 à septembre 1932, au total en 63.817 exemplaires.

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 63 x 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV \*
- Puissance réelle : 23 ch \*
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm
- Largeur : 135 cm
- Empattement : 247 cm (245 cm sur les premiers modèles)
- Poids : 890 kg \*\*
- Vitesse maximale : 80 km/h
- Prix novembre 1929 :
  - Châssis nu : 14.000 F
  - Berline : 20.900 F
  - Torpèdo : 20.900 F
  - Cabriolet : 21.900 F



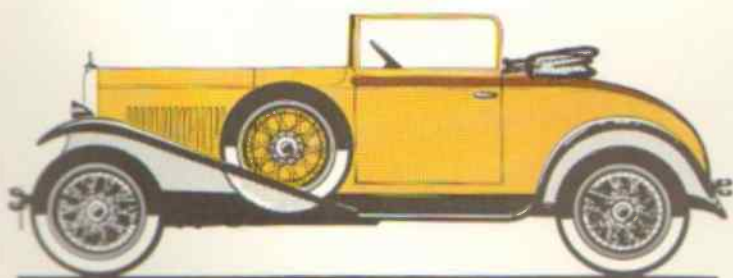
### 12 CV "SIX" – TYPE 183 D

Même modèle qu'en 1929, sauf moteur poussé à 47 ch (1.991 cm<sup>3</sup>, type RA 3, 11 CV fiscaux). Vitesse : 95 km/h. Prix : châssis nu 27.500 F, conduite intérieure 37.500 F, torpèdo 38.400 F.



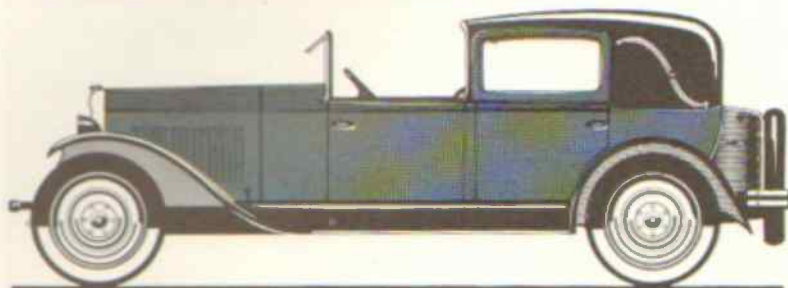
### 14 CV – TYPE 176

Modèle identique à celui de l'année précédente. Son moteur 4 cylindres 2,5 litres sans-soupapes de 12 CV fiscaux (catalogué 14 CV) développe 55 ch réels. Prix : exclusivement châssis nu 60.000 F.



### 18 CV – TYPE 174

Modèle identique à celui de l'année précédente. Son moteur 4 cylindres 3,8 litres sans-soupapes de 23 CV (catalogué 18 CV) développe 75 ch réels. Prix : exclusivement châssis nu 88.000 F.



### 22 CV – TYPE 184

Modèle identique à celui de l'année précédente. Son moteur 6 cylindres 3,7 litres sans-soupapes de 22 CV fiscaux développe 80 ch réels. Prix : exclusivement châssis nu 125.000 F.

\* A partir de 1930, les constructeurs indiquent la puissance fiscale des modèles et non plus la puissance cataloguée, parfois différente ; il en est de même pour la puissance réelle. Nous précisons donc dorénavant ces puissances.

\*\* Avec la généralisation de modèles homogènes carrossés directement par l'usine, l'indication du poids prend une valeur plus significative. Nous mentionnerons donc désormais le poids à vide.



1930

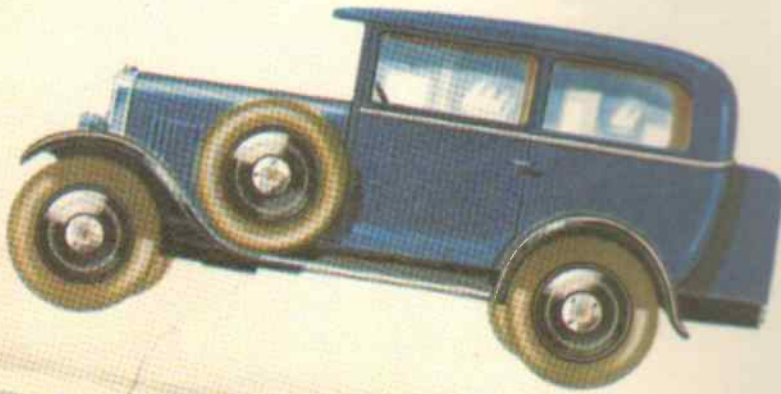
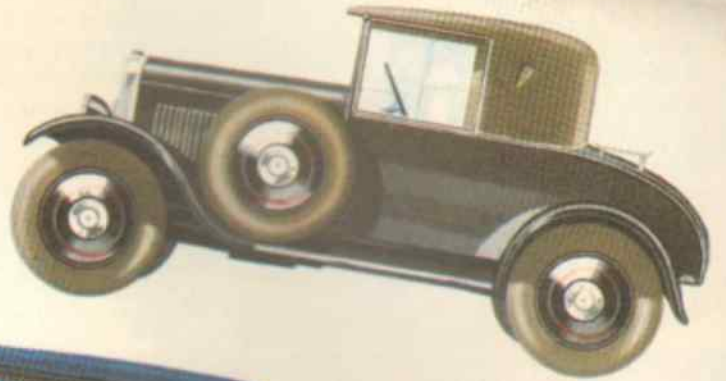
LA 5 CV

Catalogue 5 CV 1930.

**C**ABRIOLET

2 Places spacieuses.  
Volets latéraux.  
Grand coffre arrière pour  
une troisième place ou  
les bagages.

*(Pour les autres accessoires  
voir description du châssis.)*



**C**ONDUITE  
INTÉRIEURE

4 Places très confortables.  
Places avant réglables.  
4 Glaces dont 2 descen-  
dantes à manivelle.  
Rétroviseur.  
Malle arrière spacieuse.

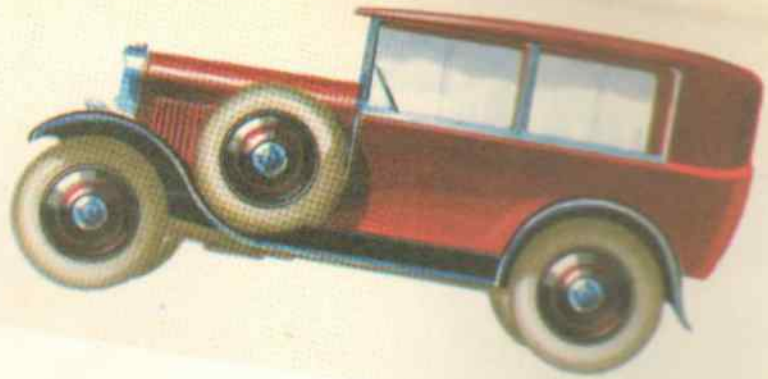
*(Pour les autres accessoires, voir  
à la description du châssis, sous  
cette rubrique à toutes les cartographies.)*

**T**ORPÉDO  
4 places

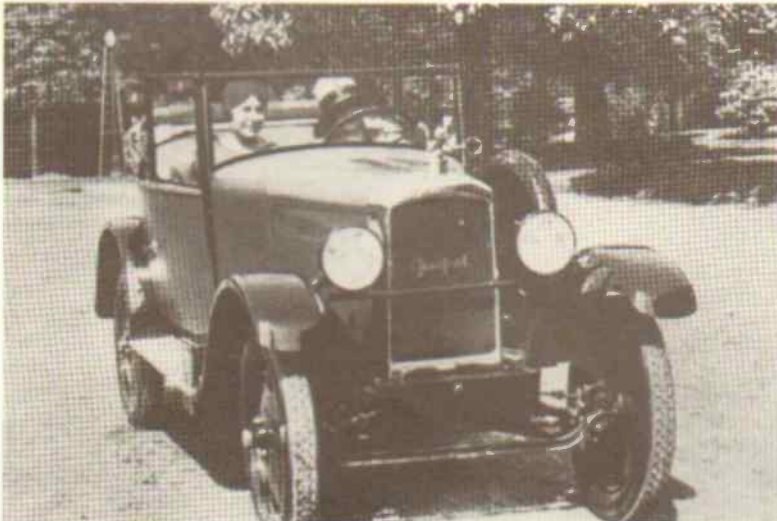
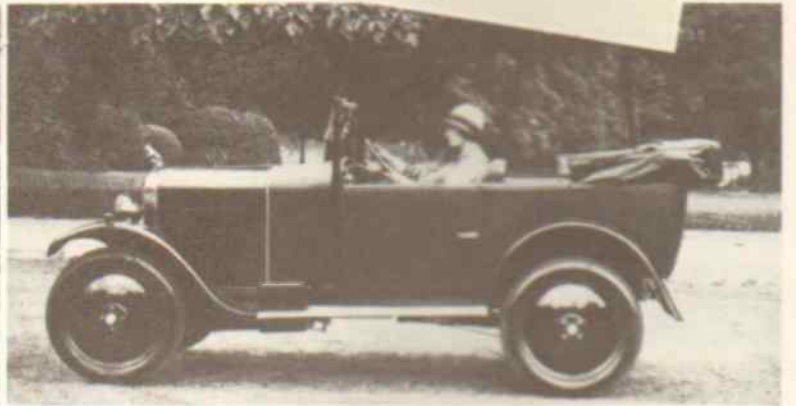
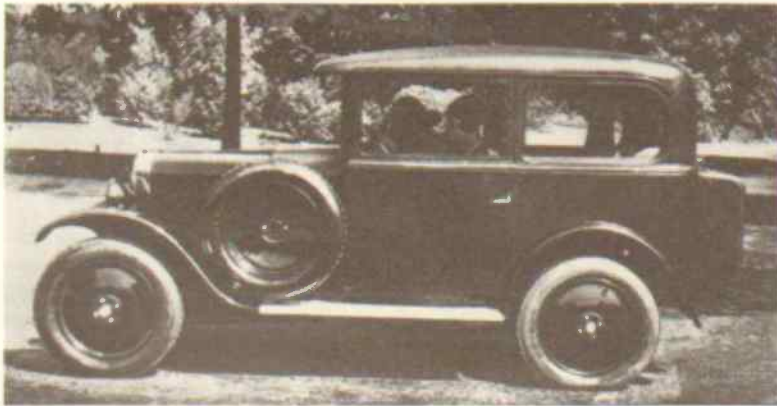
Capote avec écrans ri-  
gides formant conduite  
intérieure légère.

Essuie-glace.  
Rétroviseur.

*(Pour les autres accessoires  
voir description du châssis.)*



La 5 CV 1930 est  
livrable en conduite intérieure, torpédo  
tourisme, cabriolet et torpédo commercial.



## CABRIOLET

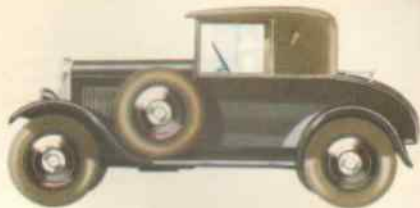
2 Places spectaculaires.

Velots latéraux.

Grand coffre arrière pour  
une troisième place ou  
les bagages.

Orts-étages arrière.

*(Pour les autres caractéristiques  
voir description de détail.)*



## CONDUITE INTÉRIEURE

4 Places très confortables.

Places avant réglables.

4 Places dont 2 descendantes à manivelle.

Rétroviseur.

Malle arrière spéciale.

*(Pour les autres caractéristiques, voir  
à la description de détail, une  
copieuse à droite de cette page.)*

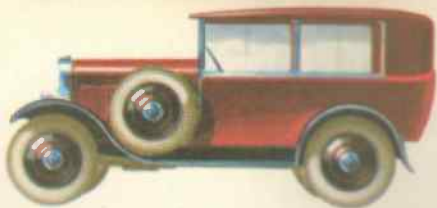
## TORPEDO 4 places

Capote avec brancs rigides  
formant conduite  
intérieure légère.

Essui-glace.

Rétroviseur.

*(Pour les autres caractéristiques  
voir description de détail.)*





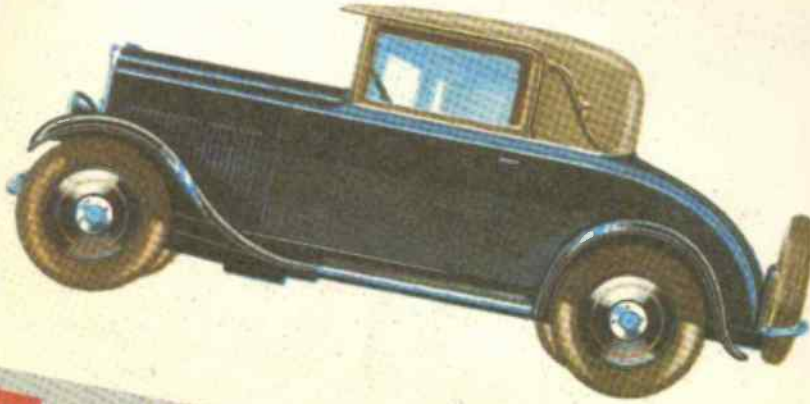
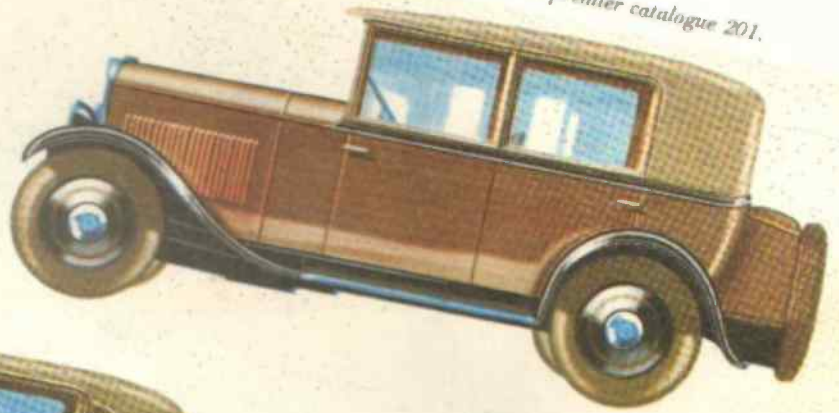
1930

Le premier catalogue 201.

**T**ORPÉDO

Malle arrière.  
Capote et housse simili cuir.

*(Pour les autres accessoires voir description du châssis.)*



**C**ABRIOLET DÉCAPOTABLE

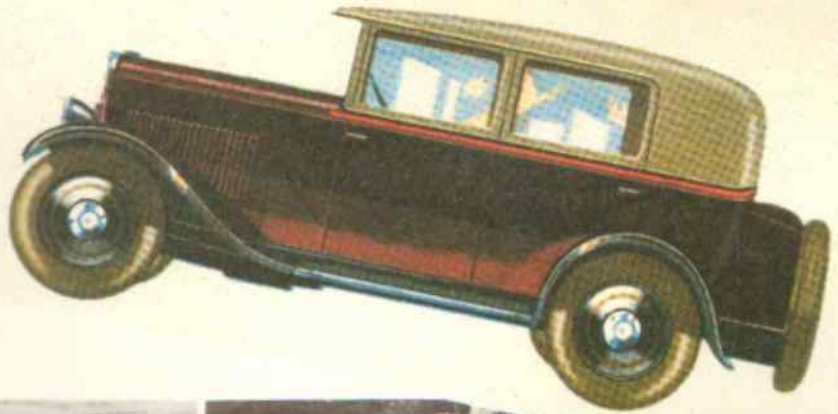
Montre.  
Capote simili-cuir.  
Glaces descendantes à manivelle.  
Spider pouvant recevoir un coussin et un dossier 2 places.

*(Voir supplément au tarif. Pour les autres accessoires voir description du châssis.)*

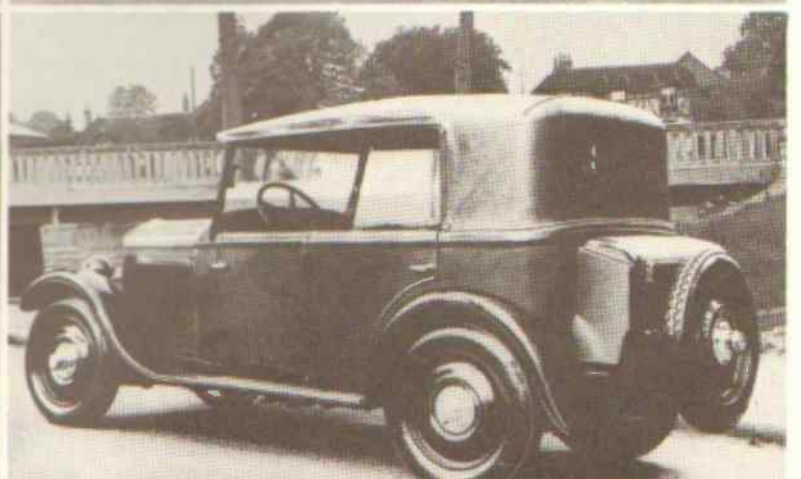
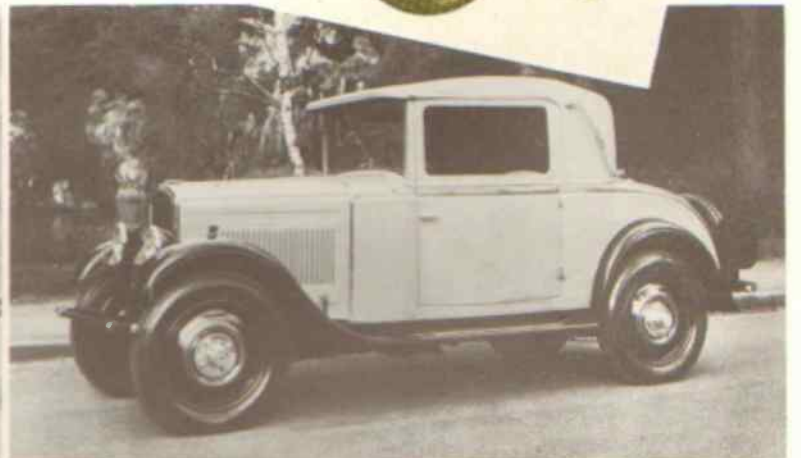
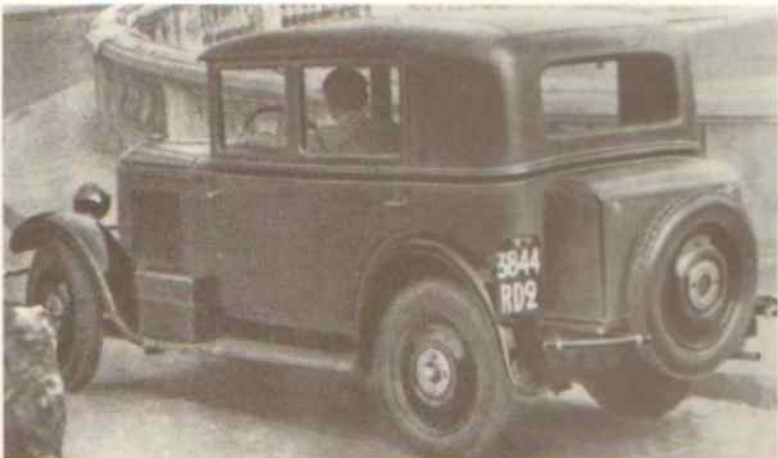
**C**ONDUITE INTÉRIEURE

4 places - 4 portes -  
4 glaces.  
Malle arrière.  
Plafonnier.

*(Pour les autres accessoires voir description du châssis.)*



La nouvelle 201 est livrable en trois carrosseries : conduite intérieure (ici avec pare-chocs), cabriolet décapotable et torpédo que l'on voit ci-dessous en positions ouverte et fermée.



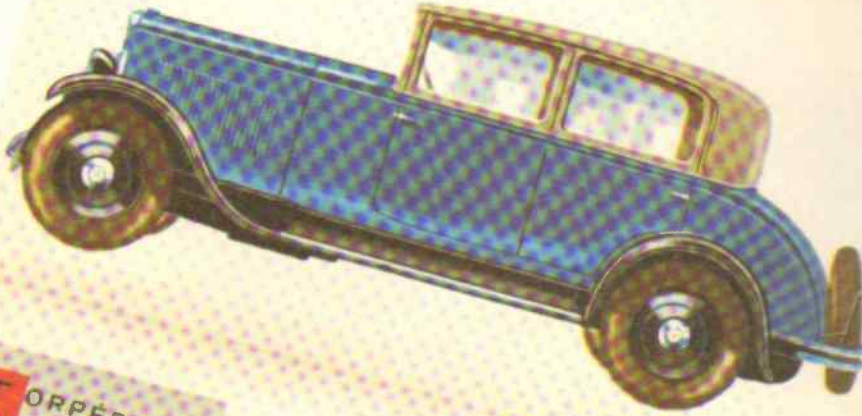
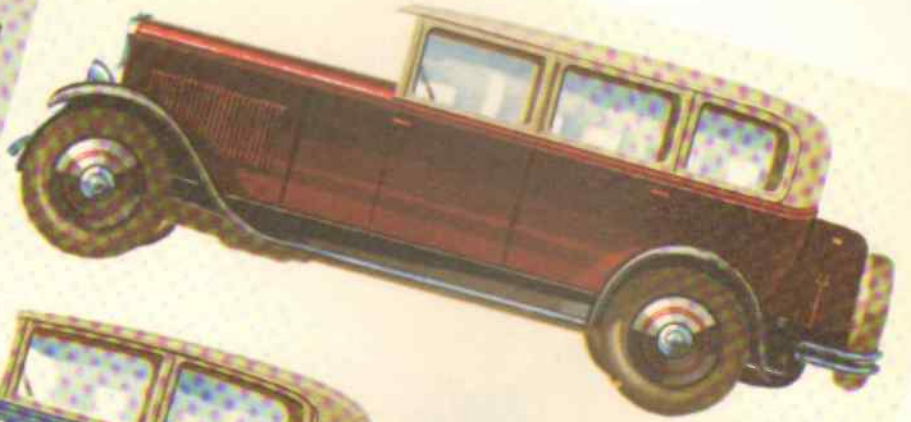


1930

**C**ONDUITE INTÉRIEURE  
6 places - 6 glaces

Cette carrosserie assure une grande visibilité. Luxueuse, confortable et très maniable, c'est à la fois une classique voiture de ville et de grand tourisme.

*(Pour les autres accessoires voir description de châssis.)*



**F**AUX-CABRIOLET  
4 places - 4 glaces

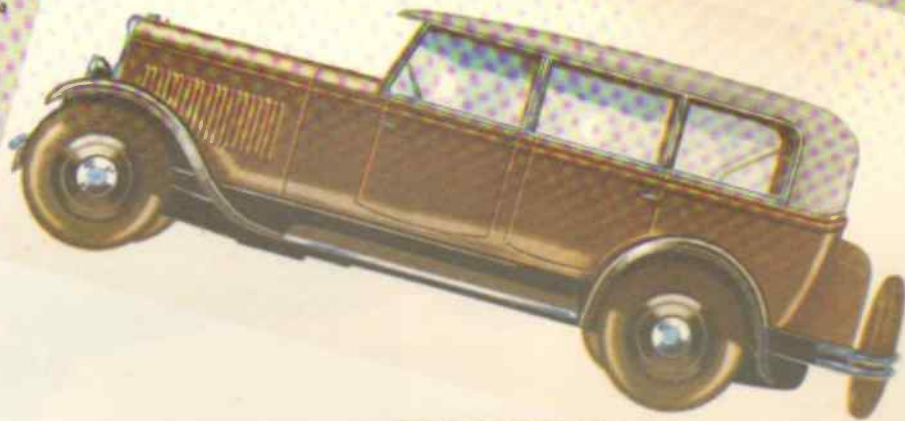
4 portes - à toit découvrable  
Spider formant 2 coffres compartimentés.  
Pare-pierres chromé.  
Phares entièrement chromés.

*(Pour les autres accessoires voir description de châssis.)*

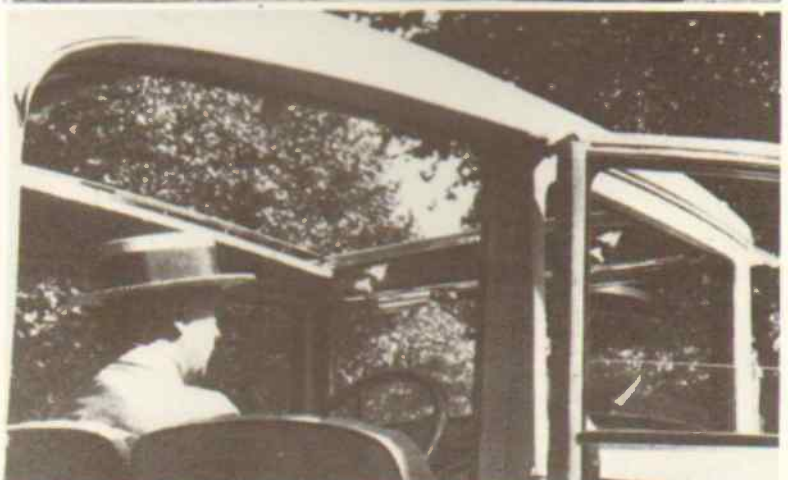
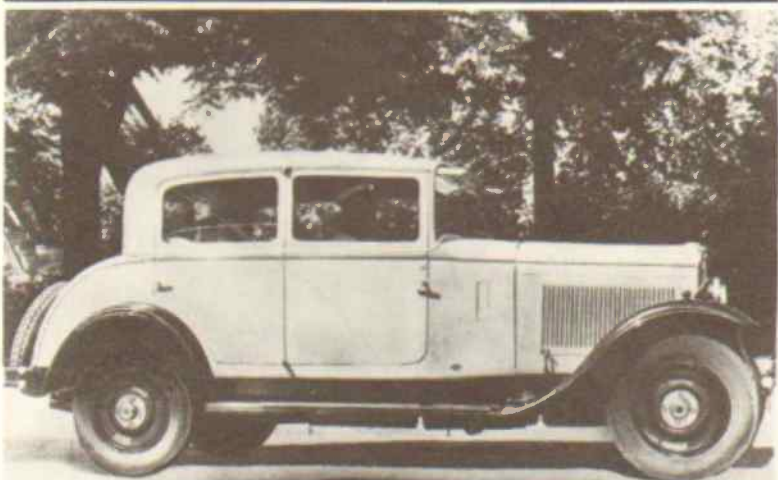
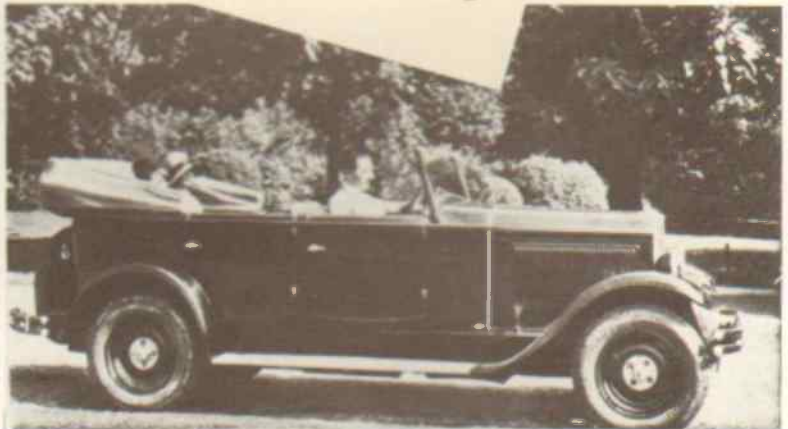
**T**ORPÉDO  
6 PLACES

2 strapontins face à la route.  
Capote simili cuir et écrans rigides formant conduite intérieure légère.

*(Pour les autres accessoires voir description de châssis.)*



Catalogue 12 CV "Six" 1930.



La 12 CV "Six" est livrable en conduite intérieure 6 glaces, torpédo, cabriolet ou coupé et faux-cabriolet à toit découvrable.

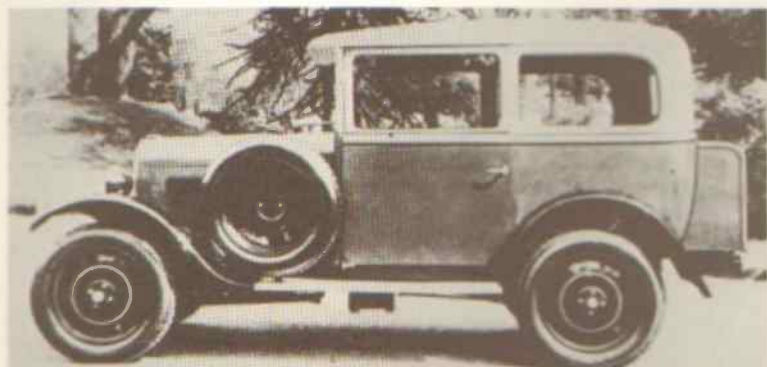
**1931** Après l'événement constitué par le lancement de la 201, l'année-modèle suivante est plus calme pour Peugeot. La gamme 1931 est simplifiée par la suppression de deux modèles sans-soupapes : les 14 et 18 CV. La 22 CV sans-soupapes demeure au catalogue mais elle n'est plus fabriquée qu'à l'unité dans l'usine d'Issy-les-Moulineaux (d'où sont sorties toutes les Peugeot sans-soupapes depuis 1923). Le reste de la production Peugeot est concentré maintenant sur l'usine de Sochaux, comme cela avait été décidé en 1927, peu après la fondation de la "Société Anonyme des Automobiles Peugeot". La dernière voiture produite à Audincourt a

été la 183 C en 1929 ; la dernière produite à Beaulieu avait été la 177 BL en 1926.

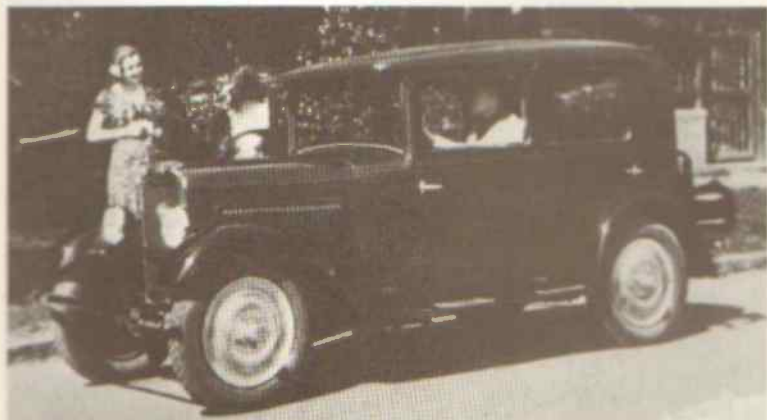
Quelques améliorations apparaissent dans la gamme Peugeot 1931. La 5 CV (dont c'est la dernière année) s'affine grâce à l'adjonction d'une calandre mince genre 201. La 201 reçoit des jantes brillantes et le pavillon de la berline est retouché ; trois nouvelles carrosseries s'ajoutent à la gamme 201 : un coupé et deux commerciales. La 12 CV "Six" bénéficie de nouvelles carrosseries dessinées avec beaucoup d'originalité ; le cabriolet décapotable et le coupé sont particulièrement bien réussis. Cette cure de beauté est un bon atout pour la 6 cylindres Peugeot.



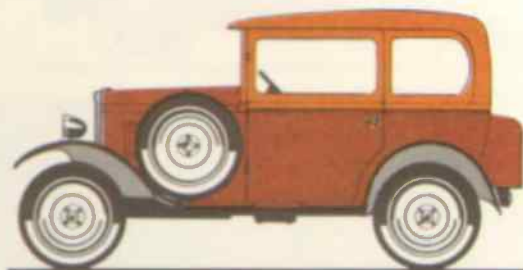
Cabriolet 5 CV type 190 S avec nouvelle calandre. La fabrication de ce modèle très populaire est arrêtée au printemps 1931.



Conduite intérieure type 190 S avec nouvelle calandre mince empruntée à la 201. C'est l'ultime version de la 5 CV Peugeot.



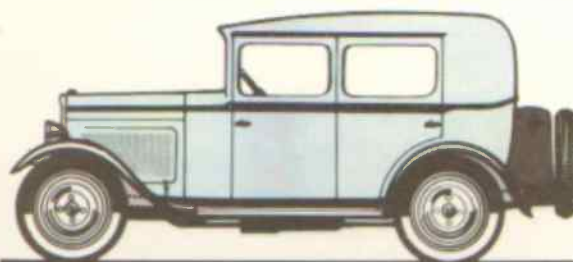
Berline 201, modèle 1931 à jantes brillantes.



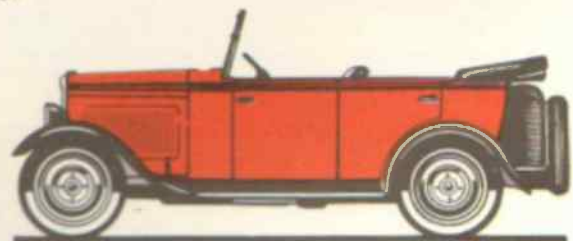
### 5 CV – TYPE 190 S

Même modèle que l'année précédente, mais calandre amincie semblable à celles des 201 et 12 CV "Six".

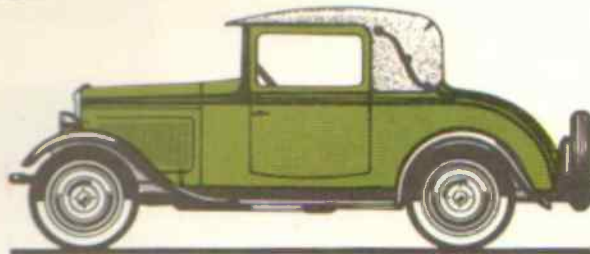
- Moteur 4 cylindres type NE 5
- Cylindrée : 695 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 51 x 85 mm
- Puissance fiscale : 4 CV
- Puissance réelle : 14 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 340 cm
- Largeur : 130 cm
- Empattement : 227 cm
- Poids : 650 kg
- Vitesse maximale : 60 km/h
- Prix Salon 1930 :
  - Cabriolet : 13.900 F
  - Coach : 16.200 F



Berline 201



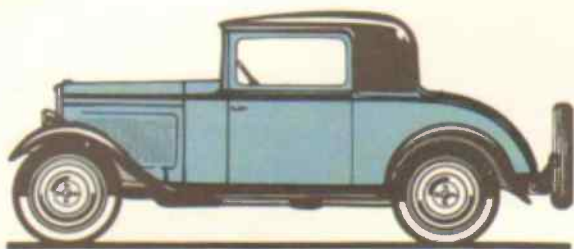
Torpédo 201



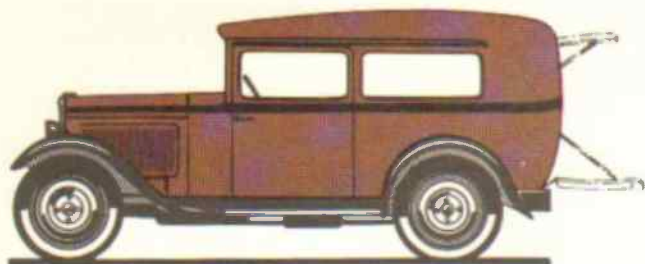
Cabriolet 201

### 6 CV – TYPE 201

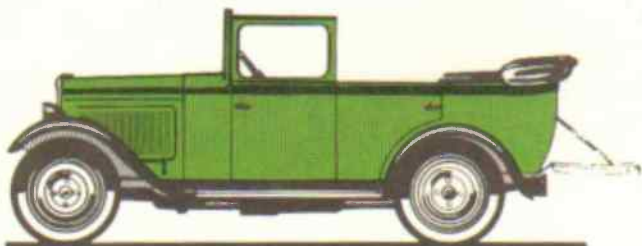
Lancée l'année précédente et immédiatement adoptée par le public, la 201 ne change que très peu cette année. Sa gamme de carrosseries se développe ; elle comporte six modèles au lieu de trois : berline, torpédo, cabriolet, nouveau coupé, nouvelle conduite intérieure commerciale et nouveau torpédo commercial (voir les caractéristiques de la 201 page suivante).



Coupé 201 (existe en versions "affaires" et "luze")



Conduite intérieure commerciale



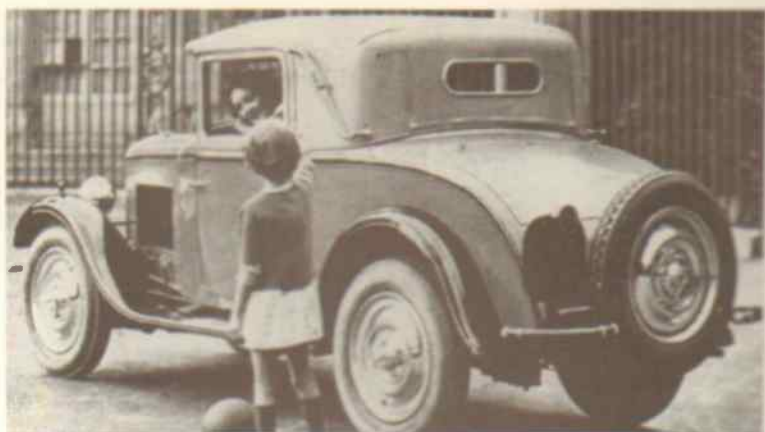
Torpédo commercial

**CARACTÉRISTIQUES 201**

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 63 x 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm
- Largeur : 135 cm
- Empattement : 247 cm
- Poids : 890 kg
- Vitesse maximale : 80 km/h

**• Prix Salon 1930 :**

- Berline normale : 18.900 F
- Berline luxe : 20.250 F
- Berline grand luxe : 22.500 F
- Torpédo grand luxe avec pare-brise incliné : 22.000 F
- Cabriolet grand luxe : 23.000 F
- Coupé d'affaires : 17.500 F
- Coupé de luxe : 18.900 F
- Conduite intérieure commerciale : 19.900 F
- Torpédo commercial : 18.900 F



Cabriolet 201.



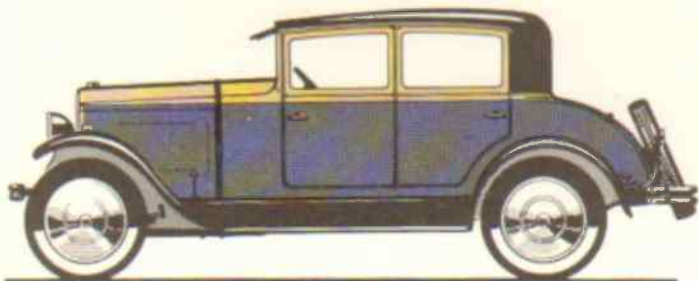
Nouveau torpédo commercial 201.



Berline 12 CV "Six".

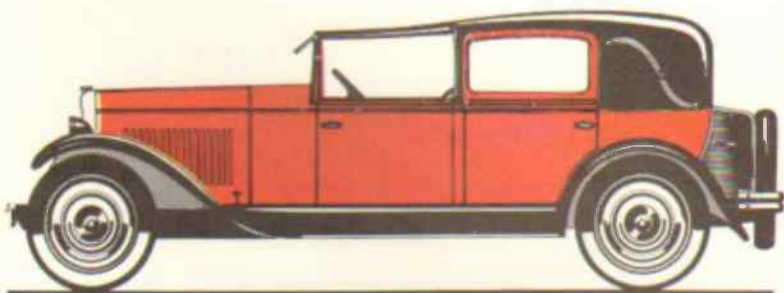


Cabriolet 12 CV "Six".



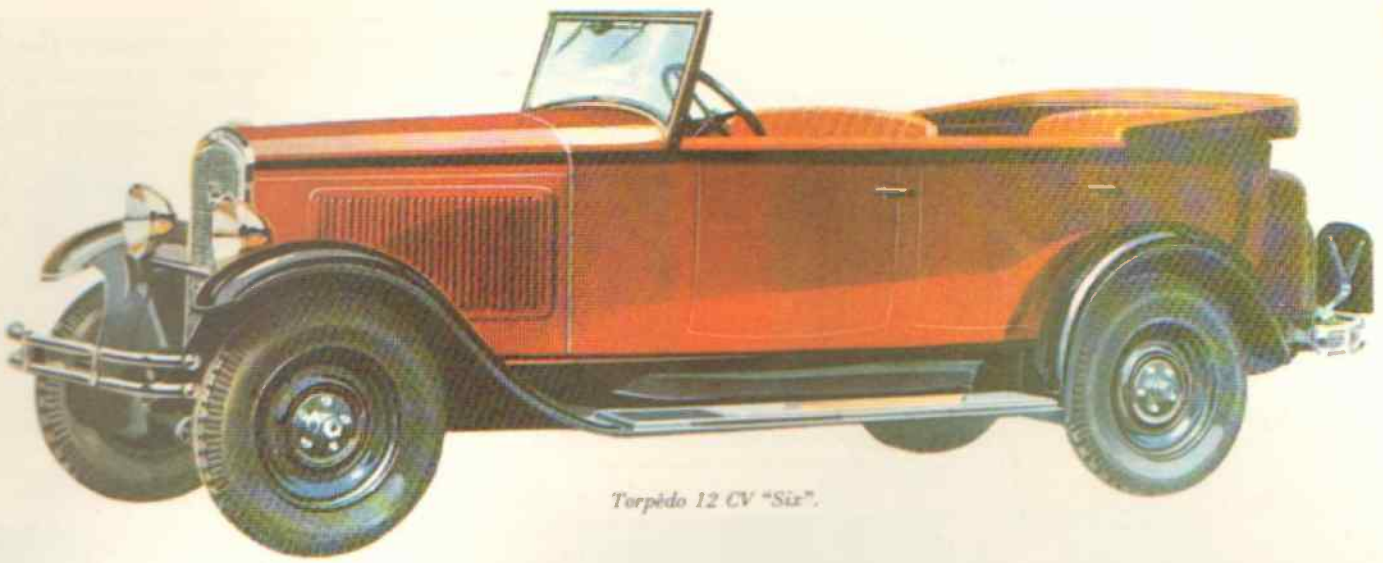
**12 CV "SIX" – TYPE 183 D**

Même modèle que l'année précédente, mais habillé de carrosseries nouvelles. Cette voiture de 1.200 kg conserve le moteur 2 litres de 47 ch lui permettant d'atteindre 95 km/h. Les prix au Salon 1930 sont les suivants : conduite intérieure 37.900 F en version 5 places et 38.800 F en 7 places ; torpédo 6 places 40.000 F, berline 5 places 46.000 F (avec malle Coquille 47.800 F), faux-cabriolet 45.000 F, cabriolet décapotable 47.500 F et coupé (appelé aussi "cabriolet à toit fixe") 46.500 F.

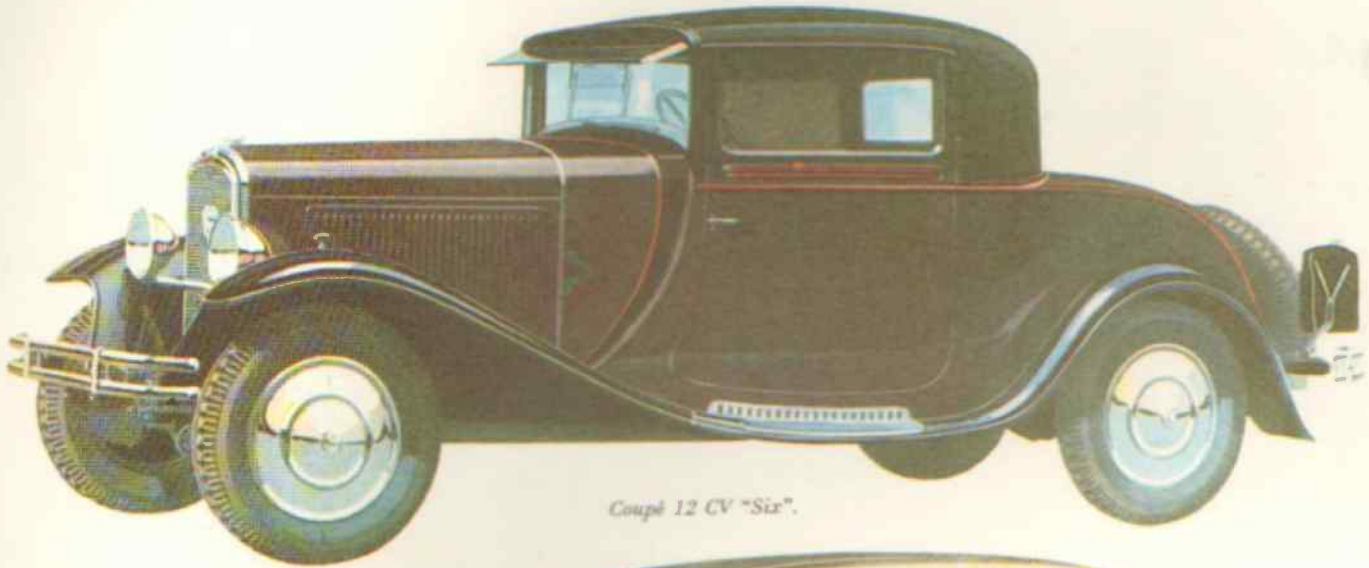


**22 CV – TYPE 184**

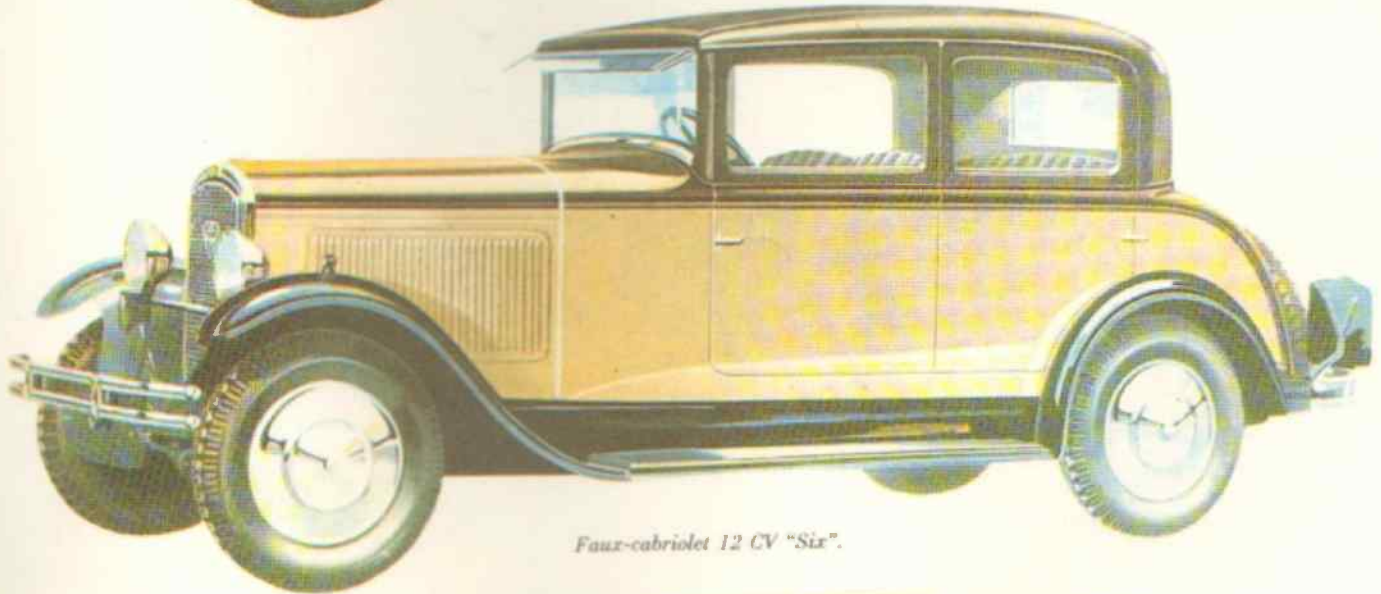
Ultime année de production pour ce modèle confidentiel qui sera la dernière Peugeot sans-soupapes. Mêmes caractéristiques et performances que les années précédentes. Prix en octobre 1930 : châssis nu 120.000 F, limousine grand luxe 165.000 F.



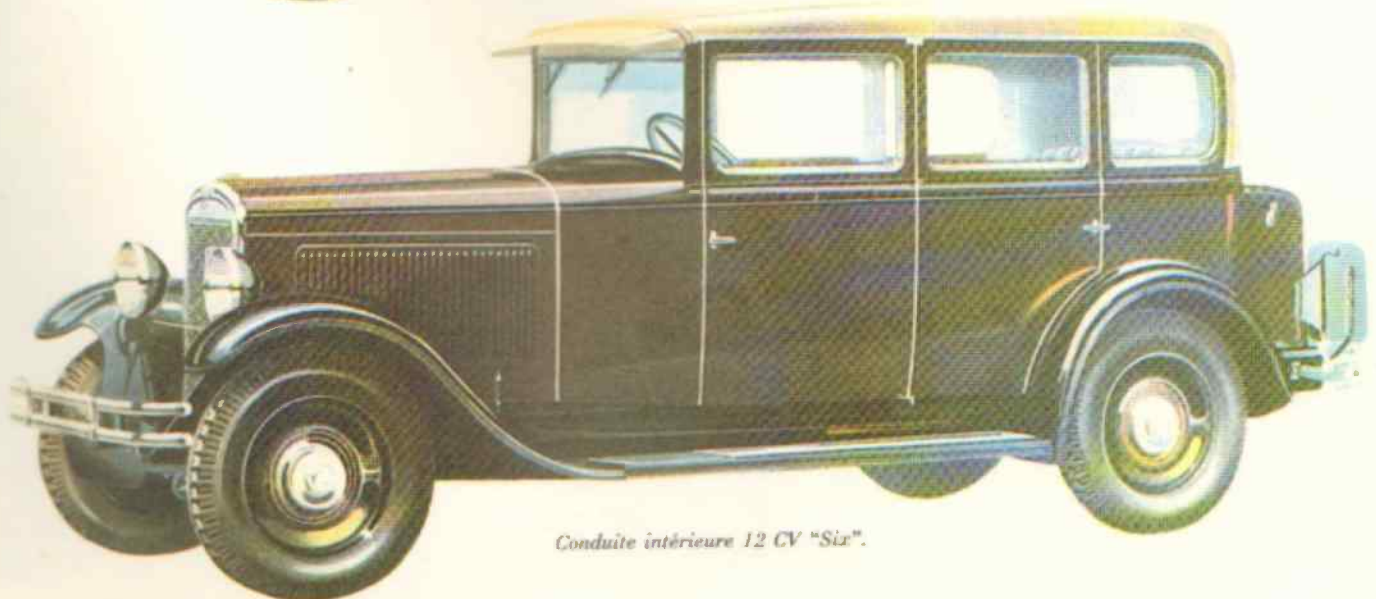
*Torpèdo 12 CV "Six".*



*Coupé 12 CV "Six".*



*Faux-cabriolet 12 CV "Six".*



*Conduite intérieure 12 CV "Six".*

**1932** La grande dépression économique est maintenant bien présente en Europe et de nombreux constructeurs ne parviennent pas à la surmonter. Chez Peugeot, comme chez Renault, Citroën et beaucoup d'autres, les cadences de production s'effondrent. A Sochaux, elles passent de 43.303 unités en 1930 à 33.322 en 1931 et 28.317 en 1932. Cette année est la plus mauvaise ; dès 1933, la production de Peugeot remontera à 36.178 voitures et elle se stabilisera ensuite autour de 42.000 unités annuelles (avec une pointe de 47.213 en 1938).

Malgré la chute sensible de ses cadences en 1932, Peugeot traverse la crise sans trop de dommages grâce à la 201 dont l'économie devient un argument déterminant en cette période difficile et qui existe depuis le Salon 1931 en ver-

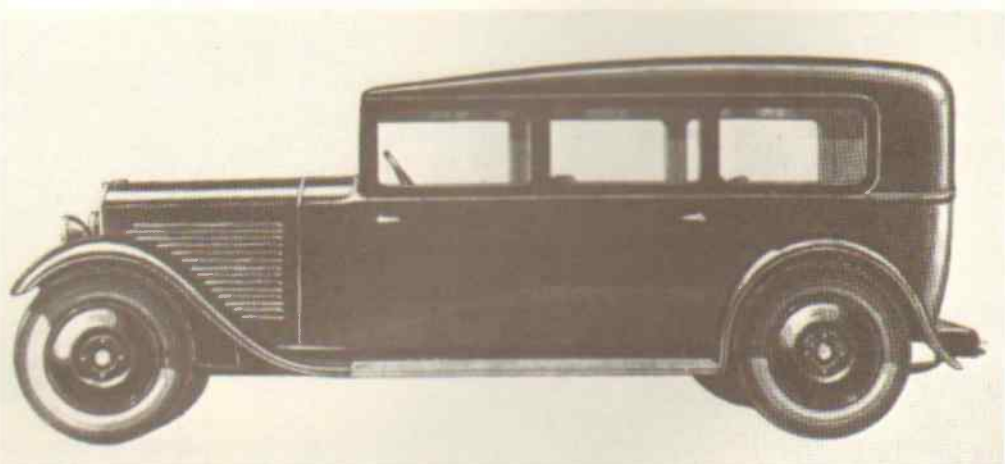
sion Confort dotée de roues avant indépendantes (montées pour la première fois au monde sur une voiture de grande série)\*. Sochaux se consacre presque entièrement à la 201 jusqu'au printemps 1932 : la 5 CV a en effet disparu et la 12 CV "Six" ne se vend plus guère.

Au début de l'été 1932 apparaît la nouvelle 301. Très apparentée à la 201, elle concrétise la nouvelle et heureuse politique de rationalisation choisie par Peugeot. En 1932, Peugeot crée aussi trois 201 spéciales pour les sportifs : 201 S, 201 CS et 201 E. Les deux premières sont réservées à la compétition, tandis que la 201 E (dite "Rapide") est livrée à la clientèle en petite série.

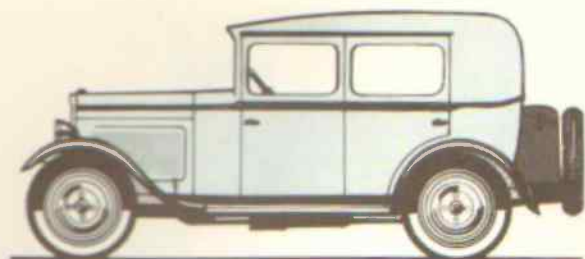
\* Avant la 201 Peugeot, Lancia et les frères Sizaire avaient proposé des voitures à roues indépendantes (dès 1923 et 1924) mais il ne s'agissait que de modèles assez coûteux construits en petite série.



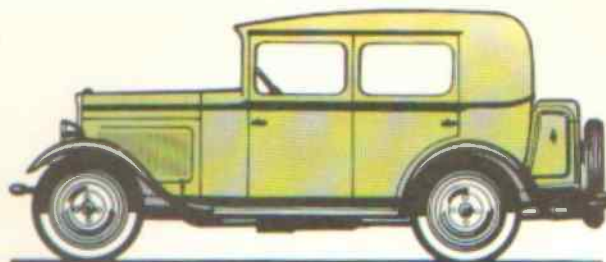
Le stand Peugeot du Salon de Paris 1931.



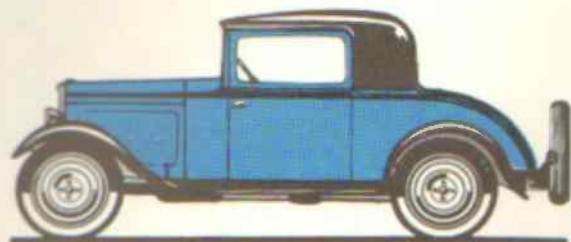
Deux nouveautés de la gamme 201 : le pare-chocs à lame plate (à gauche) et la limousine commerciale sur châssis allongé 201 T.



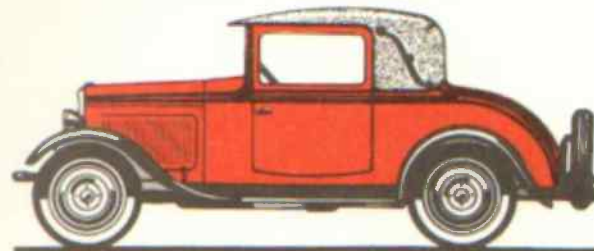
Berline normale



Berline luxe avec malle Coquille



Coupé



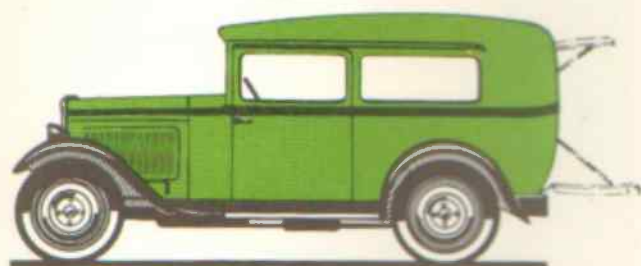
Cabriolet décapotable



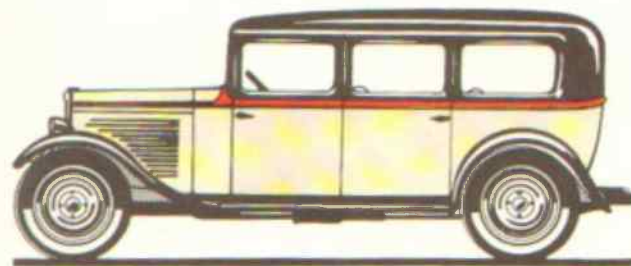
Torpédo



Torpédo commercial



Conduite intérieure commerciale

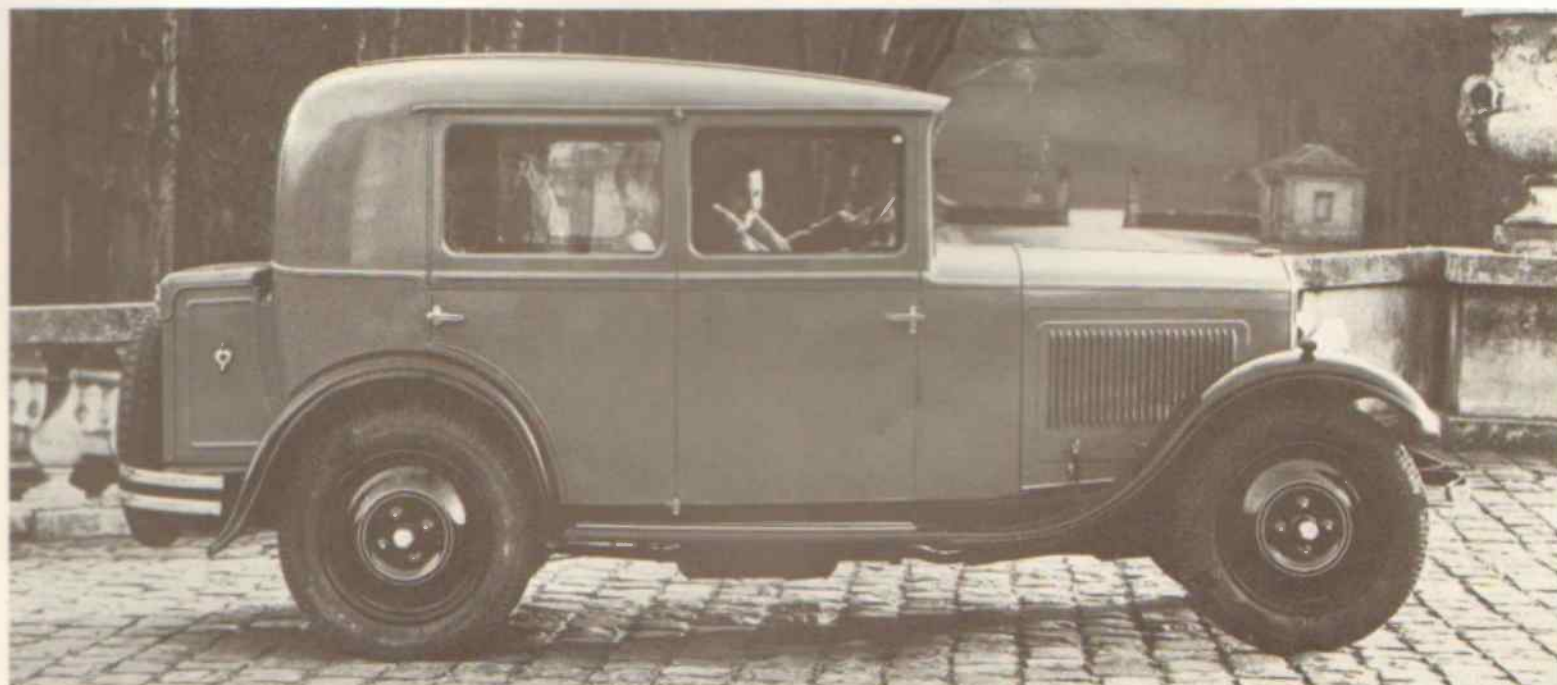


Limousine commerciale

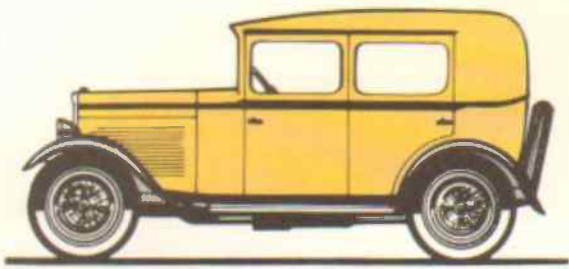
## 6 CV – TYPE 201

La 201 à essieu avant rigide continue sa carrière avec quelques petites améliorations notamment des pare-chocs plats au lieu des tubulaires de l'année précédente. Une malle Coquille équipe la berline luxe et une nouvelle version allongée – dite 201 T – est proposée en limousine commerciale 6 places face à la route. Les jantes sont peintes et non plus brillantes. Depuis le lancement de la 201 il y a deux ans, le capot comportait des ouïes de refroidissement verticales ; à partir de cette année et sur certaines versions seulement un capot avec ouïes horizontales fait son apparition.

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 63 x 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 380 cm (201 T : 405 cm)
- Largeur : 135 cm (201 T : 156 cm)
- Empattement : 247 cm (201 T : 291 cm)
- Poids : 890 kg (201 T : 1.050 kg)
- Vitesse maximale : 80 km/h (201 T : 60 km/h)
- Prix Salon 1931 :
  - Coupé d'affaires : 16.900 F
  - Coupé de luxe : 18.900 F
  - Cabriolet : 20.900 F
  - Berline normale : 18.500 F
  - Berline luxe avec malle Coquille : 19.900 F
  - Torpédo : 19.900 F
  - Conduite intérieure commerciale : 19.900 F
  - Torpédo commercial : 18.500 F
  - Limousine commerciale 201 T : 24.800 F

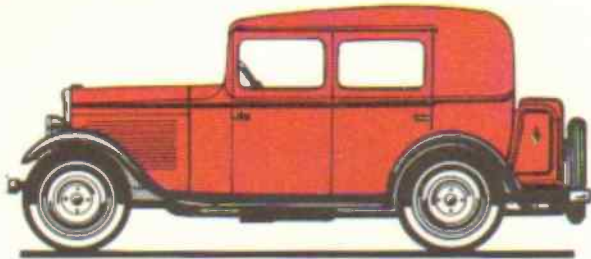


La nouvelle version luxe de la berline 201 ; elle se reconnaît notamment à sa malle Coquille.

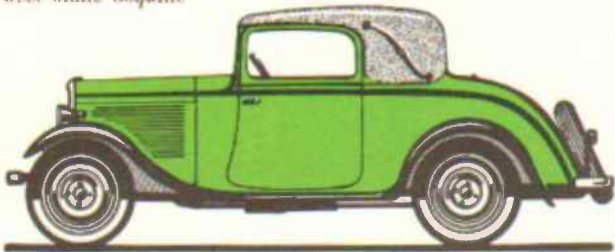


**6 CV RAPIDE - TYPE 201 E**

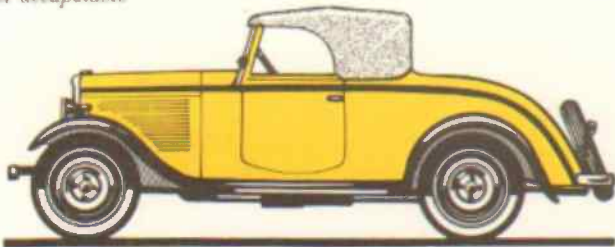
Modèle allégé produit en petite série de fin 1931 à fin 1932. Cette 201 E reçoit un essieu avant rigide et des ressorts arrière demicantilevers, avec attaches vers l'avant. La carrosserie sans malle est demi-tôle et les roues sont à jantes pleines ou à fils selon les séries. Mêmes caractéristiques que la 201 décrite page 125, sauf : longueur 360 cm, poids 860 kg, vitesse 82 km/h, prix 16.900 F.



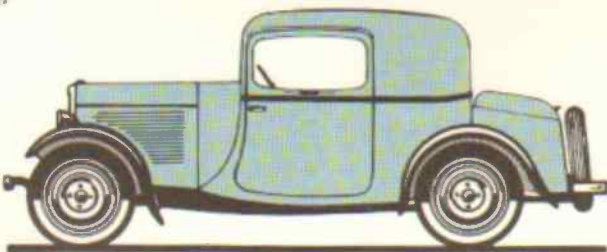
*Berline avec malle Coquille*



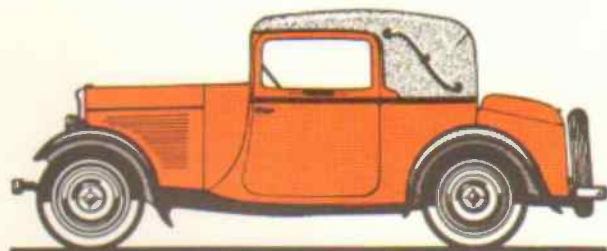
*Cabriolet décapotable*



*Roadster*



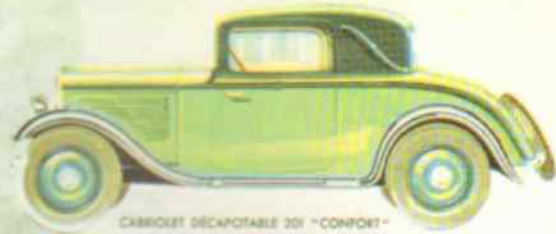
*Coach (appelé aussi "berline de voyage à toit fixe")*



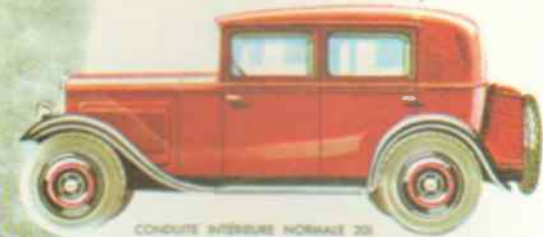
*Coach décapotable (appelé aussi "berline de luxe à capote repliable").*

**6 CV - TYPE 201 CONFORT**

Cette nouveauté du Salon 1931 est la première voiture de grande série du monde équipée de roues avant indépendantes. Outre sa suspension, elle diffère de la 201 normale par son empattement allongé, sa largeur augmentée et sa présentation plus recherchée. On la reconnaît à plusieurs détails : grille de calandre chromée, capot avec ouïes de refroidissement horizontales, toit sans rebord au-dessus du pare-brise, pare-chocs à lame large. Mêmes caractéristiques que celles de la 201 décrite page 125, sauf : longueur 390 cm, largeur 140 cm, empattement 253 cm, poids 940 kg, prix : berline grand luxe 23.800 F, cabriolet 23.800 F, roadster 23.900 F, coach (ou berline de voyage) 25.000 F, coach décapotable 25.000 F.



**CABRIOLET DÉCAPOTABLE 201 "CONFORT"**  
2 portes, 2 sièges AV réglables, 2 places intérieur au besoin. Toutes glaces verre sécurisé. Garnitures en velours. Essieux. Projecteur sur pare-brise. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 "Confort").



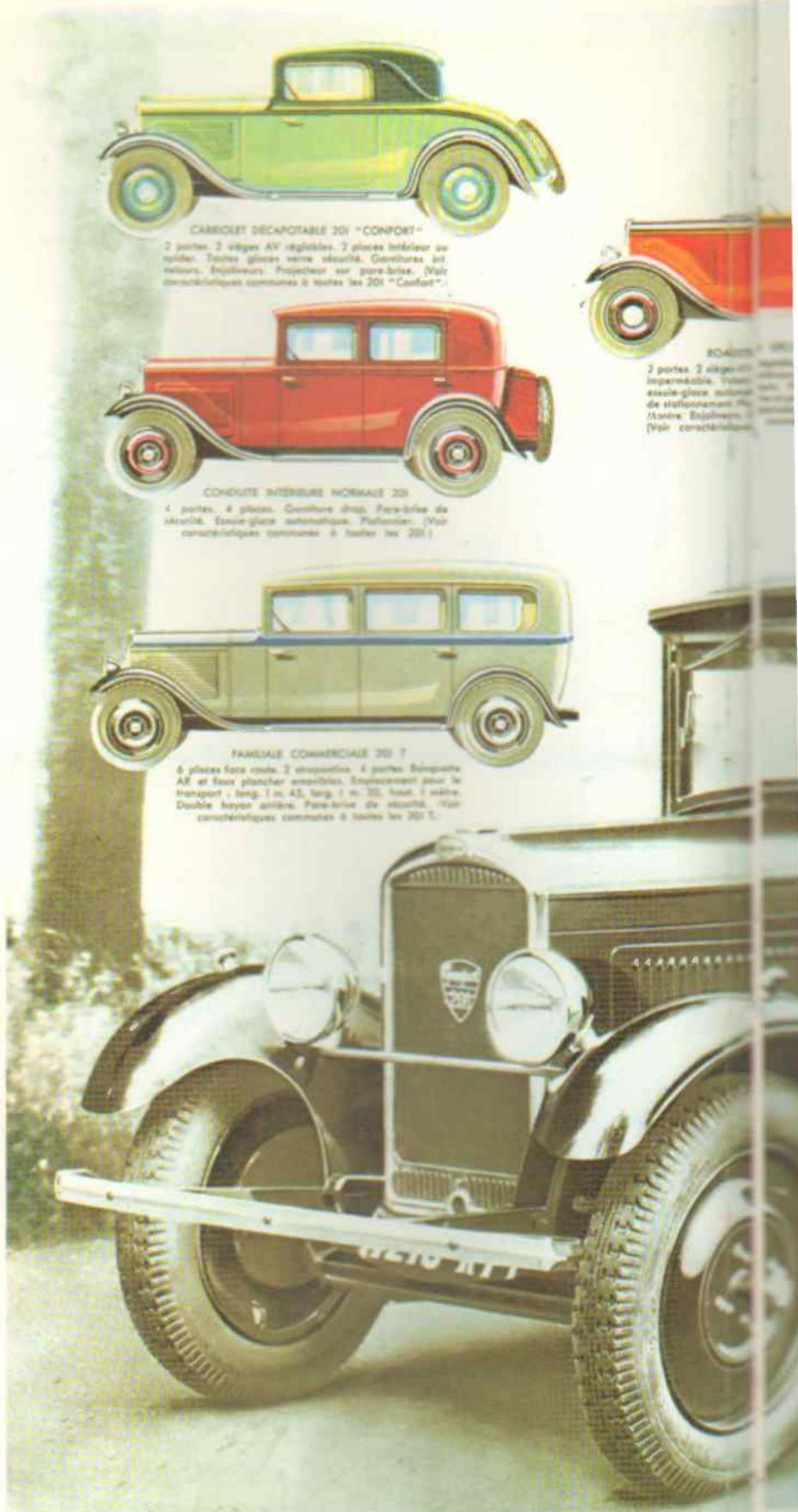
**CONDUITE INTÉRIEURE NORMALE 201**  
4 portes, 4 places. Garniture drop. Pare-brise de sécurité. Essuie-glaces automatique. Pédalier. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



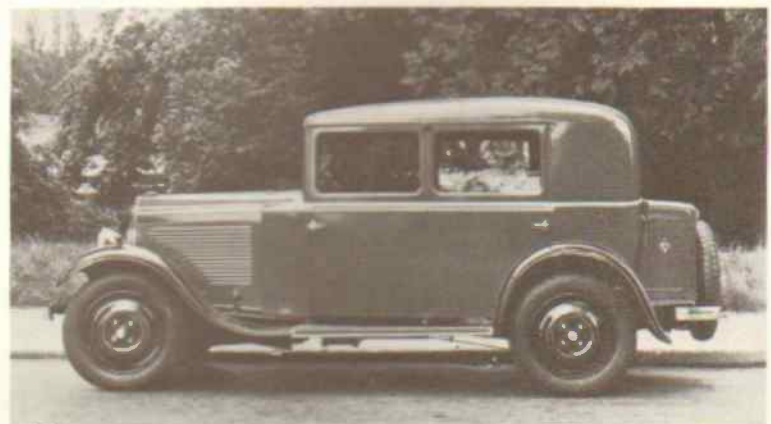
**FAMILIALE COMMERCIALE 201 T**  
6 places hors route, 2 empentes, 4 portes. Siège avant AR et feu plancher amovibles. Aménagement pour le transport : long. 1 m 45, larg. 1 m 35, haut. 1 mètre. Double hayon arrière. Pare-brise de sécurité. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 T.)



**ROADSTER**  
2 portes, 2 sièges réglables. Vitesse insuprable. Vitesse assuie-glaces automatique. Stationnement. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



*Dépliant publicitaire 201 et 201 Confort 1932.*



*Berline 201 Confort.*



**ROADSTER DÉCAPOTABLE 201**  
 2 portes, 2 sièges AV réglables. Vitres imperméables. Vitres ossie-glace système de stationnement. Phos. Alstro. Enjoliveurs. (Voir caractéristiques.)



**COND. INT. GRAND LUXE 201 "CONFORT"**  
 Entièrement tôlée. 4 portes, 4 larges places. Intérieur plus long de 80 m m, plus large de 70 m m que cond. Int. 201. Garnitures int. 1<sup>er</sup> choix. Toutes glaces verre sécurisé. Portemanteaux. Malle "Coquille" complète. Parasoleil. Profondeur. Fiat. Enjoliveurs sur les 5 roues. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 "Confort".)



**BERLINE DÉCAPOTABLE 201 "CONFORT"**  
 2 portes, 2 sièges AV réglables, 2 places, latérales. Grande entrée avec 2 marches et toit à rebordage. Vitres glaces de sécurité. Enjoliveurs. Profondeur. Fiat. Enjoliveurs d'été pour les 7 roues. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 "Confort".)



**COUPÉ DE LUXE 201**  
 Entièrement tôlé. 2 portes, 2 places. Garnitures sup. 1<sup>er</sup> choix. 2 sièges AV réglables. Toutes glaces de sécurité. 2 places latérales de qualité. Double coffre glaces sécurisées. Profondeur. Fiat. Enjoliveurs. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



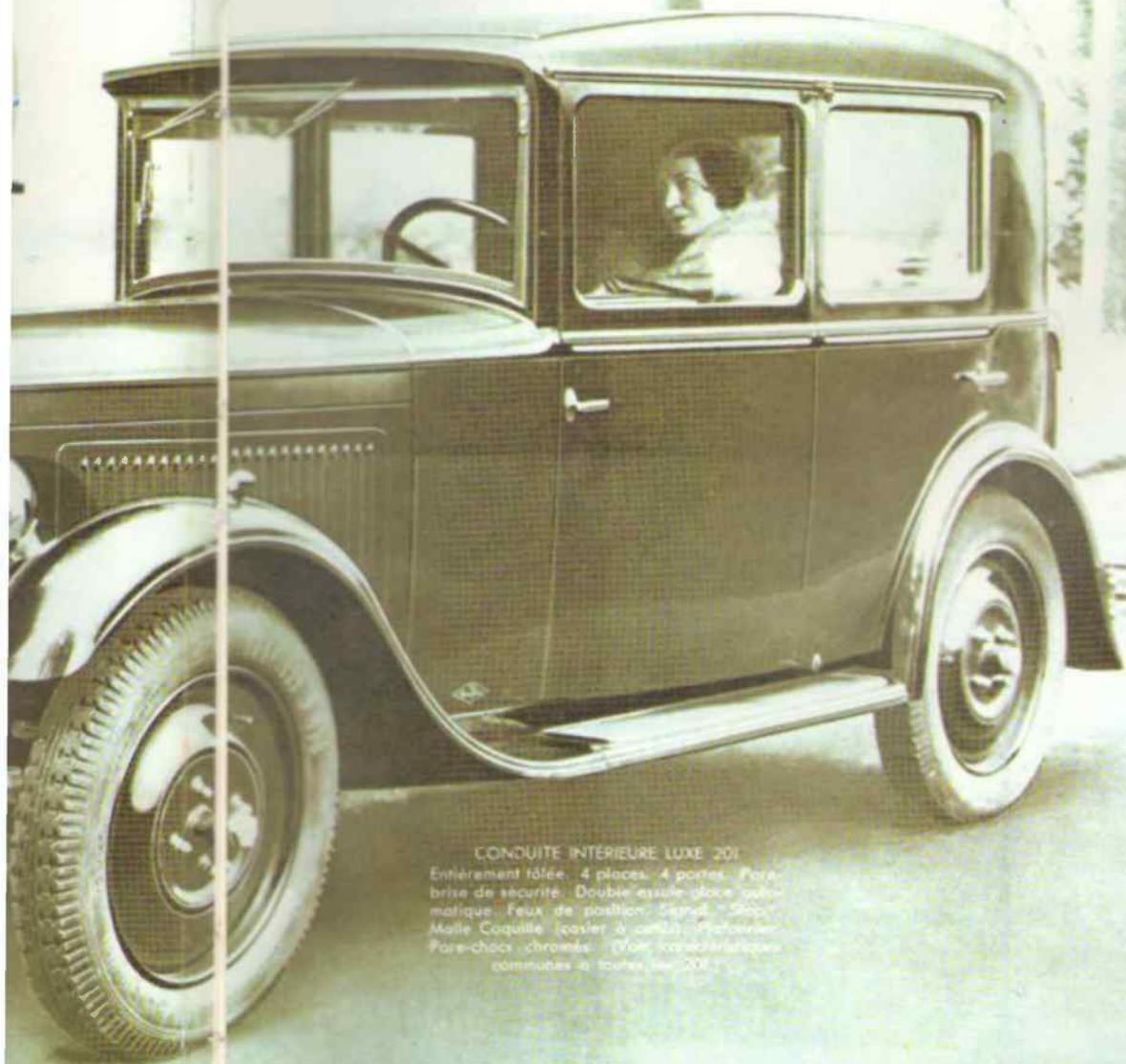
**COUPÉ D'AFFAIRES 201**  
 2 portes, 2 places, 2 places AV réglables, 2 places latérales. Entièrement tôlé pour toutes les glaces. Profondeur. Fiat. Enjoliveurs. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



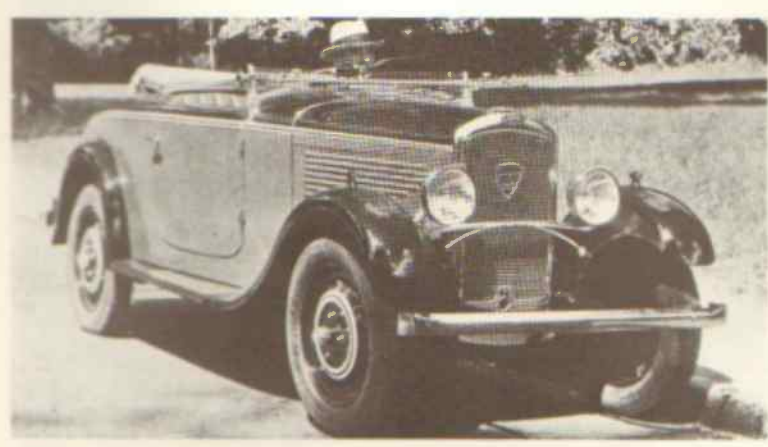
**CONDUITE INTÉRIEURE COMMERCIALE 201**  
 2 larges portes AV, 2 places avant réglables. Remorque arrière complète. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



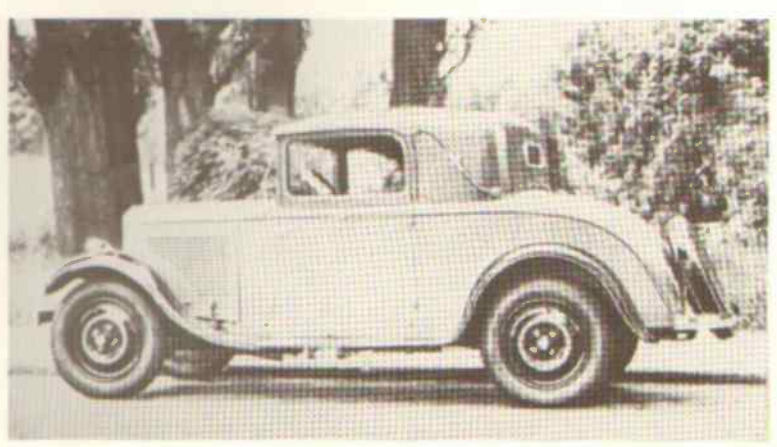
**TORPÉDO COMMERCIAL 201**  
 2 places AV réglables. 2 places latérales. 2 portes AV. 1 porte latérale. Capot complet. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



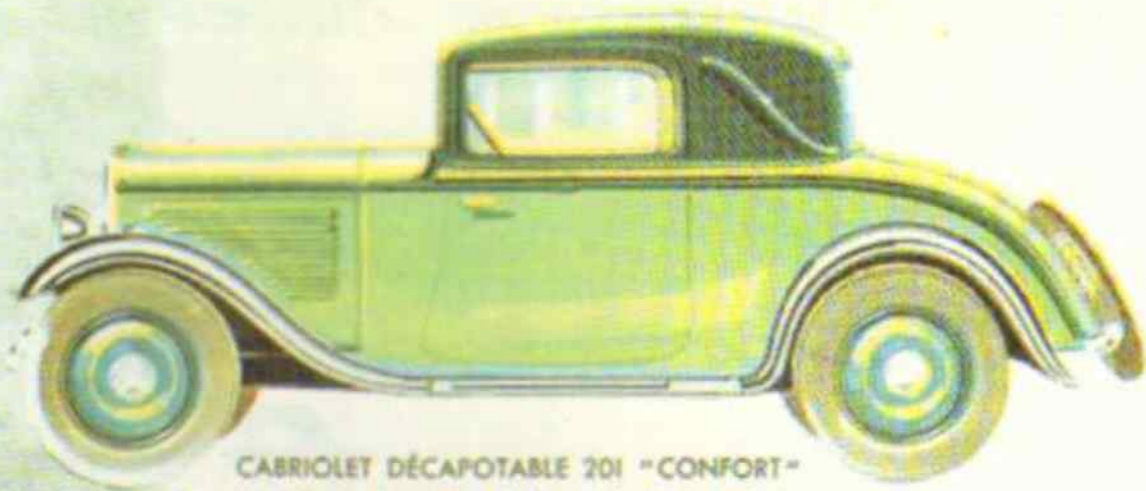
**CONDUITE INTÉRIEURE LUXE 201**  
 Entièrement tôlée. 4 places, 4 portes. Parasoleil de sécurité. Double essieu-glace automatique. Feux de position. Grand "Steer". Malle "Coquille" (coffre à outils). Profondeur. Fiat. Enjoliveurs sur les 5 roues. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



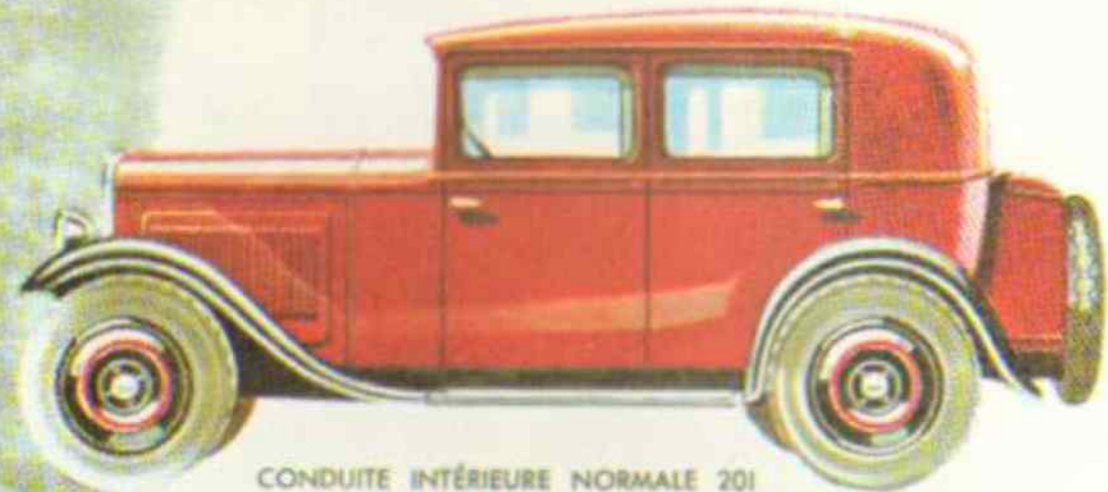
Roadster 201 Confort.



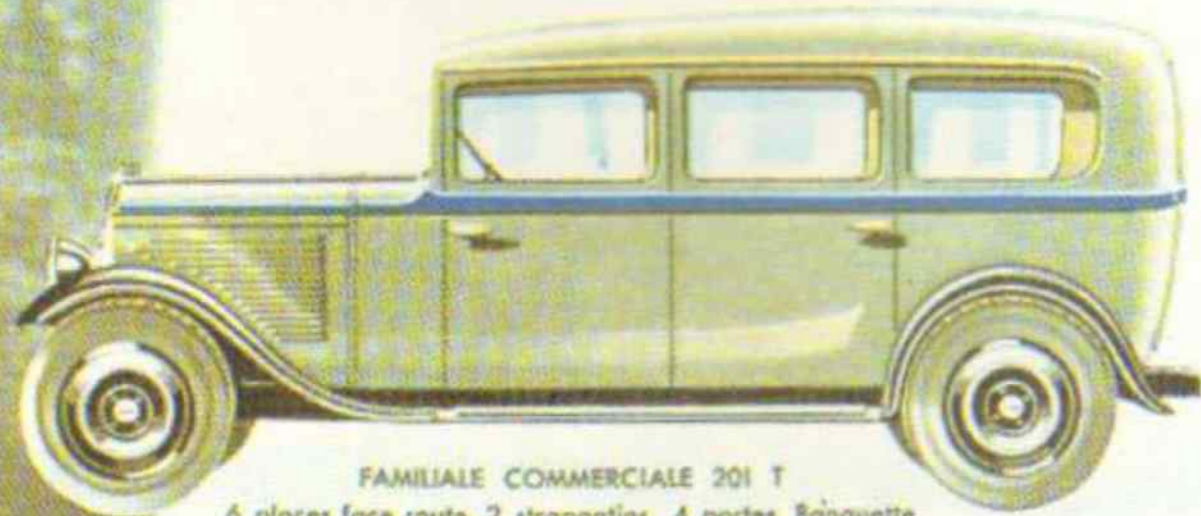
Cabriolet 201 Confort.



**CABRIOLET DÉCAPOTABLE 201 "CONFORT"**  
2 portes. 2 sièges AV réglables. 2 places intérieur ou spider. Toutes glaces verre sécurité. Garnitures int. velours. Enjoliveurs. Projecteur sur pare-brise. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 "Confort".)



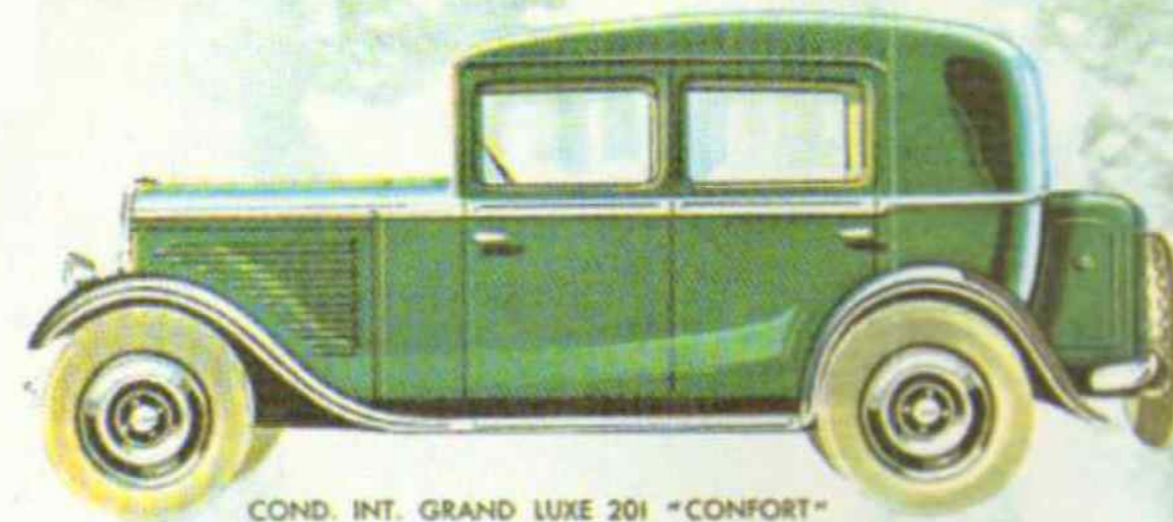
**CONDUITE INTÉRIEURE NORMALE 201**  
4 portes. 4 places. Garniture drap. Pare-brise de sécurité. Essuie-glace automatique. Plofonnier. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



**FAMILIALE COMMERCIALE 201 T**  
6 places face route. 2 strapontins. 4 portes. Banquette AR et faux plancher amovibles. Emplacement pour le transport : long. 1 m. 45, larg. 1 m. 30, haut. 1 mètre. Double hayon arrière. Pare-brise de sécurité. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 T.)



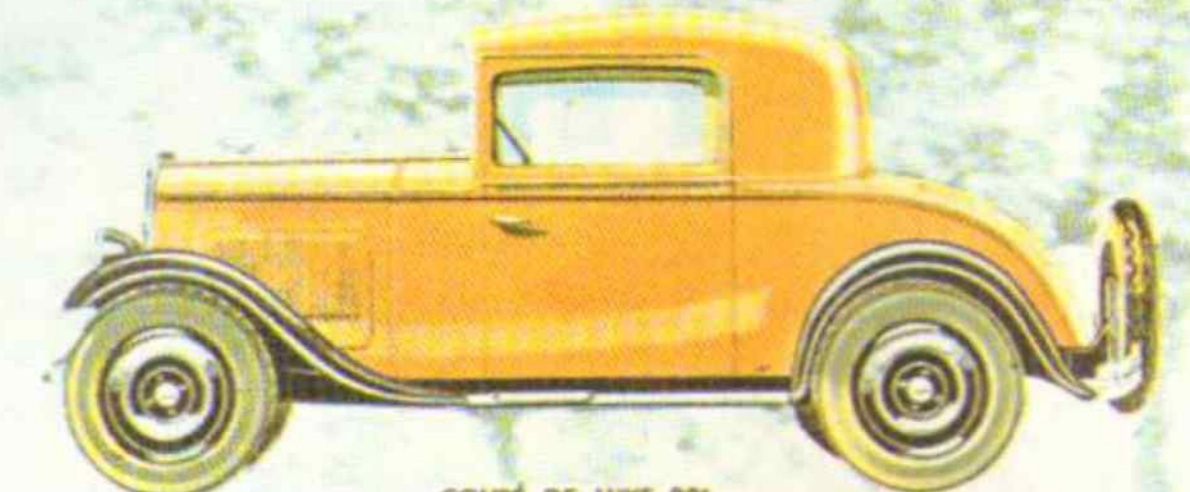
**ROADSTER DÉCAPOTABLE 201**  
2 portes. 2 sièges AV réglables. Spider 2 places. Capote étirable. Glaces sécurité. Double quai. Prise pour baladeuse. Feux de position et pare-chocs chromés. "Stop", "Signal", "Step". Enjoliveurs. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



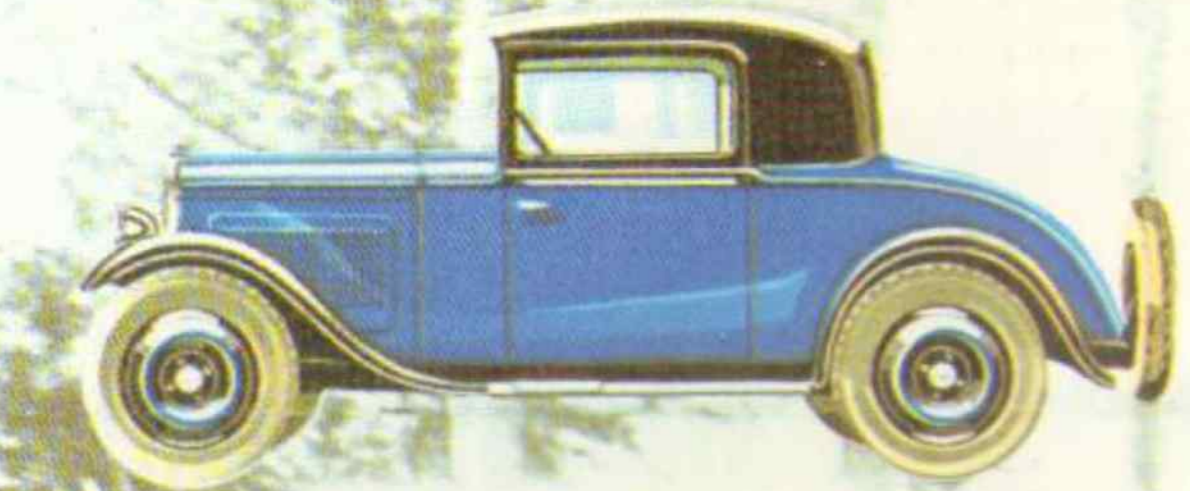
**COND. INT. GRAND LUXE 201 "CONFORT"**  
Entièrement tôlée. 4 portes. 4 larges places. Intérieur plus long de 80 m m, plus large de 70 m m que cond. int. 201. Garnitures int. 1<sup>er</sup> choix. Toutes glaces verre sécurité. Portemanteaux. Malle "Coquille" complète. Plofonnier. Filet. Enjoliveurs sur les 5 roues. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 "Confort".)



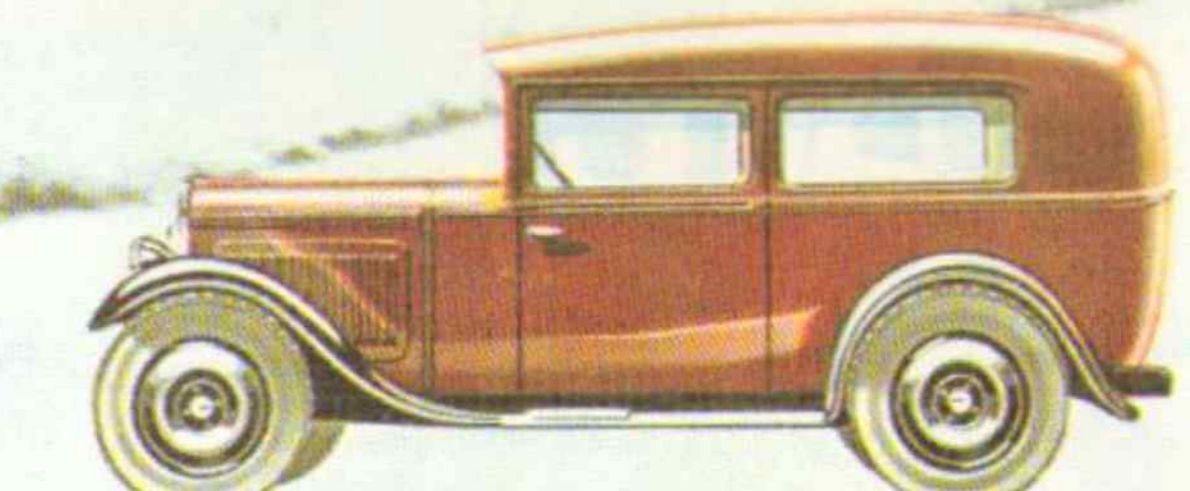
**BERLINE DÉCAPOTABLE 201 "CONFORT"**  
2 portes. 2 sièges AV réglables. 2 places Intérieures. Grande malle avec 2 soufflets et tiroir à outils. Toutes glaces de sécurité. Enjoliveurs. Projecteur pare-brise. Garniture drap pure laine 1<sup>er</sup> choix. (Livrable aussi avec capotage fixe.) (Voir caractéristiques communes à toutes les 201 "Confort".)



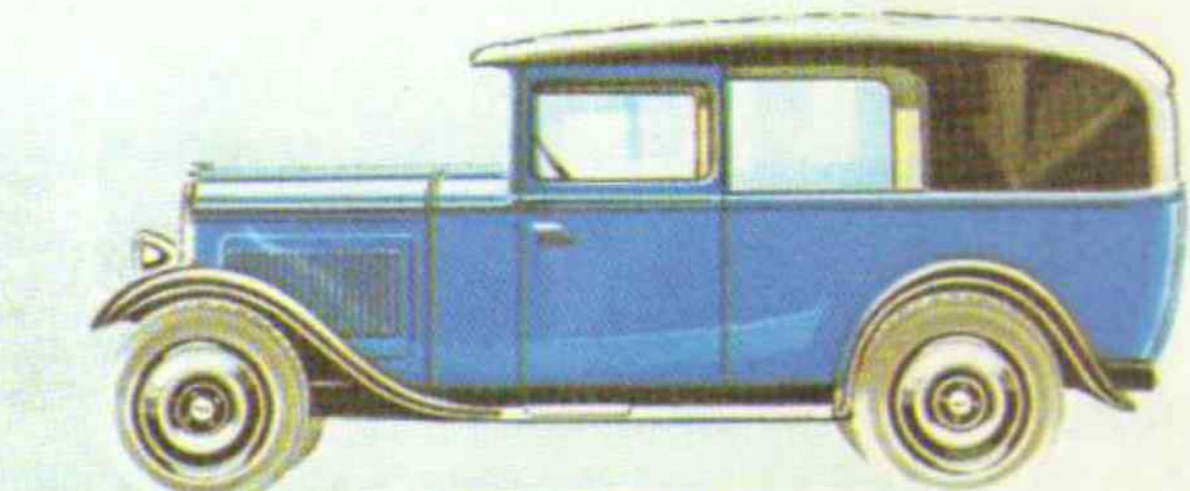
**COUPÉ DE LUXE 201**  
Entièrement tôlé. Toit fixe. 2 portes. Garniture drap 1<sup>er</sup> choix. 2 sièges AV réglables. Toutes glaces de sécurité. 2 places Intérieur ou spider. Double essuie-glace automatique. Mante. Phares chromés. Feux de position. Signal "Stop". Pare-chocs chromés. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



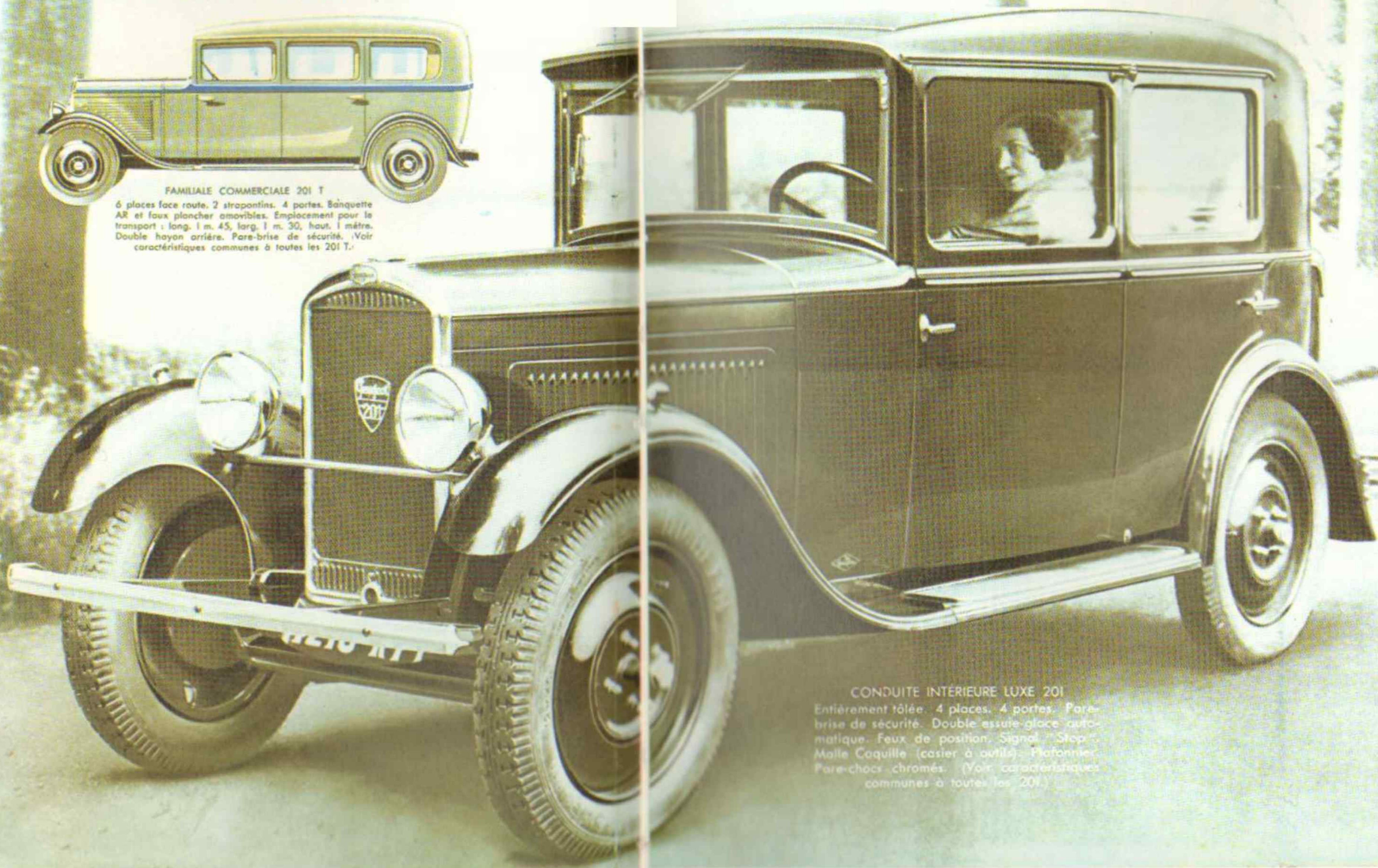
**COUPÉ D'AFFAIRES 201**  
Toit fixe. 2 portes. 2 places AV réglables. 2 places Intérieur ou spider. Emplacement pour valises derrière sièges AV. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)



**CONDUITE INTÉRIEURE COMMERCIALE 201**  
2 larges portes AV. 2 places avant réglables. Banquette arrière amovible. (Dim. int. AR: long. 1 m. 15, larg. 1 mètre. Essuie-glace automatique. Garniture drap. Plofonnier. Double hayon arrière.) (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)

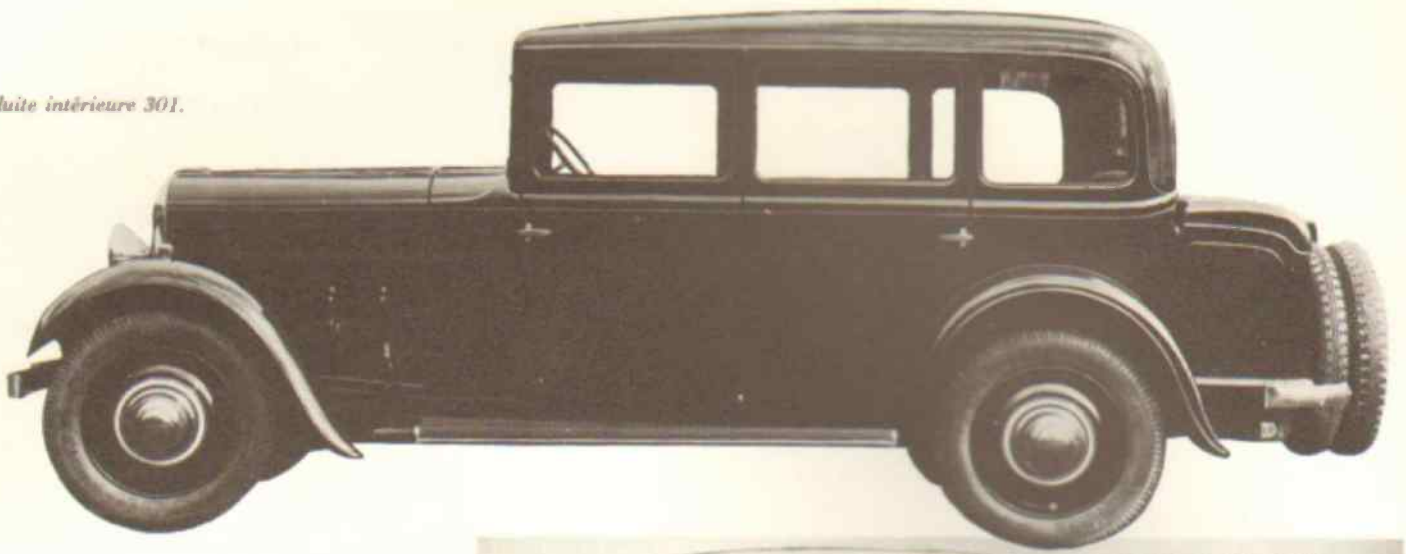


**TORPÉDO COMMERCIAL 201**  
2 places AV. Banquette AR amovible. 2 portes AV. 1 porte AR. (Dim. ext. AR: long. 1 m. 30, larg. 1 m. 72, haut. sans capote 1 m. 30. Flancher renforcé. Ecran latéraux rigides. Hayon arrière.) (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)

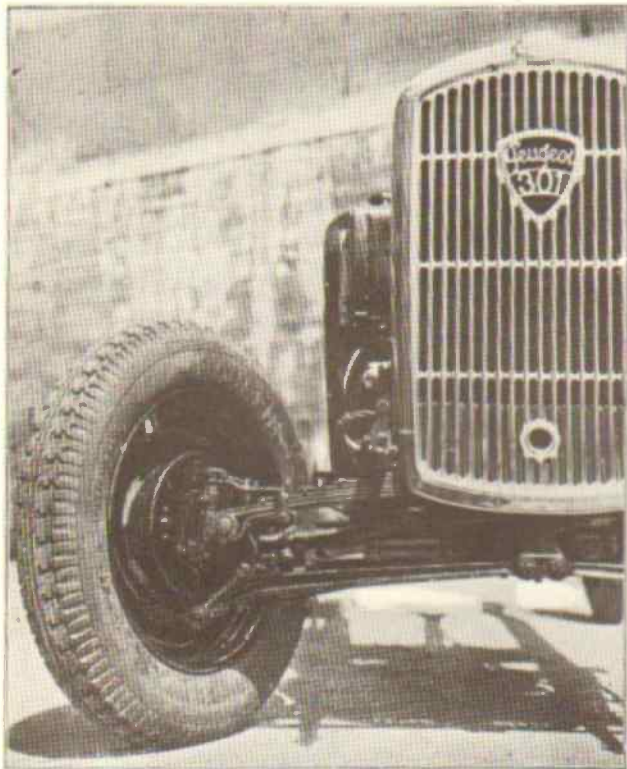


**CONDUITE INTÉRIEURE LUXE 201**  
Entièrement tôlée. 4 places. 4 portes. Pare-brise de sécurité. Double essuie-glace automatique. Feux de position. Signal "Step". Malle Coquille (cahier à outils). Plofonnier. Pare-chocs chromés. (Voir caractéristiques communes à toutes les 201.)

La nouvelle conduite intérieure 301.



**LE PREMIER CATALOGUE 301** - Dès sa présentation, la nouvelle 301 est proposée en quatre carrosseries; la conduite intérieure reçoit un capot à 4 volets d'aération seulement, tandis que les trois autres modèles ont un capot à 5 volets. Comme pour la 201 Confort lancée quelques mois plus tôt, le principal atout mécanique de la 301 réside dans ses roues indépendantes.



**CONDUITE INTERIEURE LUXE** entièrement vitrée, 18 places, 4 portes, 4 vitres. Caractéristiques particulières: Siège auto-régulateur. Pneu à bride avec sécurité et toutes vitres. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride.

Les carrosseries 301 sont rigoureusement hermétiques et isolées. Leur isolation est assurée par un système spécial ne provoquant aucun rebroussement.

**CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX MODÈLES CI-CONTRE**

Plaque de bord comportant: Indicateurs huile et essence - Ampèremètre - Compteur - Mètre - Commandes du contact, du démarreur, du starter et des feux de démarrage - Lampe de bord fonctionnant après débranchement - Guidage complet - Pare-brise - Essuie-vitres, glaces et pare-vitres chromés - Toutes pièces « Sécurité » - Double essuie-glace automatique - Rétroviseur - Verrouillage des portières.

**BERLINE DE VOYAGE GRAND LUXE** entièrement vitrée, 12 places, 4 portes, 4 vitres. Caractéristiques particulières: Grille large portée. Siège auto-régulateur pour faciliter l'accès aux places arrière. Plateaux. Sauterie porte latérale. Moteur arrière 1800 cc.

**ROADSTER DÉCAPOTABLE**. Caractéristiques particulières: 4 places dont 2 sièges orientables dans le sens. Courte antenne amovible. Pare-brise inclinable. Glaces et portières démontables. Sauterie auto-cul.

**CABRIOLET GRAND LUXE DÉCAPOTABLE**. Caractéristiques particulières: 4 places, dont 2 sièges orientables auto-cul. Sauterie. Moteur 1800 cc. Verrouillage des portières.

**LES 12 SIX**

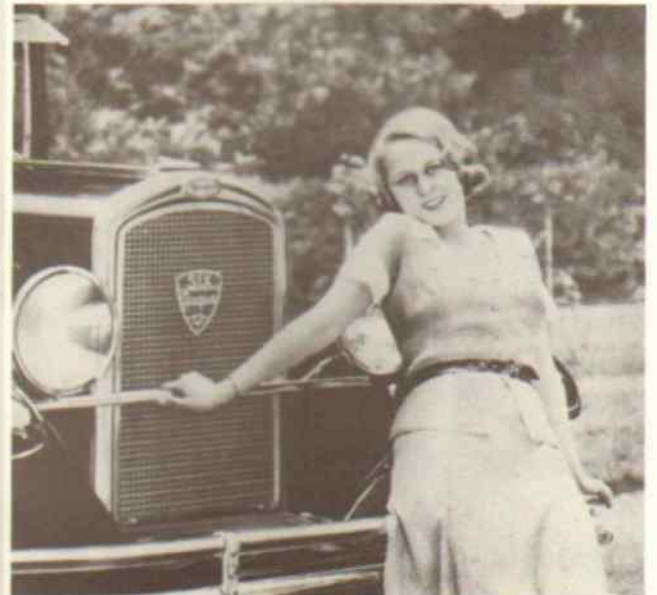
**BERLINE 12 CV**  
4 portes, 4 places, 4 vitres. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride.

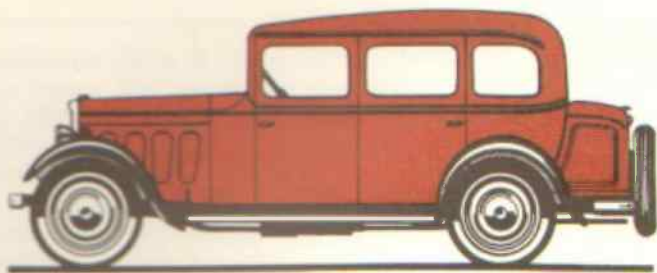
**CABRIOLET 12 CV**  
4 places, 4 portes, 4 vitres. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride.

**ROADSTER 12 CV**  
4 places, 4 portes, 4 vitres. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride.

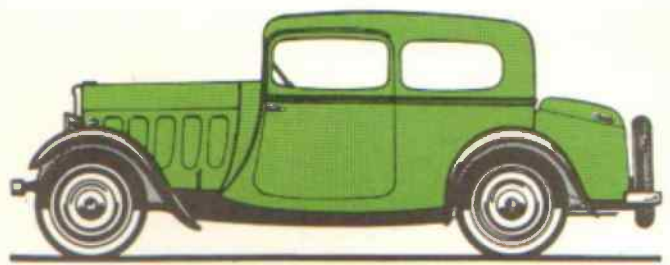
**PAUX CABRIOLET 12 CV**  
4 places, 4 portes, 4 vitres. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride. Pneu à bride.

**LE DERNIER CATALOGUE 12 CV "SIX"** - Bien que ses ventes soient devenues très faibles, la 12 CV "Six" subsiste au programme de fabrication Peugeot jusqu'à l'année 1932. Sur le dernier catalogue (ci-contre) publié à l'occasion du Salon de Paris 1931, la 12 CV "Six" est encore proposée en quatre carrosseries, auxquelles s'ajoutent sur le tarif le torpédo et le coupé.

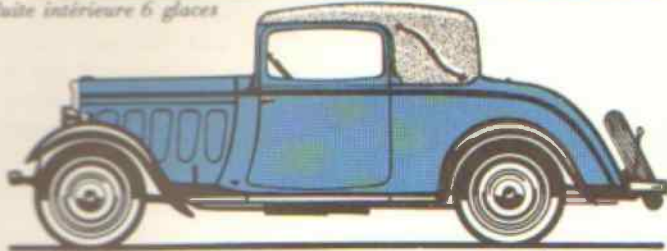




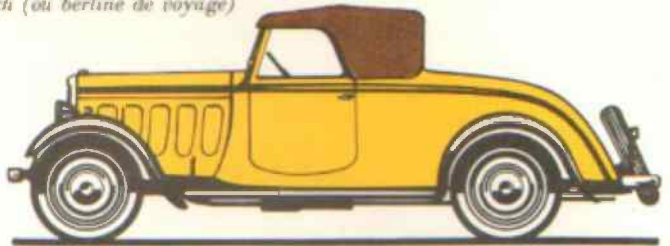
Conduite intérieure 6 places



Coach (ou berline de voyage)



Cabriolet décapotable

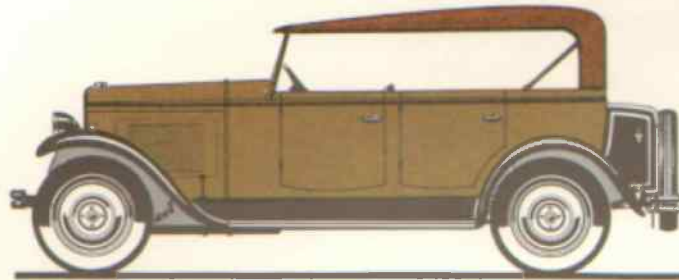


Roadster

## 8 CV – TYPE 301 CONFORT

Extrapolation de la 201 dont on retrouve la ligne générale. Le châssis bloctube de la 301 Confort (ou 301 C) est plus long que celui (non bloctube) de la 201, ce qui permet d'aménager des carrosseries à 6 places. Bien entendu, cette nouvelle 301 C est munie d'une suspension avant à roues indépendantes sur laquelle Peugeot axe toute sa publicité de l'époque. La suspension arrière est assurée par des demi-cantilevers inversés et obliques. La 301 Confort sera produite de mars 1932 à avril 1933, au total en 20.729 exemplaires.

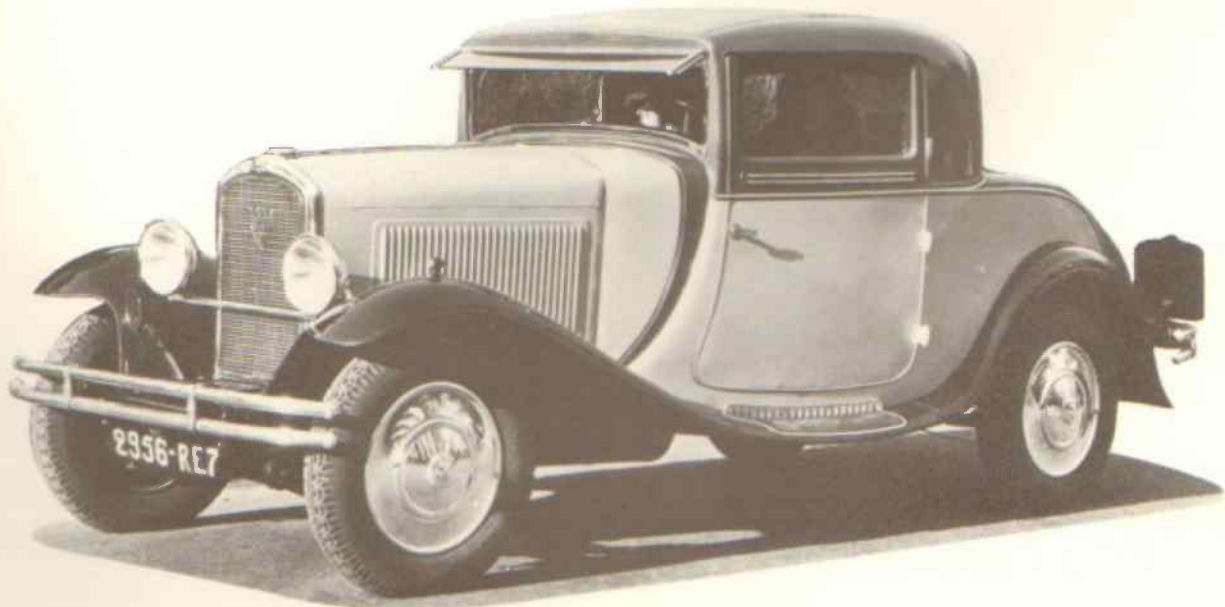
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SER</li> <li>• Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>• Puissance réelle : 34 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 415 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur : 155 cm</li> <li>• Empattement : 272 cm</li> <li>• Poids : 1.050 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 90 km/h</li> <li>• Prix printemps 1932 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conduite intérieure : 24.800 F</li> <li>- Roadster : 26.000 F</li> <li>- Cabriolet : 26.500 F</li> <li>- Coach : 28.000 F</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|



## 12 CV "SIX" – TYPE 183 D

Même voiture que l'année précédente. La commercialisation de la 12 CV "Six" se poursuit jusqu'à l'épuisement des stocks au cours de l'été 1932; ce modèle a été produit en 9.638 exemplaires (type 183 C et D) de fin 1928 à fin 1931.

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 6 cylindres type RA 3</li> <li>• Cylindrée : 1.991 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 65 x 100 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 11 CV</li> <li>• Puissance réelle : 47 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 4 vitesses</li> <li>• Longueur : 458 cm</li> <li>• Largeur : 160 cm</li> <li>• Empattement : 299 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poids : 1.200 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 95 km/h</li> <li>• Prix printemps 1932 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conduite intérieure : 41.800 F</li> <li>- Torpédo : 36.500 F</li> <li>- Faux-cabriolet à toit découvrable : 41.800 F</li> <li>- Cabriolet décapotable : 41.800 F</li> <li>- Coupé : 41.800 F</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|



Coupé 12 CV "Six".

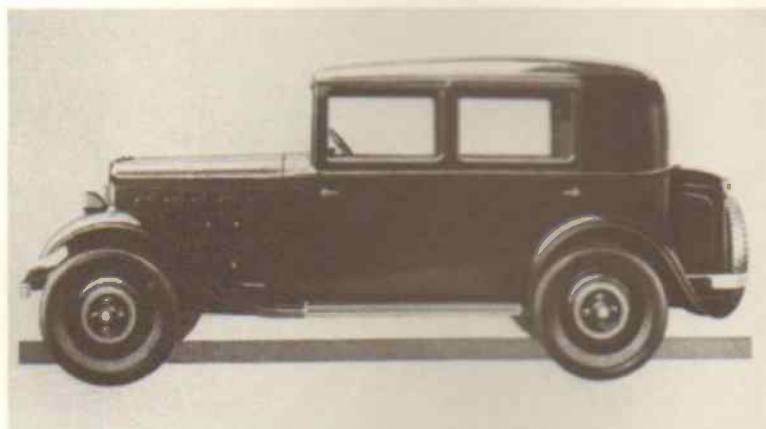
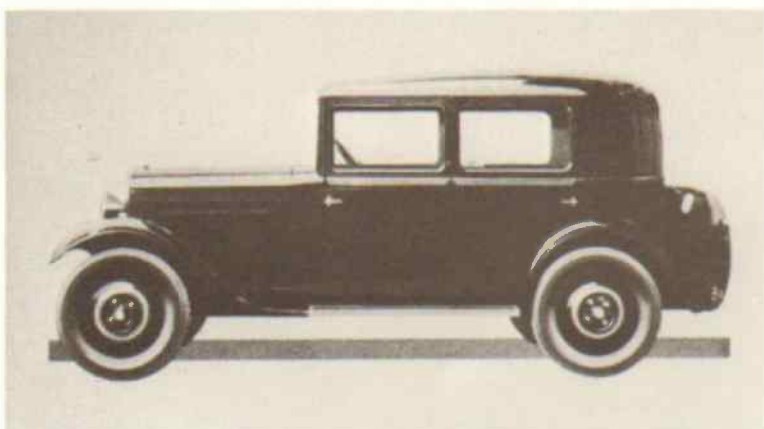
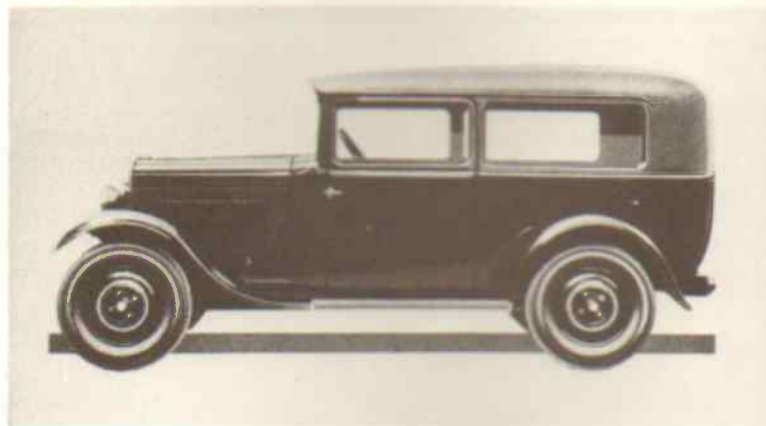
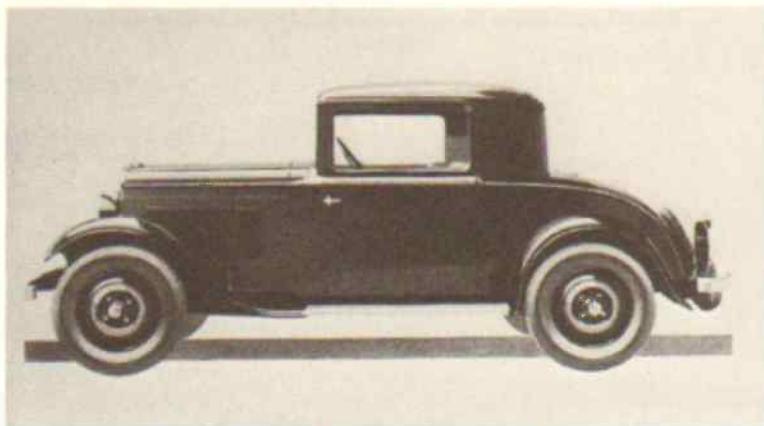
# 1933

La gamme Peugeot 1933 s'articule sur deux modèles seulement : les 201 et 301 dont il existe un certain nombre de dérivés. Les 201 et 201 Confort sont produites jusqu'à la fin de l'année 1932. Au début de janvier 1933, elles sont remplacées par la 201 B facilement identifiable à ses ailes avant du style 301. La 201 B reçoit l'auvent incurvé et le capot à 5 volets des dernières 201 Confort. Elle conserve le moteur des précédentes 201, mais adopte le nouveau châssis bloctube lancé six mois plus tôt sur la 301 ; ce châssis est constitué de longerons et de traverses tubulaires qui le rendent indéformable.

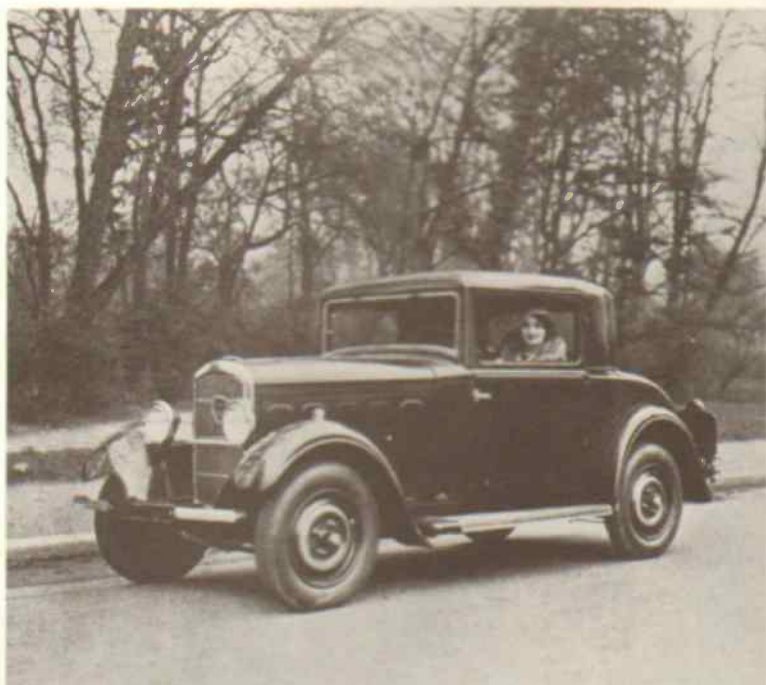
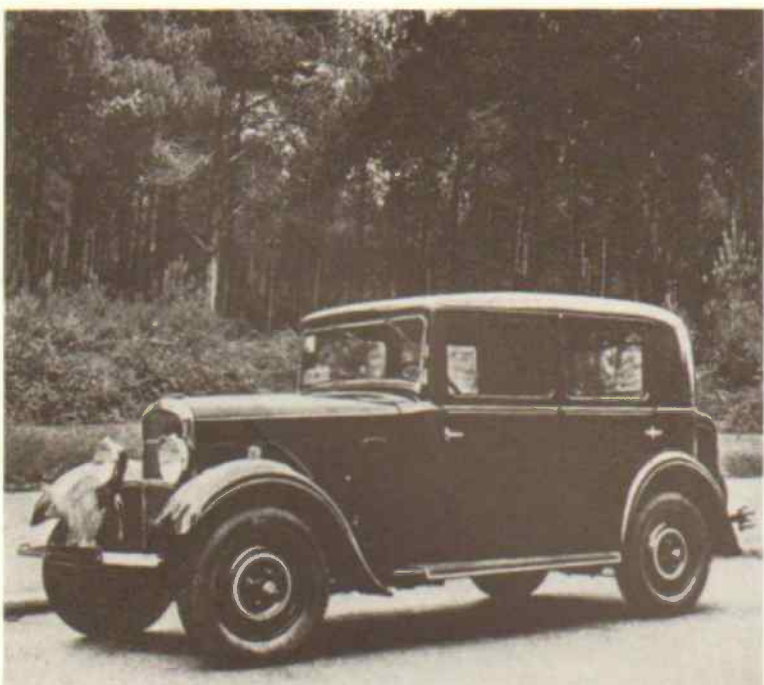
La 301 n'évolue presque pas à l'occasion du Salon d'octobre 1932. Elle vient d'être lancée trois mois plus tôt et

ne nécessite donc aucune amélioration : la seule modification visible concerne la conduite intérieure qui reçoit un capot à 5 volets de refroidissement au lieu de 4. Dans le courant de 1933, la 301 recevra des carrosseries modernisées dont certaines (la berline et la limousine) annoncent déjà la ligne des Peugeot de l'année suivante.

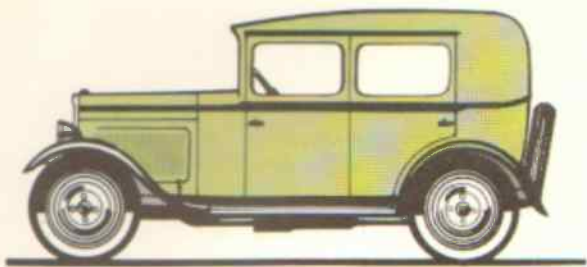
Quand elles n'insistent pas sur les nouveautés techniques, les publicités Peugeot du Salon 1932 vantent les performances accomplies peu avant sous le contrôle de l'A.C.F. : 201 ayant consommé moins de 8 litres aux 100 sur Paris-Bordeaux et retour, 201 T et 301 ayant consommé sur le même parcours moins de 9,6 litres aux 100, 301 ayant battu le record international des 24 Heures sur l'autodrome de Miramas, à 110,417 km/h.



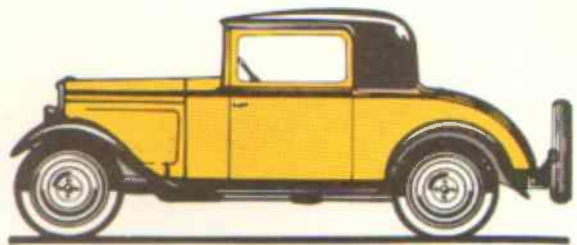
*Les quatre modèles 1933 du catalogue 201 ; en haut : coupé et conduite intérieure commerciale ; ci-dessus à gauche : berline normale avec malle ordinaire et capot doté d'ouïes ; à droite : berline Confort avec malle Coquille et capot à volets. Cette dernière 201 a été modifiée trois fois en quelques semaines : elle est sortie à la veille du Salon 1932 avec un auvent droit et un capot à 4 volets (voir dessin page 131), puis elle a évolué avec un auvent incurvé, d'abord associé à un capot garni de 4 volets par côté puis en définitive à un capot avec 5 volets comme ici ; dans tous les cas, cette 201 conserve des ailes avant classiques contrairement à la 201 B qui va lui succéder.*



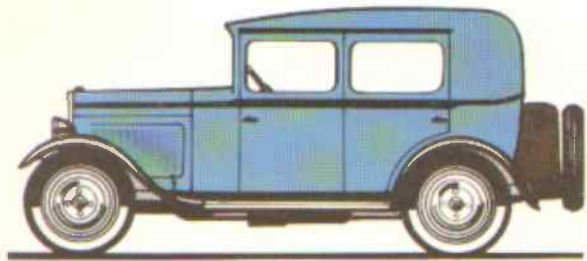
*La nouvelle 201 B sort au début de 1933 ; elle se différencie extérieurement des 201 grâce à ses ailes avant style 301. Outre la commerciale, la 201 B existe en berline et en coupé.*



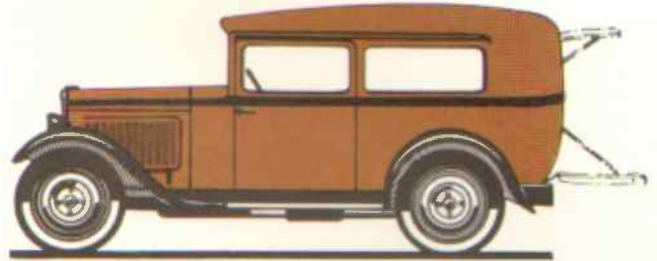
Berline rapide



Coupé d'affaires



Berline normale

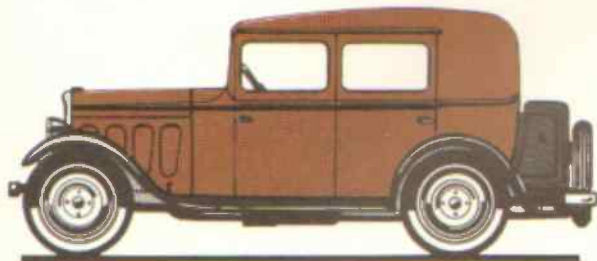


Conduite intérieure commerciale

## 6 CV – TYPE 201

Même modèle que l'année précédente (essieu avant rigide)

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SE</li> <li>• Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 63 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 6 CV</li> <li>• Puissance réelle : 23 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 380 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur : 135 cm</li> <li>• Empattement : 247 cm</li> <li>• Poids : 890 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 80 km/h</li> <li>• Prix Salon 1932 : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Berline rapide : 16.200 F</li> <li>– Berline normale : 17.900 F</li> <li>– Coupé d'affaires : 16.800 F</li> <li>– Commerciale : 17.600 F</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|



Berline 201 Confort (version septembre 1932 avec capot à 4 volets).

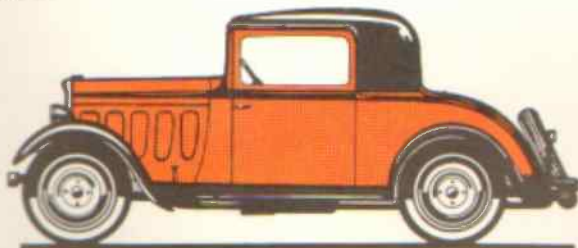
## 6 CV – TYPE 201 CONFORT (jusqu'à décembre 1932)

Même modèle que l'année précédente (roues avant indépendantes)

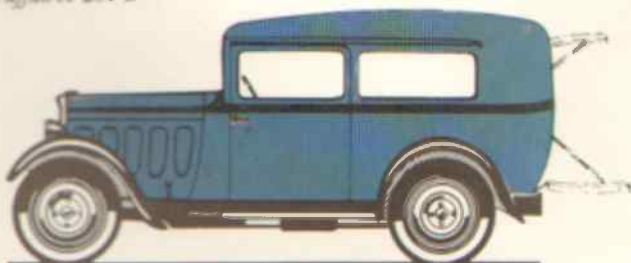
- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SE</li> <li>• Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 63 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 6 CV</li> <li>• Puissance réelle : 23 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 390 cm</li> <li>• Largeur : 140 cm</li> <li>• Empattement : 253 cm</li> <li>• Poids : 940 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 80 km/h</li> <li>• Prix Salon 1932 : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Berline luxe : 19.500 F</li> </ul> </li> </ul> |
|--|---|



Berline 201 B



Coupé d'affaires 201 B

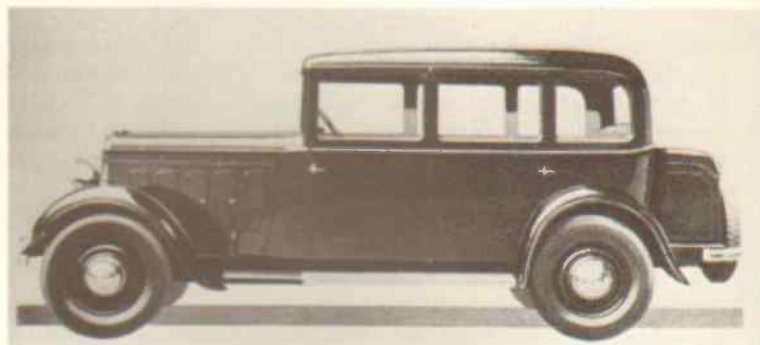
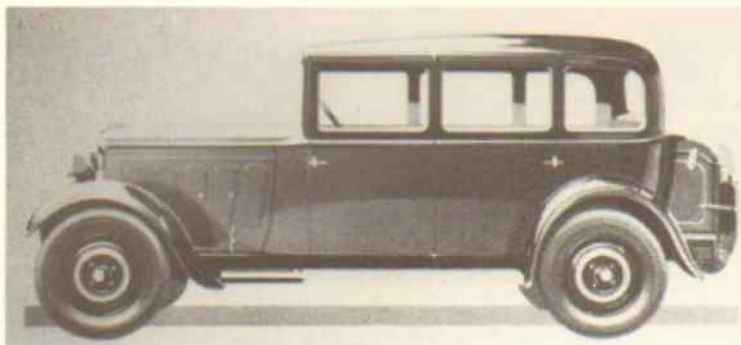


Conduite intérieure commerciale 201 B

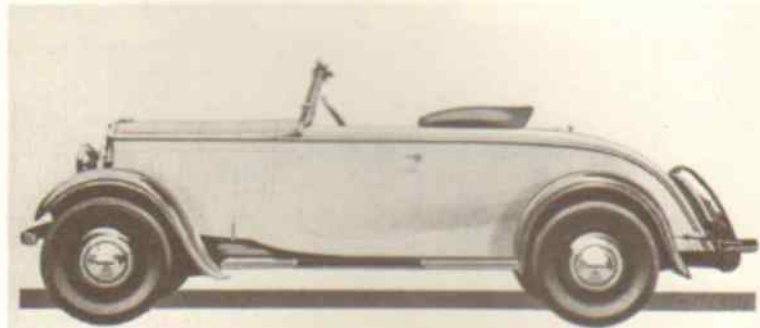
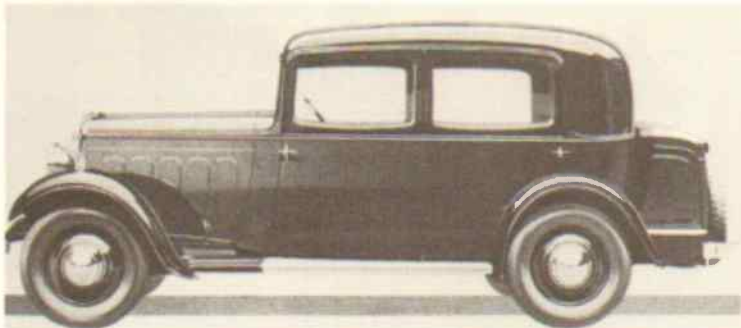
## 6 CV – TYPE 201 B (à partir de janvier 1933)

Évolution de la 201 Confort, avec roues indépendantes et châssis bloctube. Celui-ci est livré avec empattement long sur la berline et la commerciale (201 BL), avec empattement court sur le coupé (201 BC). Les 201 B (L et C) sont produites de janvier à août 1933, en 8.532 exemplaires.

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SE</li> <li>• Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 63 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 6 CV</li> <li>• Puissance réelle : 23 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur L : 392 cm (C : 386 cm)</li> <li>• Largeur : 140 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empattement L : 253 cm (C : 247 cm)</li> <li>• Poids L : 970 kg (C : 900 kg)</li> <li>• Vitesse maximale L : 75 km/h (C : 80 km/h)</li> <li>• Prix février 1933 : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Berline normale : 16.900 F</li> <li>– Berline luxe : 18.500 F</li> <li>– Coupé d'affaires : 17.500 F</li> <li>– Commerciale : 17.900 F</li> </ul> </li> </ul> |
|--|---|

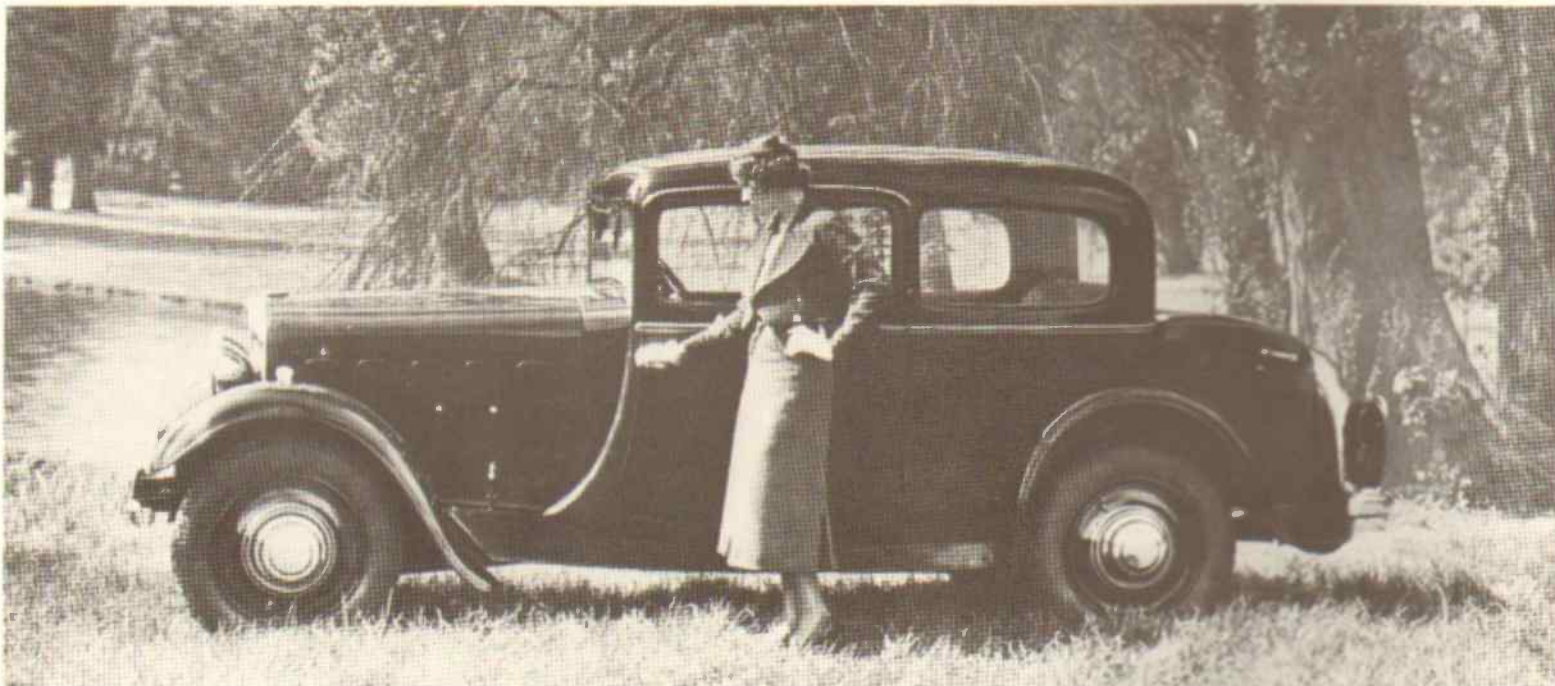


*Conduite intérieure 301, en version normale (à gauche) et en version luxe; les deux modèles se distinguent à de nombreux détails d'équipement : phares, enjoliveurs de roues, malle, pare-chocs, etc...*

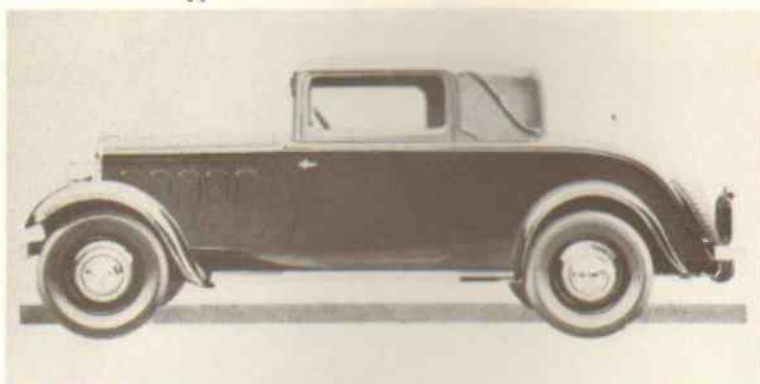


*Berline 301, déjà dotée de la caisse galbée que l'on retrouvera sur toutes les Peugeot de l'année suivante.*

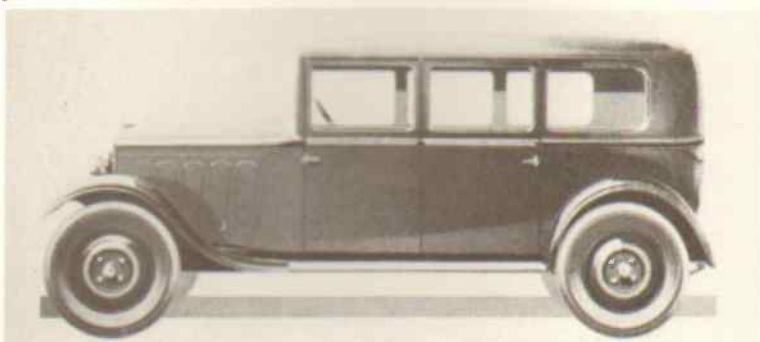
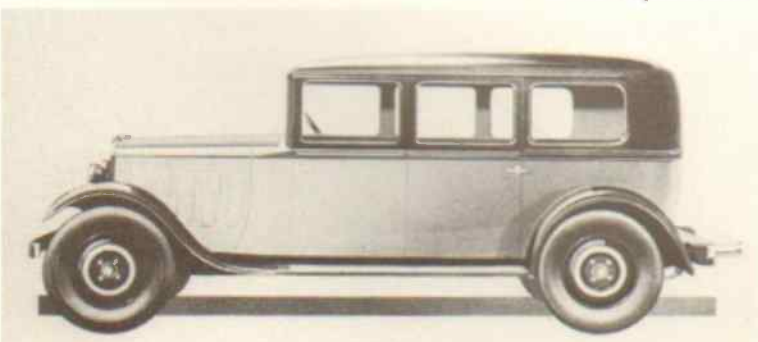
*Roadster 301; il diffère du cabriolet de la même gamme par ses petites portes, son spider et son pare-brise rabattable.*



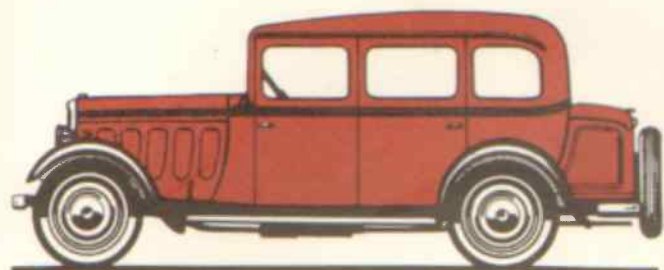
*Berline de voyage 301; ce type de carrosserie est aussi appelé "coach".*



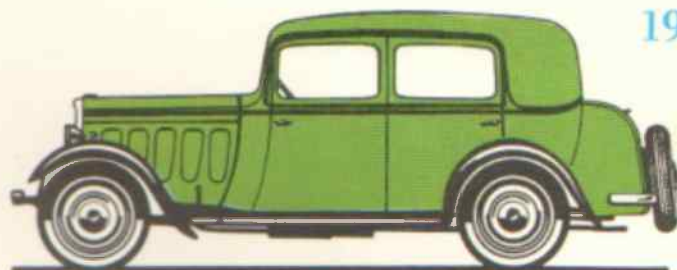
*Cabriolet décapotable 301, en positions ouverte et fermée.*



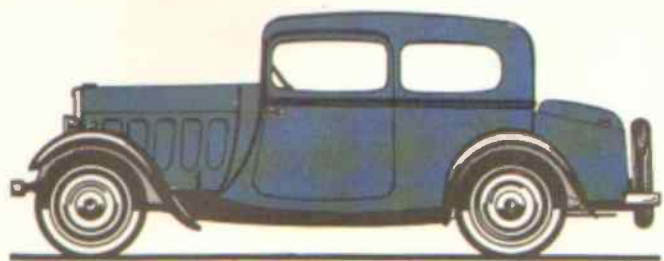
*Deux 301 M, carrossées en limousine familiale et en commerciale.*



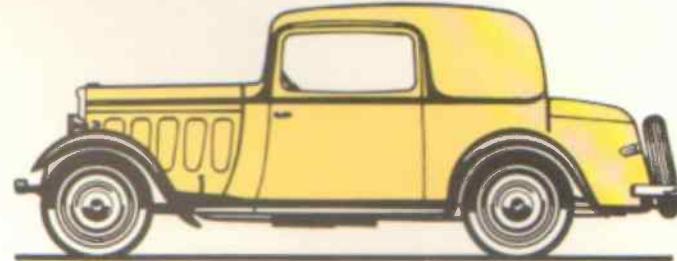
Conduite intérieure 6 places



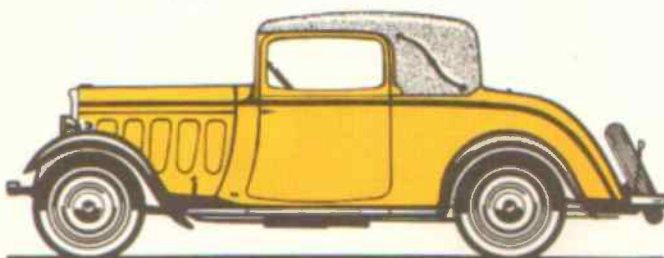
Berline



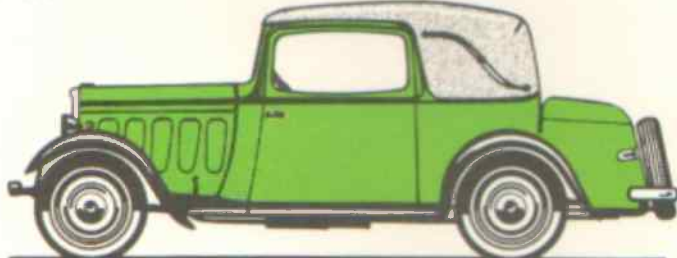
Coach (ou berline de voyage)



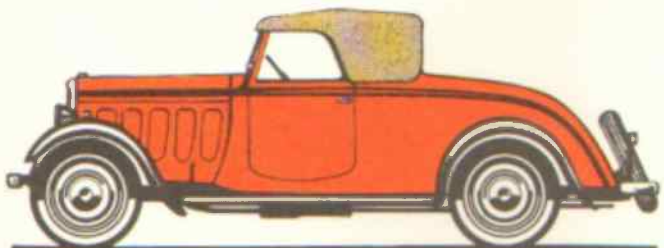
Coupé golf



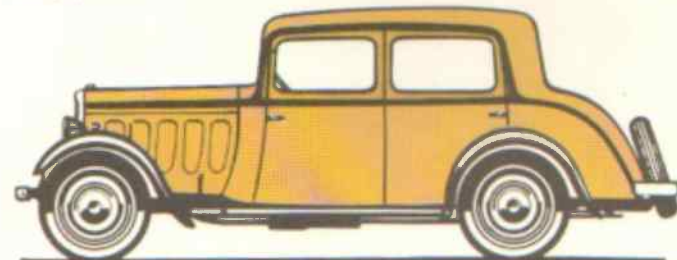
Cabriolet décapotable



Cabriolet golf



Roadster

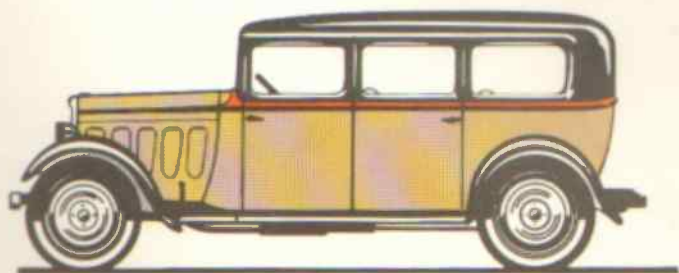


Faux-cabriolet

## 8 CV – TYPE 301 CONFORT

Même modèle que l'année précédente. Caractéristiques et performances inchangées, mais gamme de carrosseries enrichie de 4 modèles.

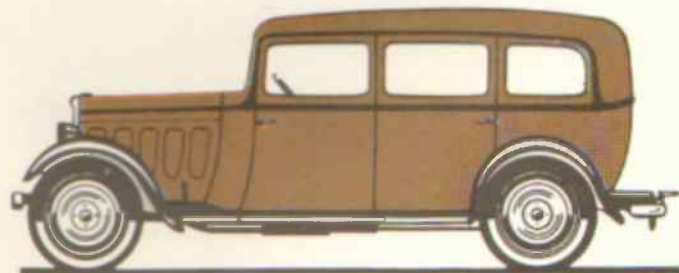
- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SER</li> <li>• Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>• Puissance réelle : 34 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 415 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur : 155 cm</li> <li>• Empattement : 272 cm</li> <li>• Poids : 1.050 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 90 km/h</li> <li>• Prix février 1933 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conduite intérieure normale : 19.900 F</li> <li>- Conduite intérieure grand</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• luxe : 22.800 F</li> <li>- Roadster : 26.000 F</li> <li>- Cabriolet : 26.500 F</li> <li>- Berline : 24.800 F</li> <li>- Coach : 26.000 F</li> <li>- Coach golf : 26.000 F</li> <li>- Cabriolet golf : 27.000 F</li> <li>- Faux-cabriolet : 26.900 F</li> </ul> |
|--|--|---|



8 CV – TYPE 301 M  
(jusqu'à décembre 1932)

Limousine familiale 7 places face à la route ou commerciale, produites en 304 exemplaires de juillet à décembre 1932. Les 301 M n'ont pas de châssis bloctube ni de roues avant indépendantes et leurs ressorts arrière sont classiques. Leur carrosserie dérive de la 201 T.

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SER</li> <li>• Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>• Puissance réelle : 34 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 445 cm</li> <li>• Largeur : 157 cm</li> <li>• Empattement : 291 cm</li> <li>• Poids : 1.110 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 85 km/h</li> <li>• Prix Salon 1932 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Familiale 7 places : 24.800 F</li> <li>- Commerciale : 24.800 F</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|



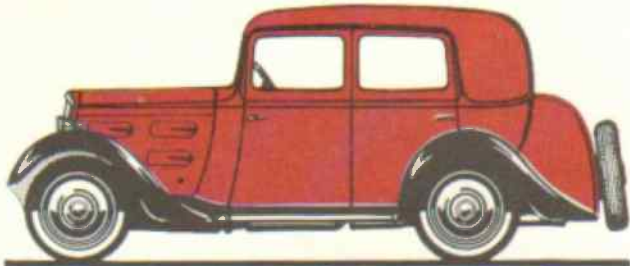
8 CV – TYPE 301 CL  
(à partir de janvier 1933)

Le type 301 Confort long est une évolution du 301 M dont il diffère par son châssis bloctube, ses roues avant indépendantes, ses demi-cantilevers arrière inversés et sa carrosserie plus moderne. La 301 CL est fabriquée en 983 exemplaires de janvier à août 1933.

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SER</li> <li>• Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>• Puissance réelle : 34 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 455 cm</li> <li>• Largeur : 157 cm</li> <li>• Empattement : 294 cm</li> <li>• Poids : 1.170 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 85 km/h</li> <li>• Prix février 1933 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Familiale 7 places : 24.800 F</li> <li>- Commerciale : 24.800 F</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|

**1934** Au Salon d'octobre 1933, toutes les Peugeot sont modernisées par l'adjonction de phares obus et d'une calandre en coupe-vent légèrement inclinée, ornée d'une tête de lion en saillie. Simultanément, le capot reçoit des volets d'aération horizontaux et non plus verticaux. Enfin, les pare-chocs épaississent et les ailes deviennent plus enveloppantes; elles se complètent de bavolets et reçoivent de gros feux de position à l'avant. Le corps de la carrosserie est conservé sur la plupart des modèles mais on généralise la nouvelle caisse lancée l'année précédente sur la berline 301 Confort et la familiale 301 CL. Même la 201 hérite cette nouvelle robe. La 201 B devient ainsi 201 BR tandis que la 301 C se transforme en 301 CR.

Mais au Salon 1933, toute voiture qui se veut à la mode doit être... "aérodynamique". Au nom de cette science moderne, un grand nombre de constructeurs profilent leurs automobiles, souvent en les alourdissant ou en les rendant inhabitables. Les stylistes de Peugeot n'échappent pas à la tendance du moment et ils conçoivent donc des carrosseries aérodynamiques pour la 301. Une première version est annoncée en septembre 1933 et figure dans le catalogue du Salon; elle est suivie peu après d'une seconde version affinée, produite en petite série. Enfin, une troisième variante plus longue avec "robe à traîne", voit le jour au printemps 1934. A la même époque, exactement le 5 mai 1934, Peugeot lance une toute nouvelle 6 cylindres : la 601.



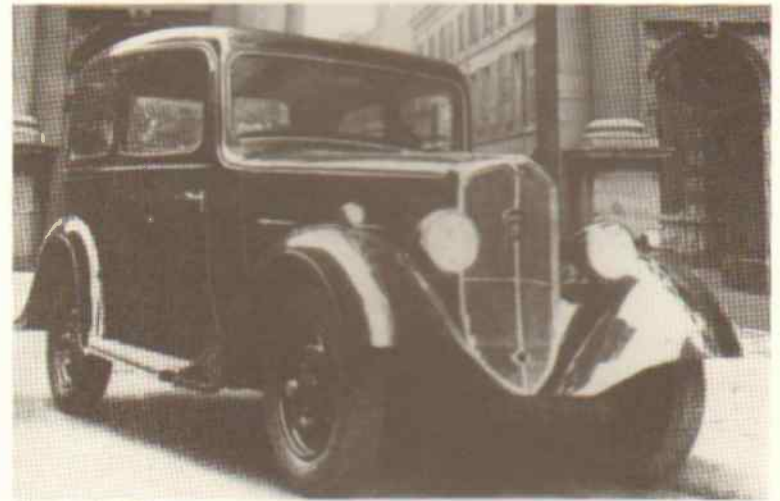
Berline 4 portes sur châssis long



Coach 2 portes sur châssis court

**6 CV - TYPE 201 BR**

- Moteur 4 cylindres type SE
- Cylindrée : 1.122 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 63 x 90 mm
- Puissance fiscale : 6 CV
- Puissance réelle : 23 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur BR3 : 415 cm (BR4 : 387 cm)
- Largeur : 150 cm
- Empattement BR3 : 259 cm
- (BR4 : 230 cm)
- Poids BR3 : 1 000 kg (BR4 : 900 kg)
- Vitesse maximale BR3 : 75 km/h (BR4 : 80 km/h)
- Prix Salon 1933 :
  - Berline normale (BR3) : 17.500 F
  - Berline luxe (BR3) : 18.600 F
  - Coach 2 portes (BR4) : 15.900 F
  - Commerciale (BR3) : 17.900 F



Coach 201 BR.

Évolution de la 201 B dont elle diffère sur le plan mécanique par son moteur "self amorti" (pattes inclinées) lancé pour répondre au moteur "flottant" de Citroën\* et au moteur "suspendu amorti" de Renault\*. Proposée seulement en 3 carrosseries, la 201 BR est désignée BR 3 en version longue et BR 4 en version courte. La 201 BR est produite d'août 1933 à septembre 1934 en 15.565 exemplaires.

\* Voir "Toutes les Citroën" et "Toutes les Renault", même auteur, même éditeur.

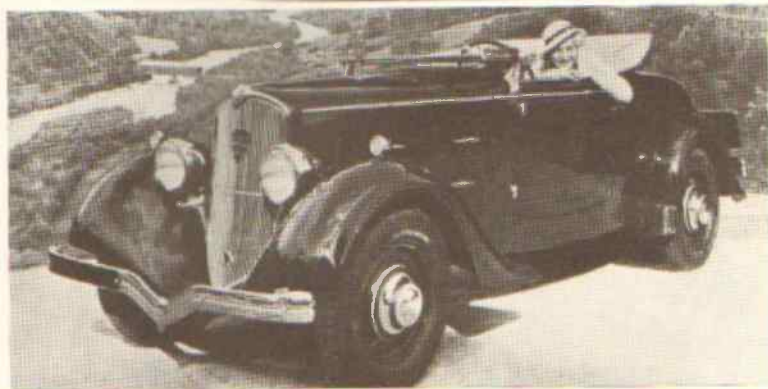
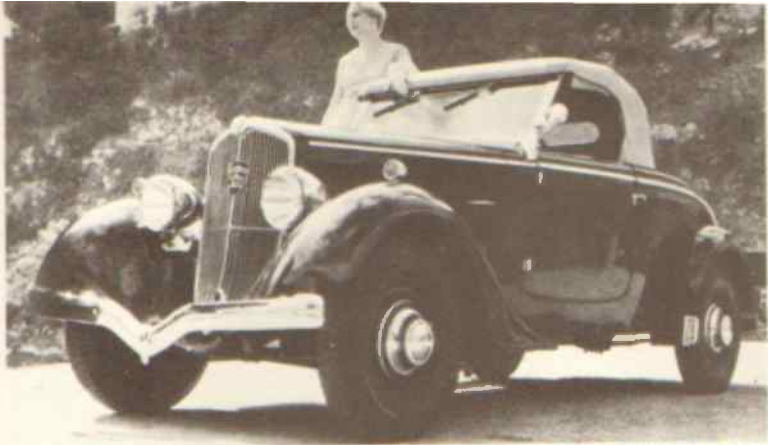
**LES "TOURISME"**

**301**  
 Conduite intérieure normale  
 Garantie 3 ans - Sous AL, consommation à 90 km/h de 6 litres (norme) pour 100 km - Puissance fiscale 6 CV - Puissance réelle 23 ch - Poids 1000 kg (BR4) - Empattement 259 cm - Largeur 150 cm - Prix 17.500 F

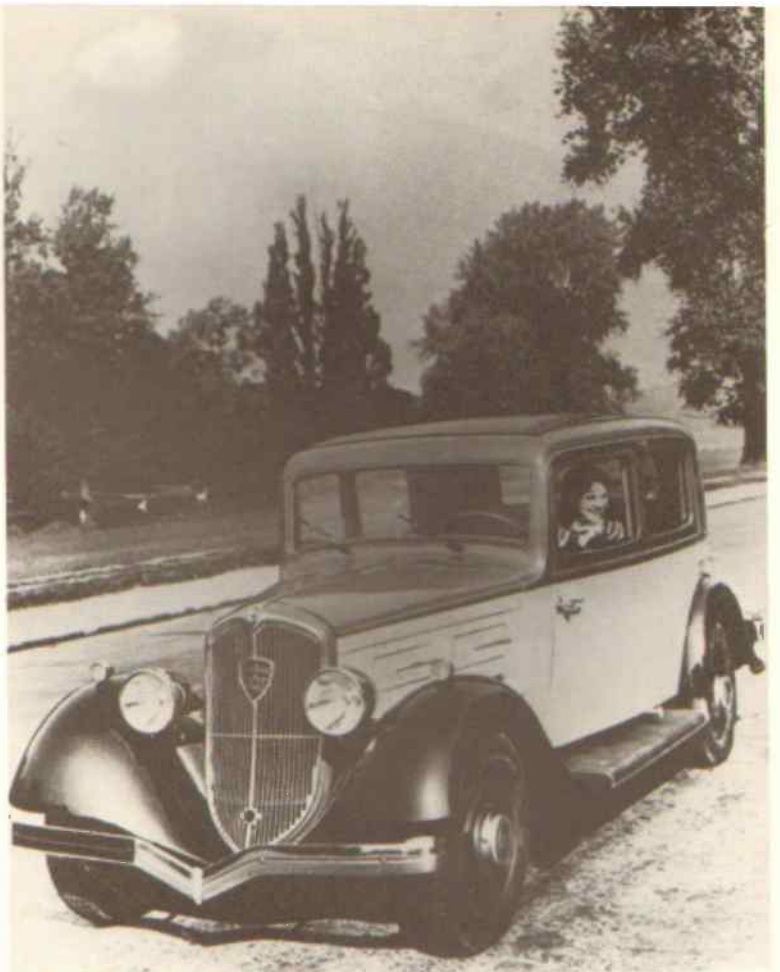
**301**  
 Conduite intérieure normale  
 Garantie 3 ans - Sous AL, consommation à 90 km/h de 6 litres (norme) pour 100 km - Puissance fiscale 6 CV - Puissance réelle 23 ch - Poids 1000 kg (BR4) - Empattement 259 cm - Largeur 150 cm - Prix 17.500 F

**301**  
 Conduite intérieure normale  
 Garantie 3 ans - Sous AL, consommation à 90 km/h de 6 litres (norme) pour 100 km - Puissance fiscale 6 CV - Puissance réelle 23 ch - Poids 1000 kg (BR4) - Empattement 259 cm - Largeur 150 cm - Prix 17.500 F

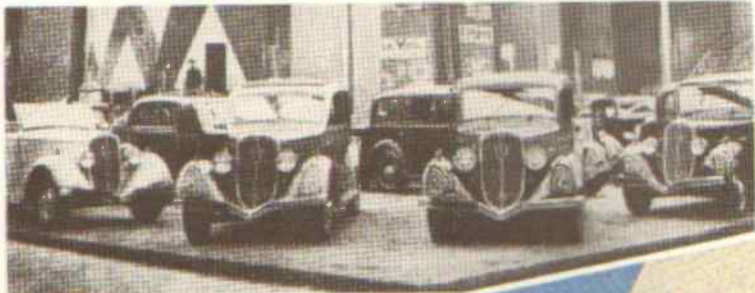
**301**  
 Conduite intérieure normale  
 Garantie 3 ans - Sous AL, consommation à 90 km/h de 6 litres (norme) pour 100 km - Puissance fiscale 6 CV - Puissance réelle 23 ch - Poids 1000 kg (BR4) - Empattement 259 cm - Largeur 150 cm - Prix 17.500 F



Roadster 301 CR, capoté et décapoté.



Berline 301 CR.



Le stand Peugeot du Salon de Paris 1933.

# 201 ET 301



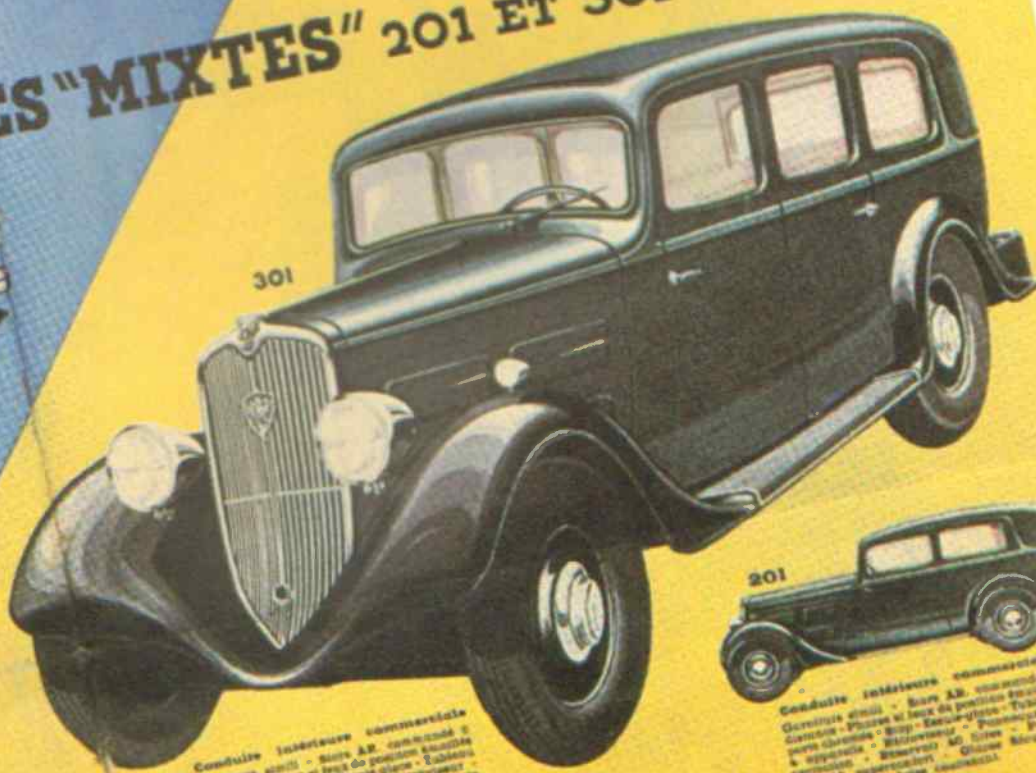
301



201



## LES "MIXTES" 201 ET 301



301

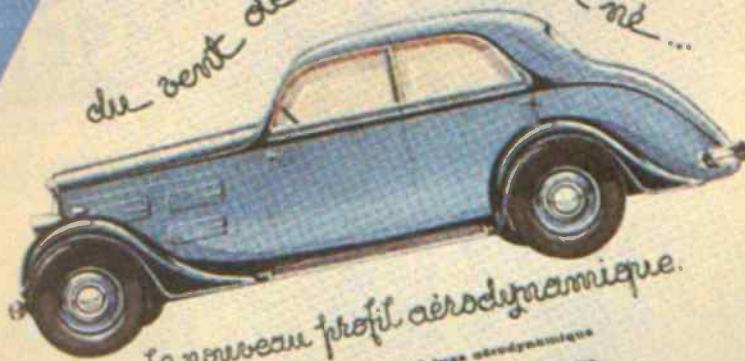


201

Conduite intérieure commerciale  
 Carrosserie spéciale - Boite AB commerciale 5  
 Gearbox spécial - Pignons et dent de position spéciale  
 4000cc - Puissance 40 CV - 130 km/h - 1300-40  
 4000cc - Puissance 40 CV - 130 km/h - 1300-40  
 4000cc - Puissance 40 CV - 130 km/h - 1300-40

Conduite intérieure commerciale  
 Carrosserie spéciale - Boite AB commerciale 5  
 Gearbox spécial - Pignons et dent de position spéciale  
 4000cc - Puissance 40 CV - 130 km/h - 1300-40  
 4000cc - Puissance 40 CV - 130 km/h - 1300-40  
 4000cc - Puissance 40 CV - 130 km/h - 1300-40

du vent de la vitesse est né...



le nouveau profil aérodynamique.

Berline spéciale grand luxe aérodynamique

301  
 Ce modèle d'une silhouette entièrement nouvelle sur  
 plus de 6000 heures d'essais aérodynamiques, comparés  
 à ceux des voitures les plus connues, a été conçu  
 spécialement pour la vitesse et la puissance. Les  
 vitesses atteintes sont supérieures à celles des autres  
 modèles de la même puissance. Les bagages et  
 le confort sont également améliorés dans la nouvelle

Dépliant  
 Peugeot  
 du Salon  
 de Paris  
 1933 : la  
 mode des  
 carrosse-  
 ries "aé-  
 rodynami-  
 ques"  
 vient de  
 naître.

# LES "TOURISME" 201 ET 301



**201**  
 Modèles grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours



**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours



**301**  
 Beau 201 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours



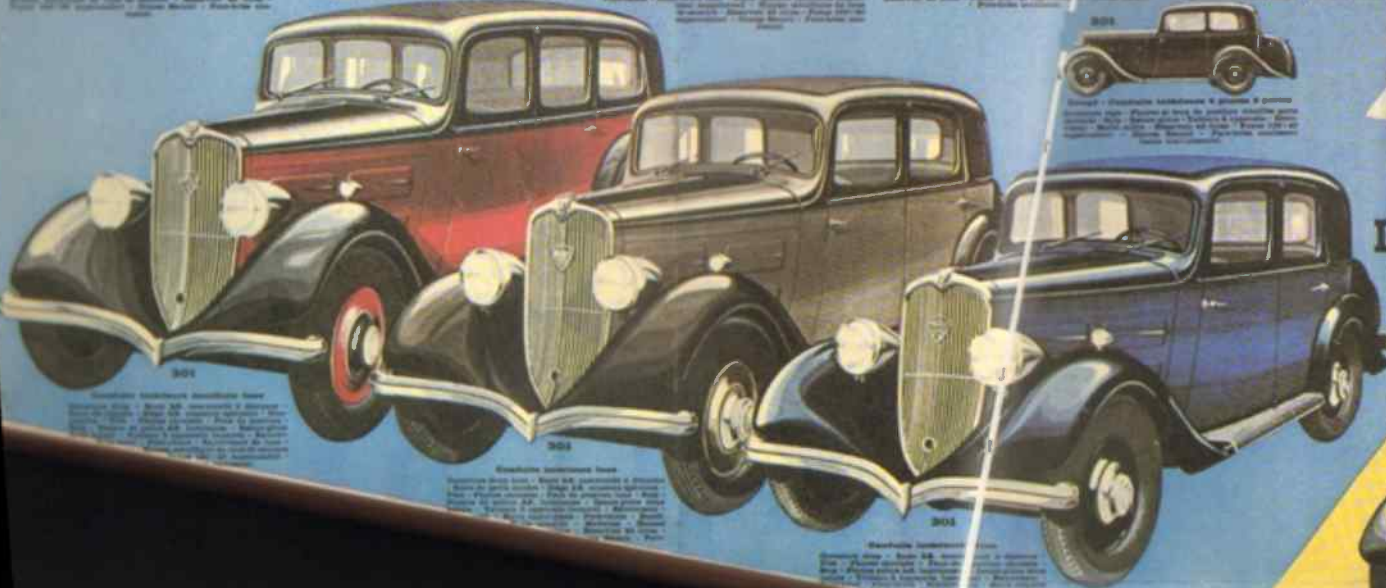
**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours



**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours



**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours



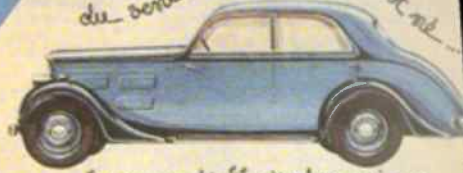
**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours

**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours

**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours

**301**  
 Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours

*du vent de la vitesse est né*



Le nouveau profil aérodynamique

Notre nouveau grand luxe aérodynamique  
 301  
 Ce modèle, d'une silhouette extrêmement novatrice, se  
 prête aux grandes routes atmosphériques, rapides,  
 agréables, sûres, économiquement avantageuses. Sa  
 conduite est si facile que vous êtes en toute quiétude  
 et confortablement surpris de la grande économie  
 de consommation que vous obtenez. Les bagages et  
 le toit de secours sont adossés dans le coffre.

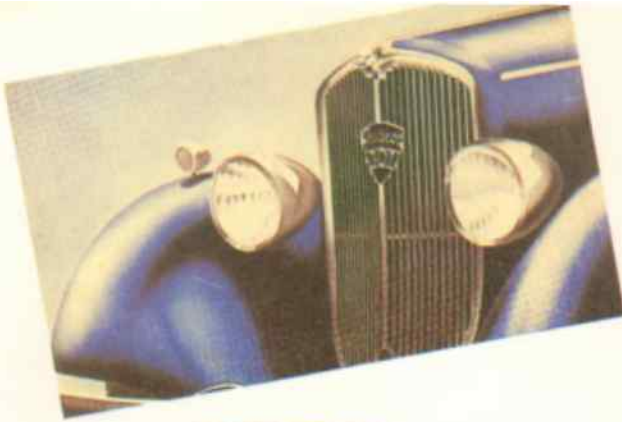
## LES "MIXTES" 201 ET 301



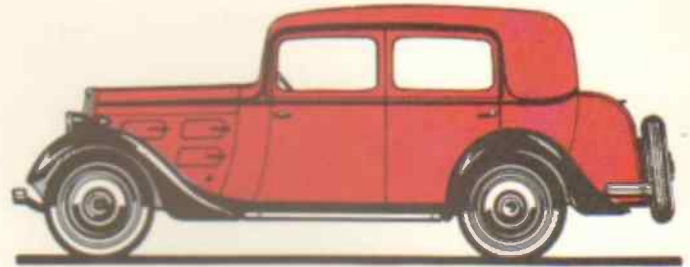
**301**

Confortable luxueux  
 grand luxe  
 Motorisation 201 cc. - Puissance 25 CV  
 Direction assistée - Freins à disque avant -  
 Suspension à ressorts indépendants - Boîte  
 à 5 vitesses - Pont arrière à différentiel  
 Verrouillage de direction - Régulateur de vitesse  
 et de 200 à 220 km/h - Pneus Michelin - Roue de secours

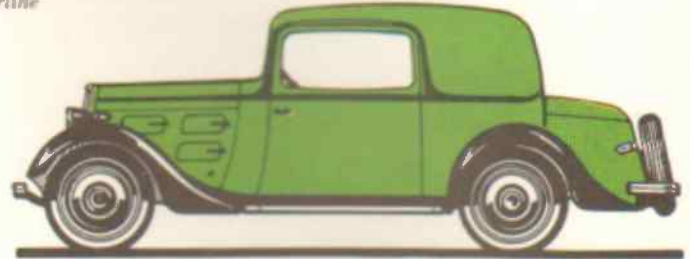




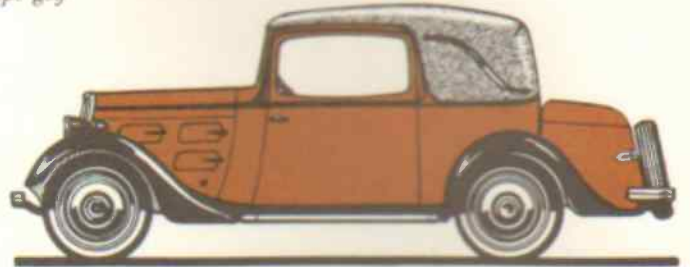
8 CV – TYPE 301 CR



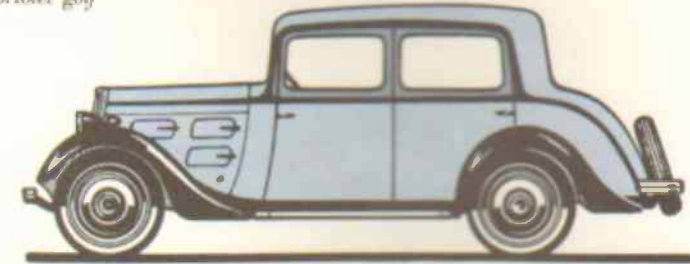
Berline



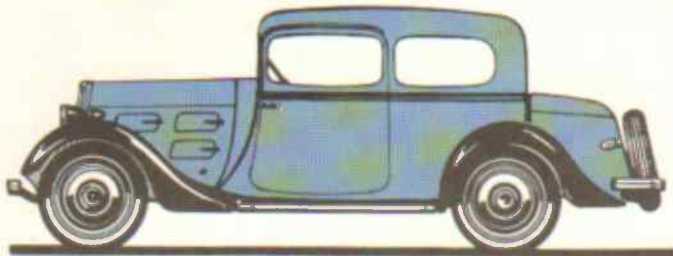
Coupé golf



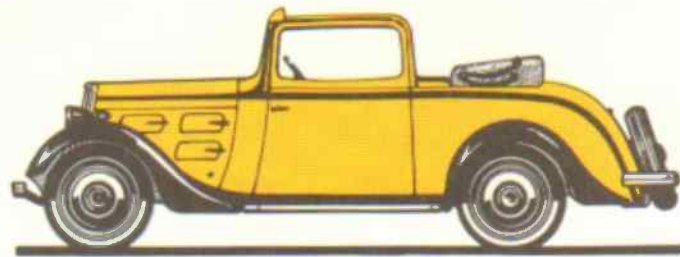
Cabriolet golf



Berline tourisme sport



Coach



Cabriolet



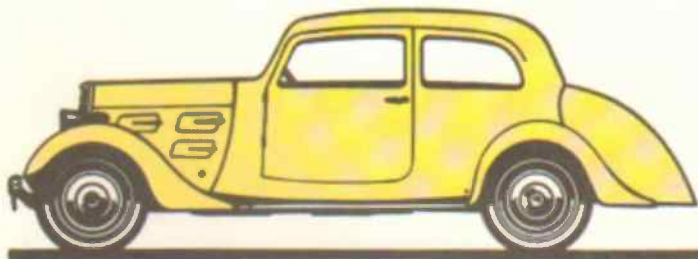
Roadster

Évolution de la 301 C dont elle diffère sur le plan mécanique par son moteur "self amorti" et sa boîte de vitesses synchronisée. La 301 Peugeot 1934 est disponible en nombreuses versions : 7 modèles classiques sur châssis normal CR, 4 modèles sur châssis long LR, 4 modèles aérodynamiques (dont 3 sur châssis normal et 1 sur châssis long). Les types 301 CR et LR sont produits d'août 1933 à août 1934, les premiers en 12.578 exemplaires et les seconds en 4.660 exemplaires. A partir de fin mars 1934, les 301 CR et LR disposent d'un moteur poussé de 34 à 37 ch ; ce gain de puissance est obtenu par l'élévation du régime (4.000 tr/mn au lieu de 3.500).

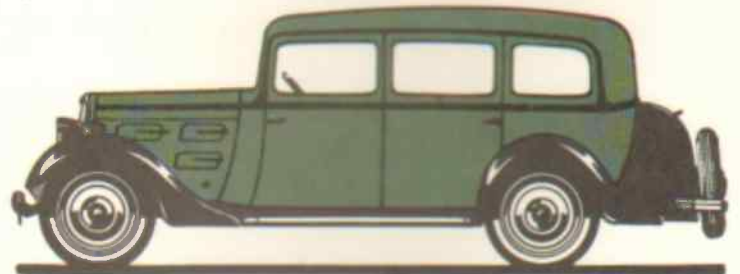
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres type SER (puis SER 3)</li> <li>• Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>• Puissance réelle : 34 ch (puis 37 ch)</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 424 à 448 cm selon carrosserie</li> <li>• Largeur : 160 cm</li> <li>• Empattement : 272 cm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poids : 1.030 à 1.150 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 90/95 km/h</li> <li>• Prix Salon 1933 :             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berline normale : 20.500 F</li> <li>- Berline luxe : 22.800 F</li> <li>- Coach : 26.000 F</li> <li>- Coupé golf : 26.000 F</li> <li>- Cabriolet : 26.000 F</li> <li>- Cabriolet golf : 27.500 F</li> <li>- Roadster : 25.000 F</li> <li>- Berline tourisme sport : 26.000 F</li> </ul> </li> </ul>
--	---

LES 301 LONGUES

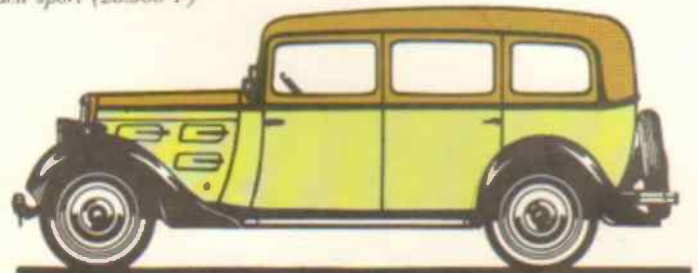
Les 301 longues (301 LR) sont identiques aux 301 CR, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 455 et 294 cm ; poids : 1.250 kg ; vitesse : 90 km/h.



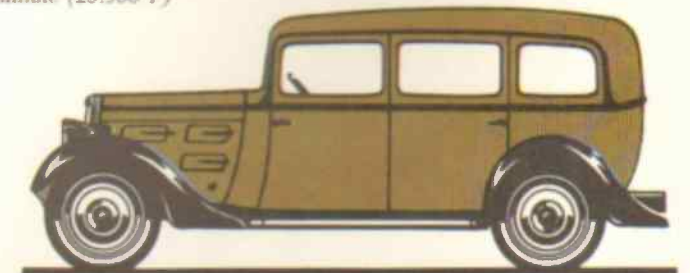
Coach sport (28.500 F)



Familiale (23.900 F)



Taxi (prix sur devis)

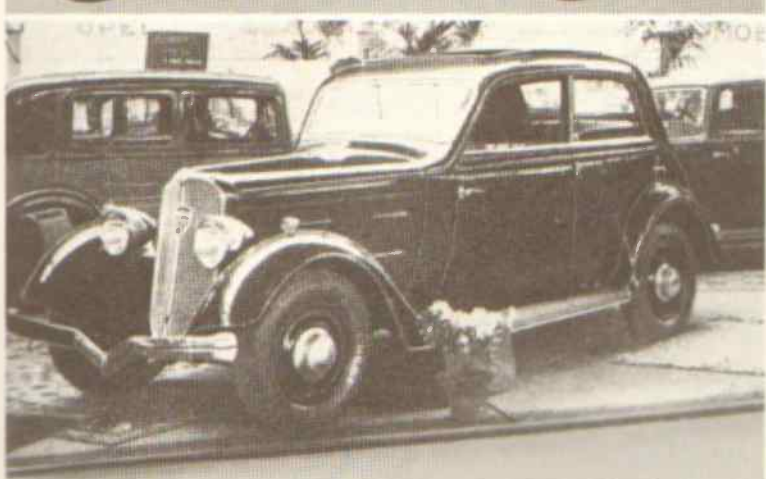
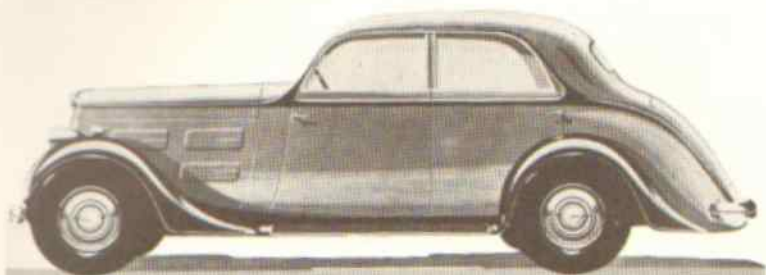


Commerciale (21.500 F)

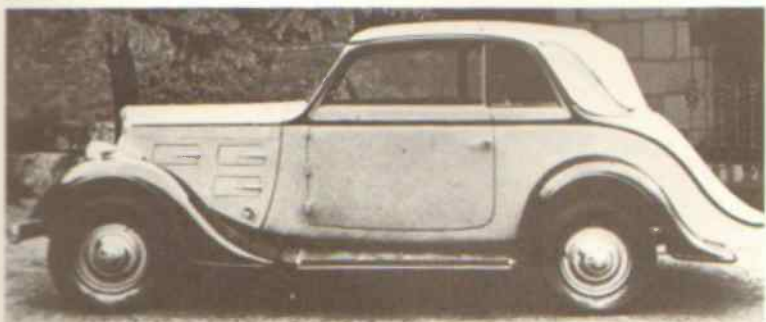
## LES 301 AERODYNAMIQUES



Berline aérodynamique 301 (1<sup>re</sup> version).

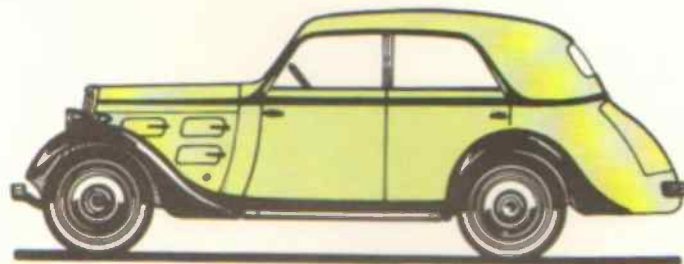


Berline aérodynamique 301 (2<sup>e</sup> version), exposée ici au Salon de Bruxelles 1934.

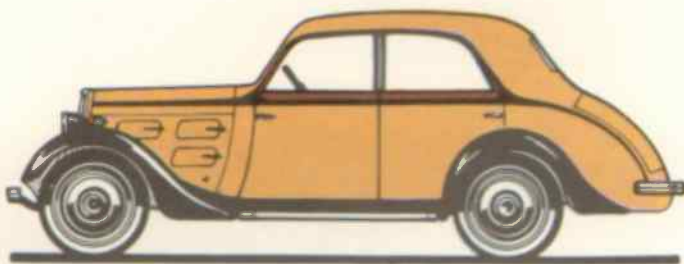


Berline aérodynamique 301 (3<sup>e</sup> version) et le cabriolet correspondant. Caractérisés par leur "robe à traîne", ces deux modèles diffèrent par leur empattement, le cabriolet conservant un châssis normal et la berline (ci-dessous) adoptant un châssis long.

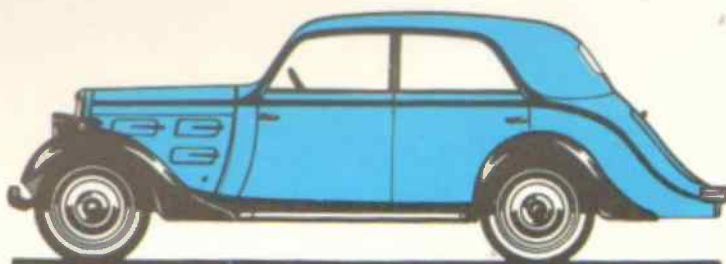
Peugeot est le premier des grands constructeurs français à proposer en série des modèles aérodynamiques. La version initiale est créée à l'automne 1933, suivie aux Salons de Paris et Bruxelles par une seconde version plus bombée à l'arrière. Une troisième version apparaît au printemps 1934, caractérisée par son arrière galbé très étiré : cette troisième version existe en berline sur châssis long LR et en cabriolet sur châssis court CR. La 301 aérodynamique du Salon 1933 est affichée 28.500 F



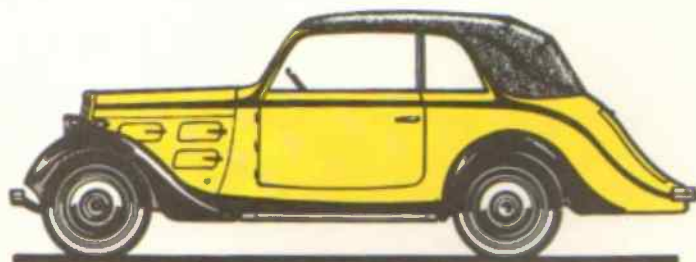
Berline aérodynamique (1<sup>re</sup> version)



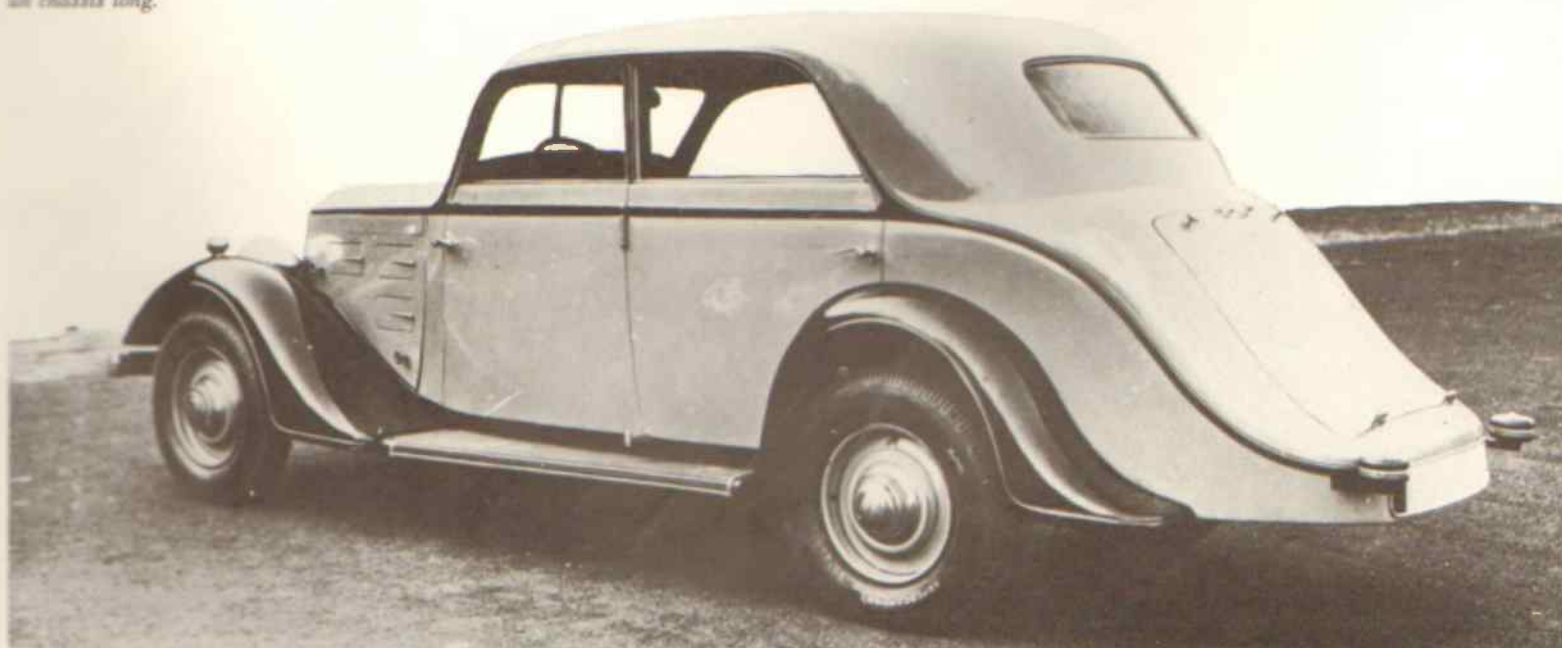
Berline aérodynamique (2<sup>e</sup> version)

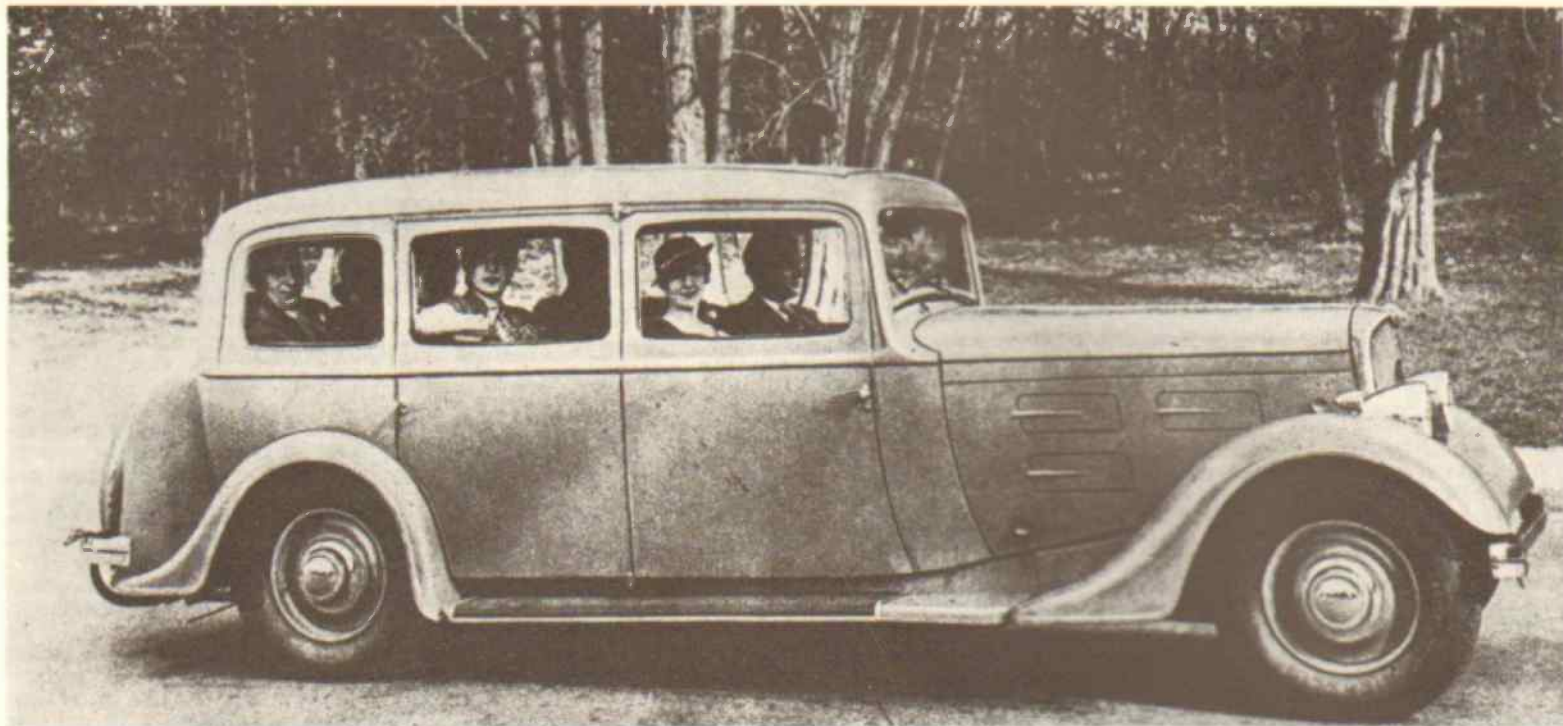


Berline aérodynamique (3<sup>e</sup> version)



Cabriolet décapotable aérodynamique

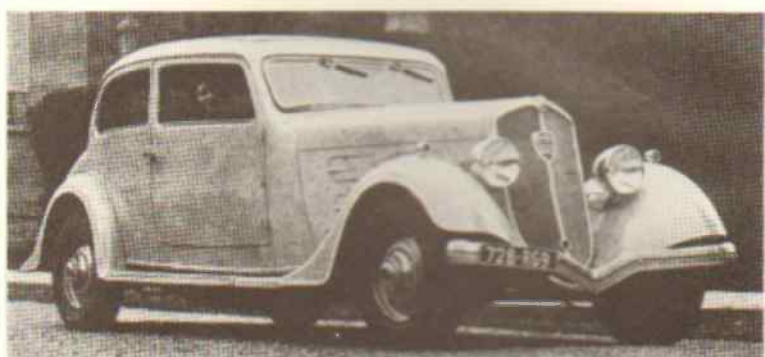




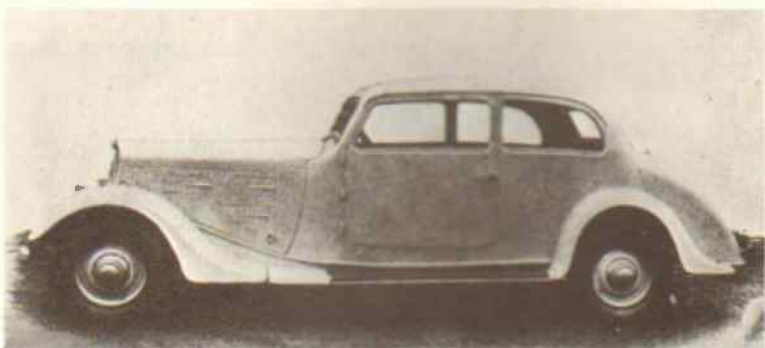
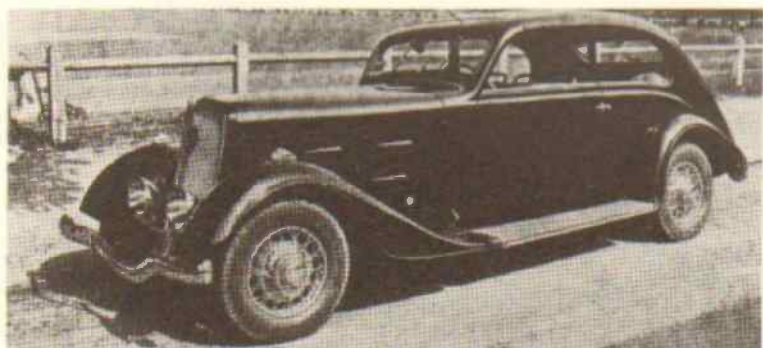
*La nouvelle 601 dans sa version initiale de 1934, carrossée en familiale.*



*Berline 601, version initiale.*

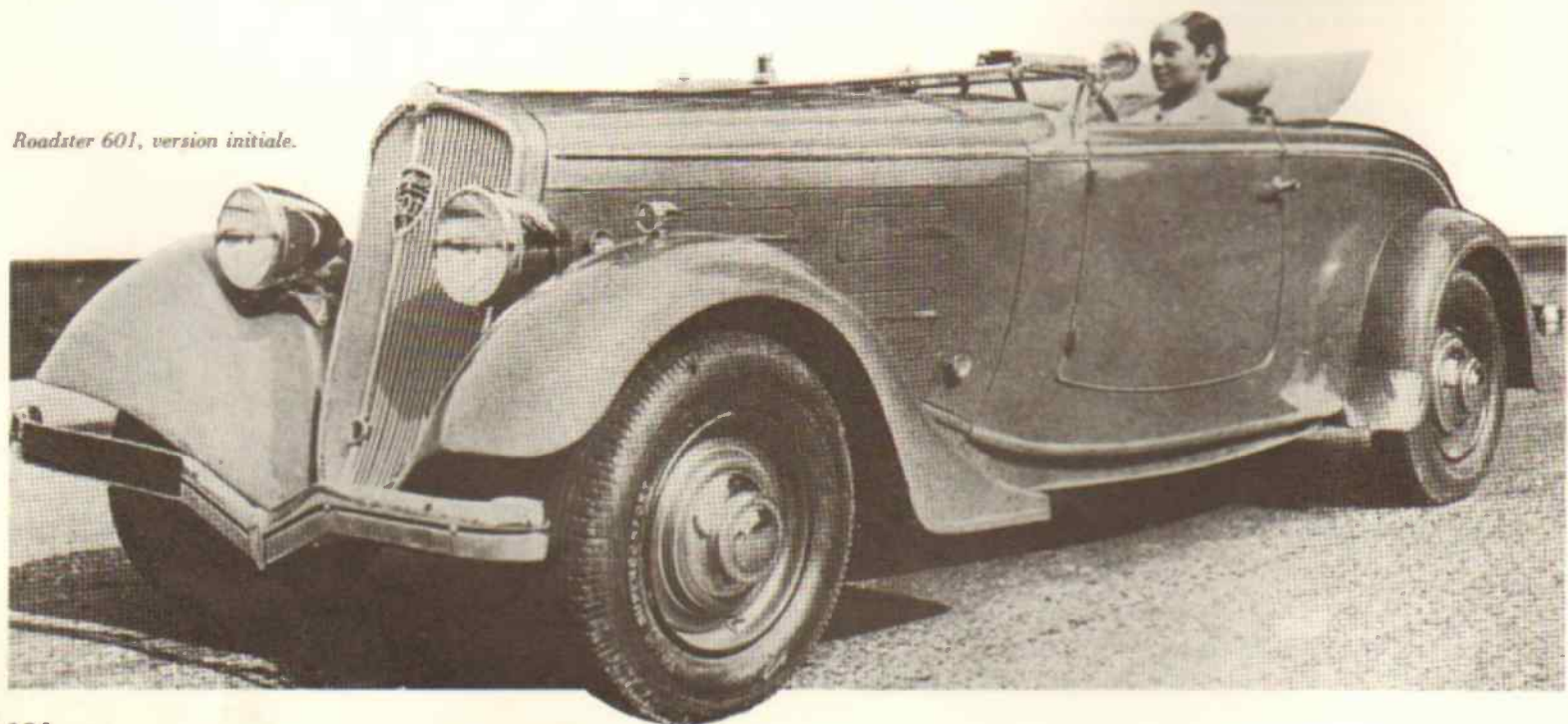


*Coach sport 601, version initiale.*



*Coach profilé (à gauche) et coach sport 601. Les deux modèles représentés ici datent de l'été 1934 ; ils ont déjà les phares abaissés des modèles 1935, mais ils n'ont pas encore de poignées sur le capot.*

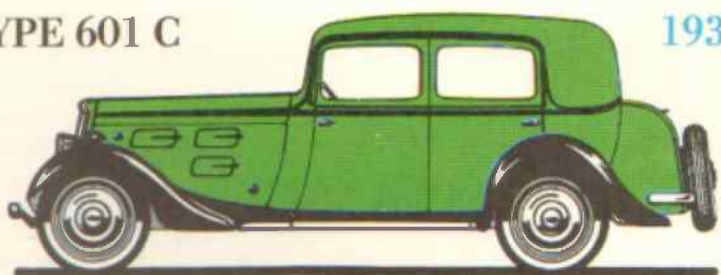
*Roadster 601, version initiale.*



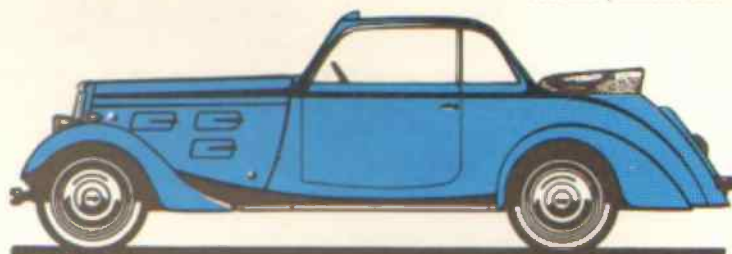


## 12 CV - TYPE 601 C

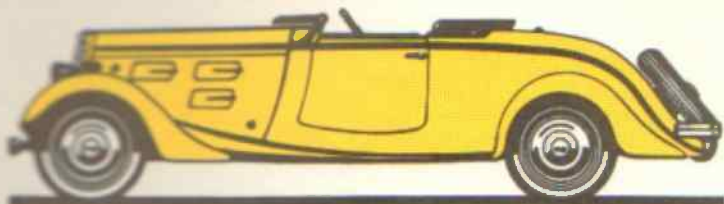
1934



Berline (châssis 601 C)



Coach décapotable (châssis 601 C)



Roadster (châssis 601 C)

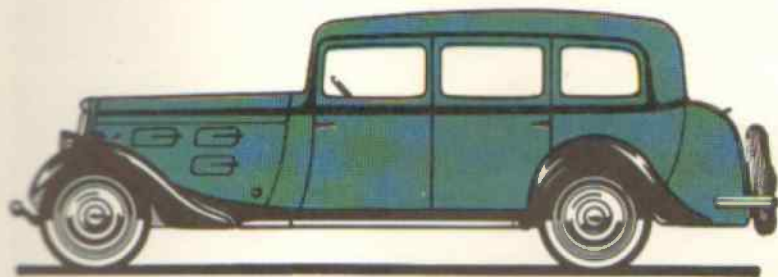
Au printemps 1934, Peugeot marque son retour dans la catégorie des 6 cylindres en lançant sa nouvelle 601 qui se veut à la fois brillante, silencieuse et économique. Esthétiquement, elle conserve le style de la 301 mais elle semble évidemment plus élancée grâce à l'allongement de son capot. La technique de la 601 reste proche aussi de celle des 201 et 301 ; on retrouve notamment les roues indépendantes, le cadre bloctube et la transmission à vis. Le moteur est un 6 cylindres à soupapes latérales muni d'un régulateur de température d'huile. La boîte est du type "synchronesh" à rapports silencieux. Dès sa présentation en mai 1934, la 601 est disponible sous 7 formes : 3 sur châssis normal 601 C et 4 sur châssis long 601 L. Les 601 initiales C et L, sont fabriquées très peu de temps : du début du printemps au

milieu de l'été 1934 ; la 601 C sort en 1.235 exemplaires et la 601 L en 779 exemplaires. Dès les premiers concours d'élégance de l'été 1934, les 601 bénéficient d'une petite amélioration esthétique : l'abaissement de leurs phares.

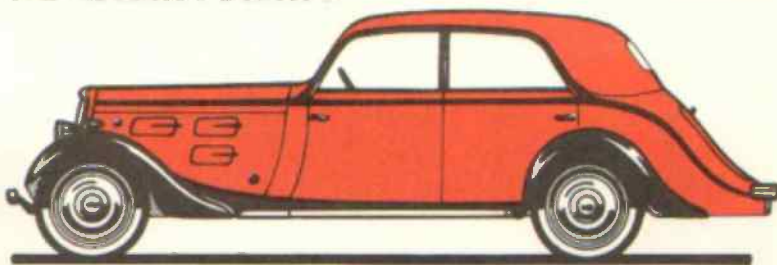
- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 6 cylindres type TA</li> <li>• Cylindrée : 2.148 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 88 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 12 CV</li> <li>• Puissance réelle : 60 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 460 à 475 cm</li> <li>• Largeur : 160 cm</li> <li>• Empattement : 298 cm</li> <li>• Poids : 1.180 à 1.250 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 105 km/h</li> <li>• Prix printemps 1934 : de 28.500 F à 34.000 F</li> </ul> |
|---|--|

## LES 601 LONGUES

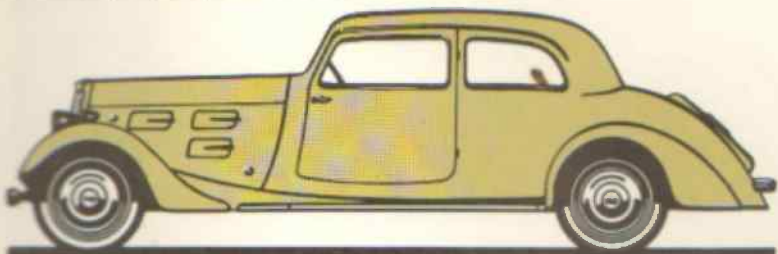
Les 601 longues sont identiques aux 601 C décrites plus haut, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 508 et 320 cm ; poids : 1.400 kg ; vitesse : 100 km/h. Prix : de 31.000 F à 35.000 F.



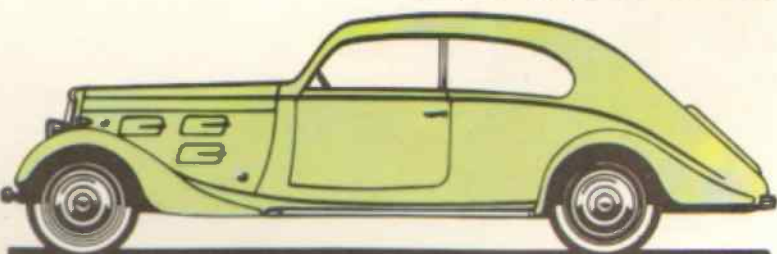
Limousine familiale (châssis 601 L)



Berline aérodynamique (châssis 601 L)

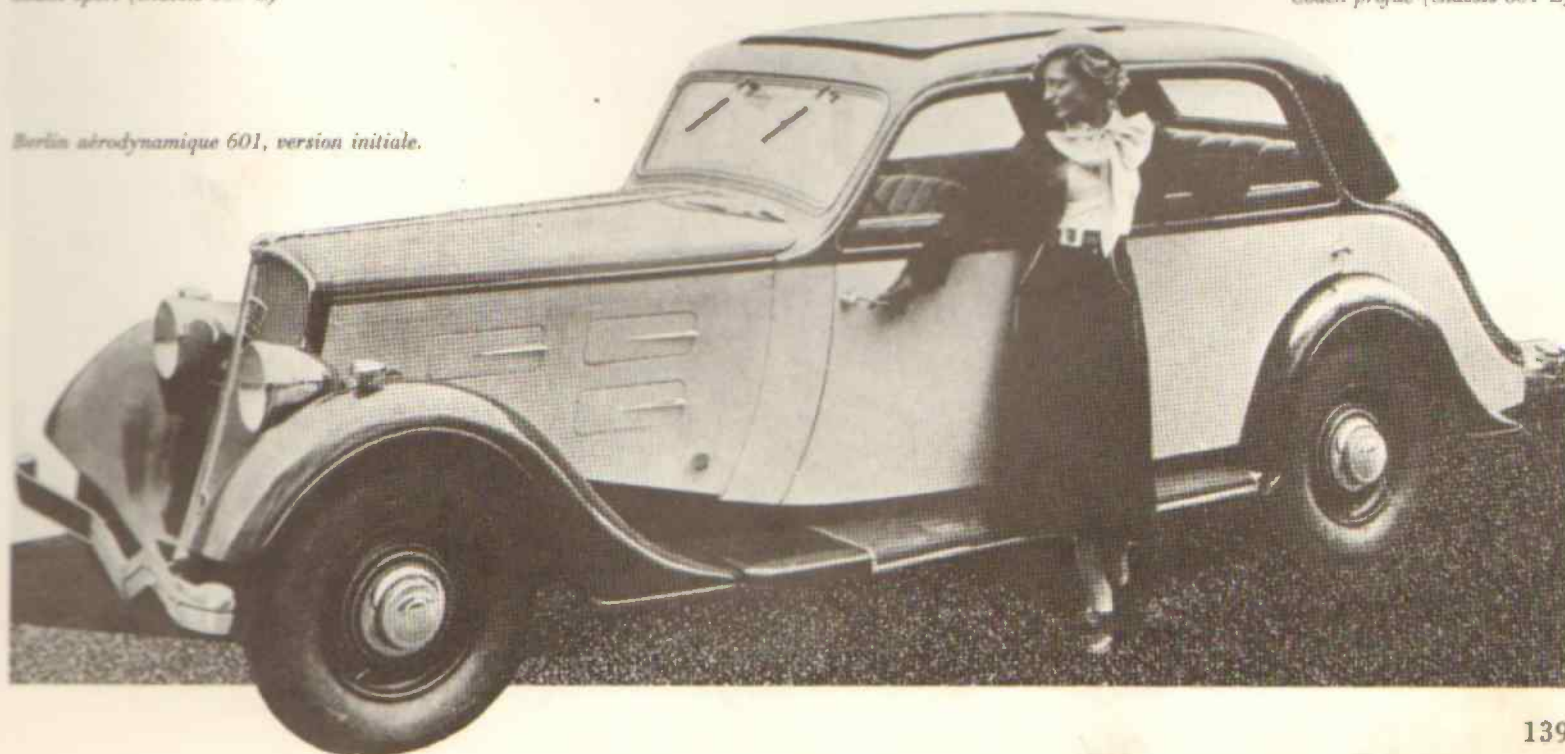


Coach sport (châssis 601 L)



Coach profilé (châssis 601 L)

Berline aérodynamique 601, version initiale.



# 1935

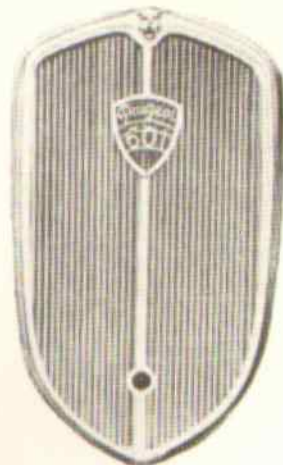
A partir du Salon de Paris 1934, la gamme Peugeot devient très bien étagée grâce à la naissance de la 401 qui s'intercale entre la 301 (légèrement réduite) et la 601. Toutes les conduites intérieures Peugeot 1935 bénéficient d'une nouvelle carrosserie dont la partie postérieure bombée - dite "queue de castor" - comporte un coffre incorporé ouvrant de l'extérieur. Comme dans bien d'autres domaines, la firme Peugeot fait preuve là encore d'un esprit novateur puisqu'elle est la première à adopter ce genre de coffre en grande série. Outre leur arrière "queue de castor", les Peugeot profitent de petites retouches qui modernisent leur ligne : phares abaissés, pare-chocs aux courbes plus douces, feux de position profilés, poignées de

capot plus pratiques, ailes arrière bombées. Le régulateur de température d'huile, apparu sur la 601, équipe le moteur de la nouvelle 401.

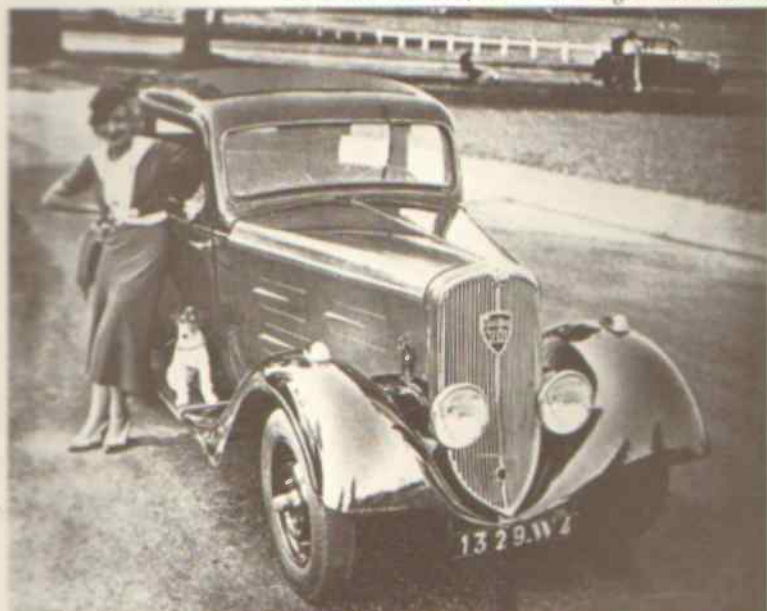
La 401 suit fidèlement ses devancières sur le plan technique. Son moteur self-amorti à soupapes latérales dérive en droite ligne du 301, mais avec un alésage augmenté de 6 mm. Sa boîte de vitesses silencieuse avec synchronesh, son châssis bloctube et ses roues avant indépendantes sont aussi des solutions éprouvées sur les 301 et 601. La 401 sera fabriquée seulement pendant un an mais elle laissera néanmoins un excellent souvenir à de nombreux automobilistes séduits par ses performances honnêtes, son économie d'entretien et sa robustesse à toute épreuve. De nombreux taxis 401 circuleront à Paris et en province.



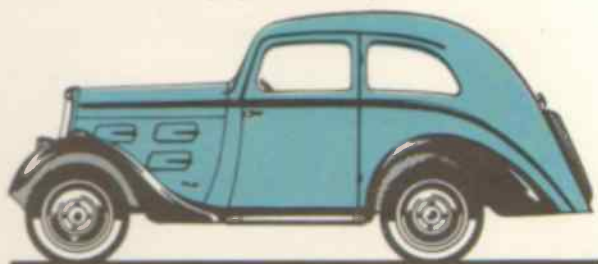
*Le stand Peugeot du Salon de Paris 1934. La 401 y fait sa première apparition et, de la 201 à la 601, toutes les conduites intérieures de la marque bénéficient d'une nouvelle carrosserie à dos rond.*



De la 201 à la 601, toutes les Peugeot 1935 ont une calandre semblable ; seules les proportions changent.



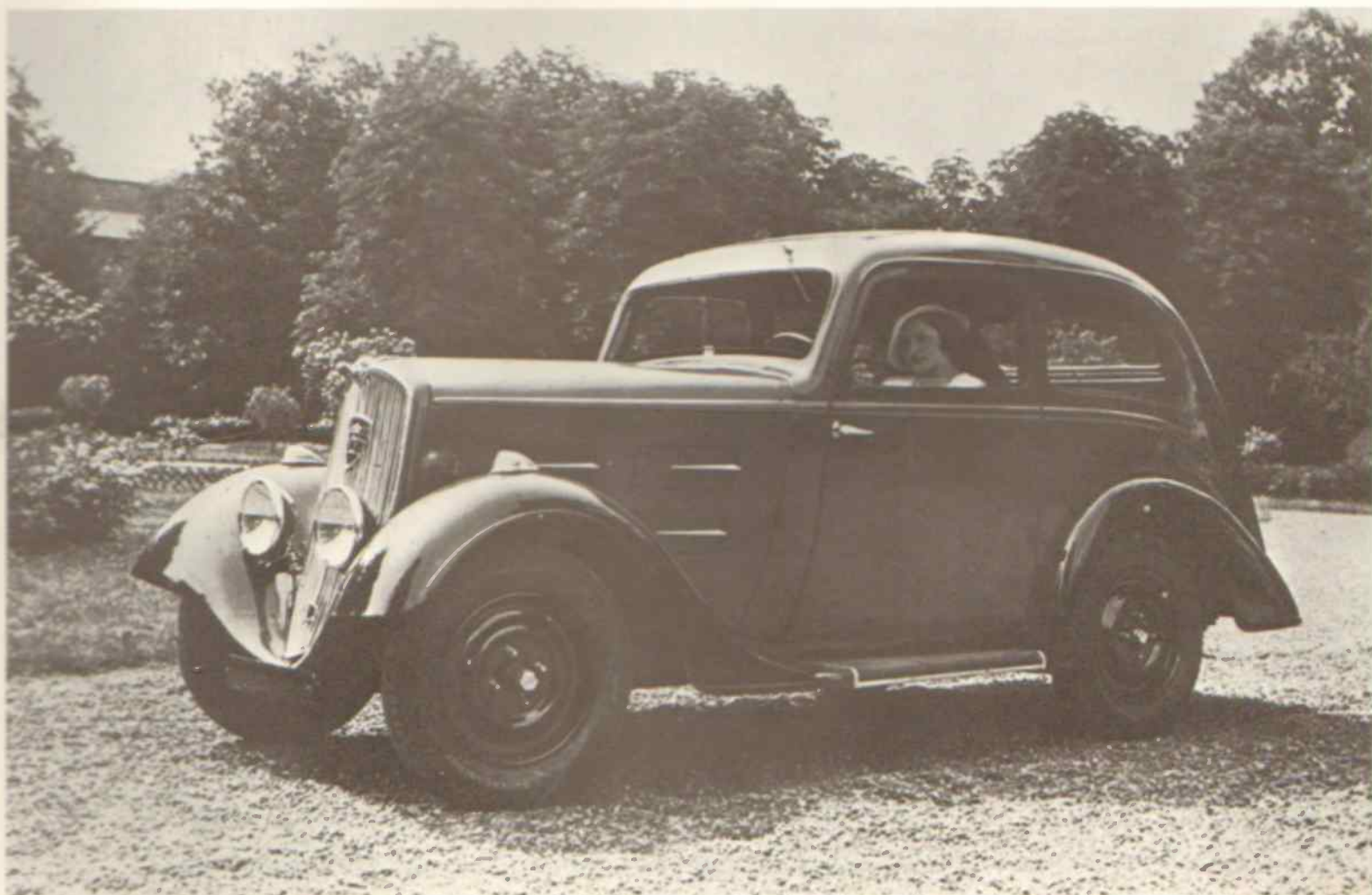
Coach 201 D.



### 7 CV – TYPE 201 D

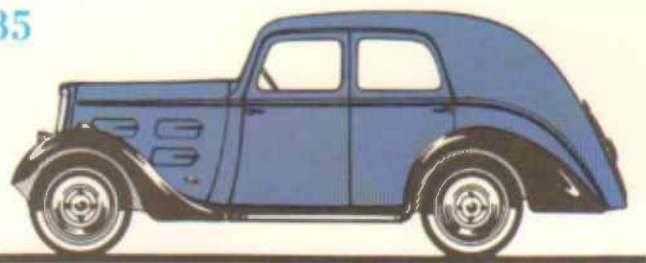
- Moteur 4 cylindres type SER 2
- Cylindrée : 1.307 cm<sup>3</sup>
- Alésage, course : 68 x 90 mm
- Puissance fiscale : 7 CV
- Puissance réelle : 28 ch
- Transmission classique, boîte 3 vitesses
- Longueur : 385 cm (luxe : 404 cm)
- Largeur : 150 cm
- Empattement : 234 cm
- Poids : 970 kg
- Vitesse maximale : 85 km/h
- Prix janvier 1935 :
  - Coach standard sans pare-chocs ni enjoliveurs : 14.900 F
  - Coach luxe avec pare-chocs : 16.100 F

Évolution de la 201 BR, la 201 D adopte la ligne Peugeot 1934 et profite d'un moteur plus gros qui la fait passer dans la catégorie des 7 CV fiscaux. En cours d'année, elle reçoit aussi une boîte synchronesh. La 201 n'existe plus qu'en une seule carrosserie à 2 portes. Elle sera fabriquée pendant deux ans, de septembre 1934 à septembre 1936, en 13.174 exemplaires.

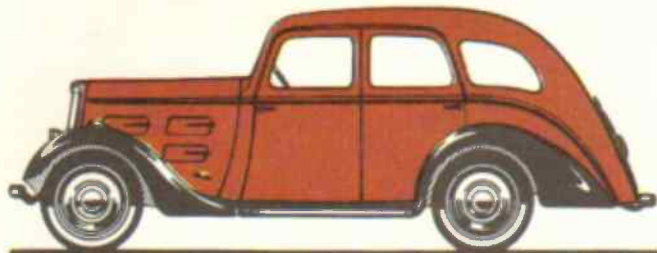


Outre l'arrière arrondi, des phares abaissés et de nouveaux feux de position contribuent à la modernisation des Peugeot 1935. La 201 D représentée ici est le modèle standard (pas de pare-chocs, un seul essuie-glace, etc.).

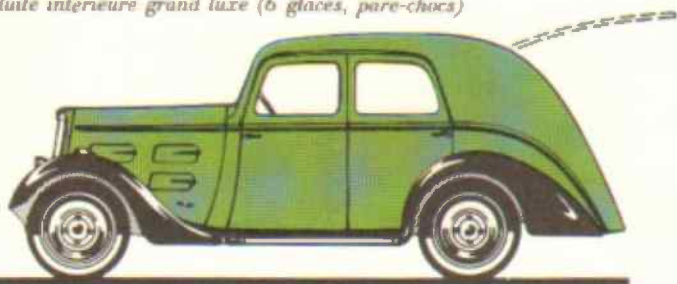
1935



Conduite intérieure luxe (4 glaces, pas de pare-chocs)



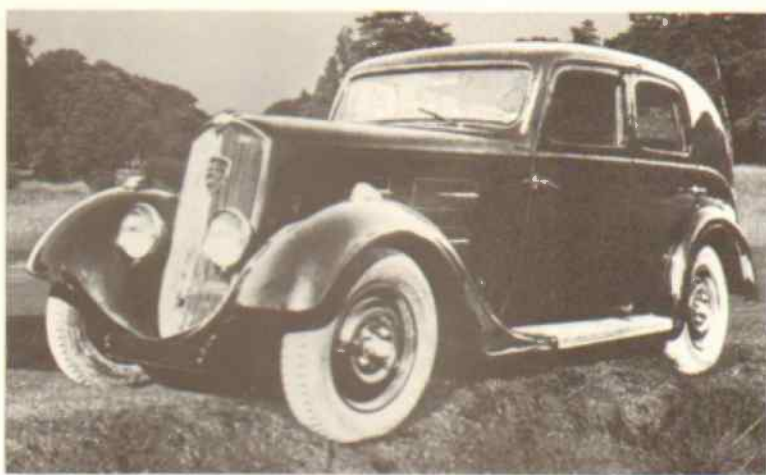
Conduite intérieure grand luxe (6 glaces, pare-chocs)



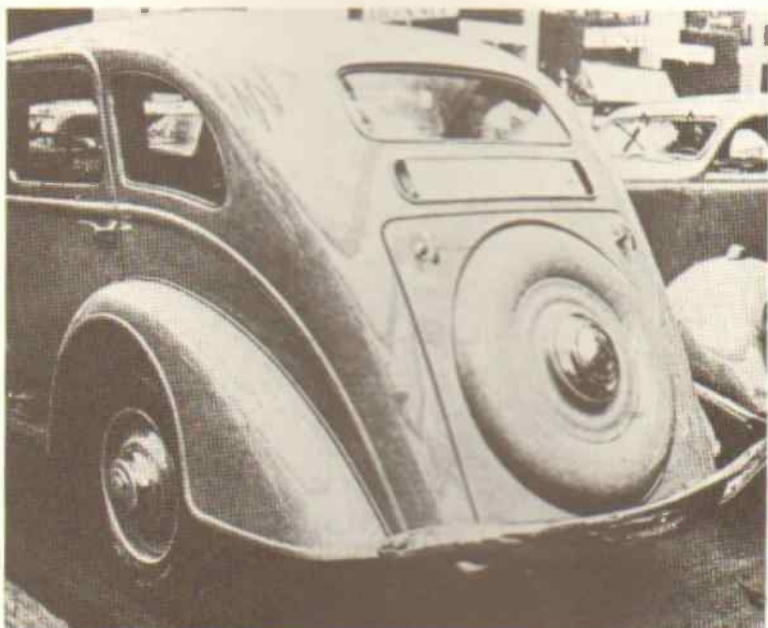
Conduite intérieure commerciale (4 glaces, arrière ouvrant)

### 8 CV – TYPE 301 D

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● Moteur 4 cylindres type SER 4</li> <li>● Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>● Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>● Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>● Puissance réelle : 35 ch</li> <li>● Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>● Longueur : 428 cm</li> <li>● Largeur : 150 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Empattement : 259 cm</li> <li>● Poids : 1070 kg</li> <li>● Vitesse maximale : 100 km/h</li> <li>● Prix janvier 1935 :             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Conduite intérieure luxe : 17.500 F</li> <li>– Conduite intérieure grand luxe : 18.900 F</li> <li>– Conduite intérieure commerciale : 18.500 F</li> </ul> </li> </ul> |
|--|---|

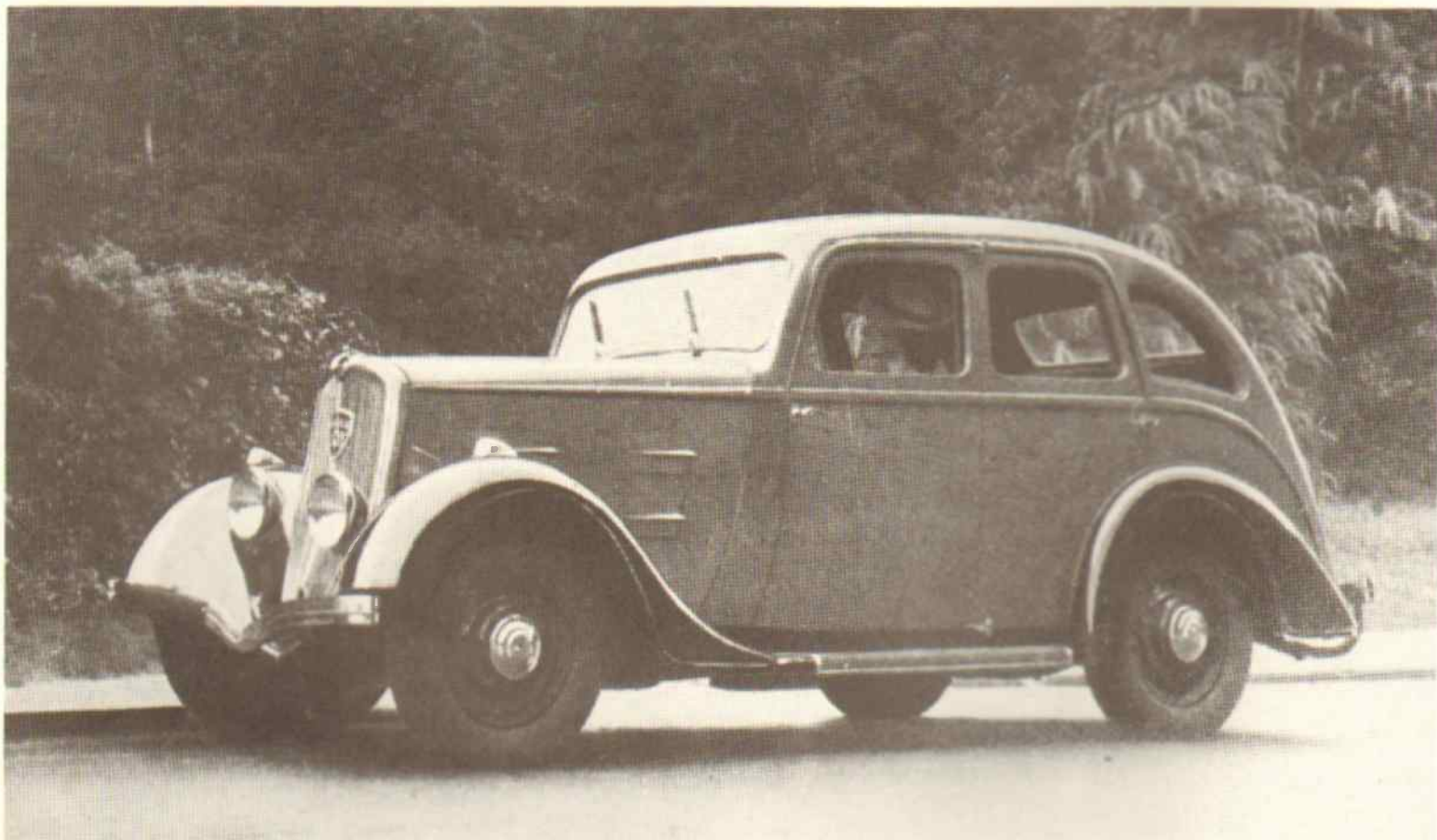


La conduite intérieure 301 D "luxe" n'a que 4 glaces et un seul essuie-glace, pas de pare-chocs ni d'enjoliveurs de roues.

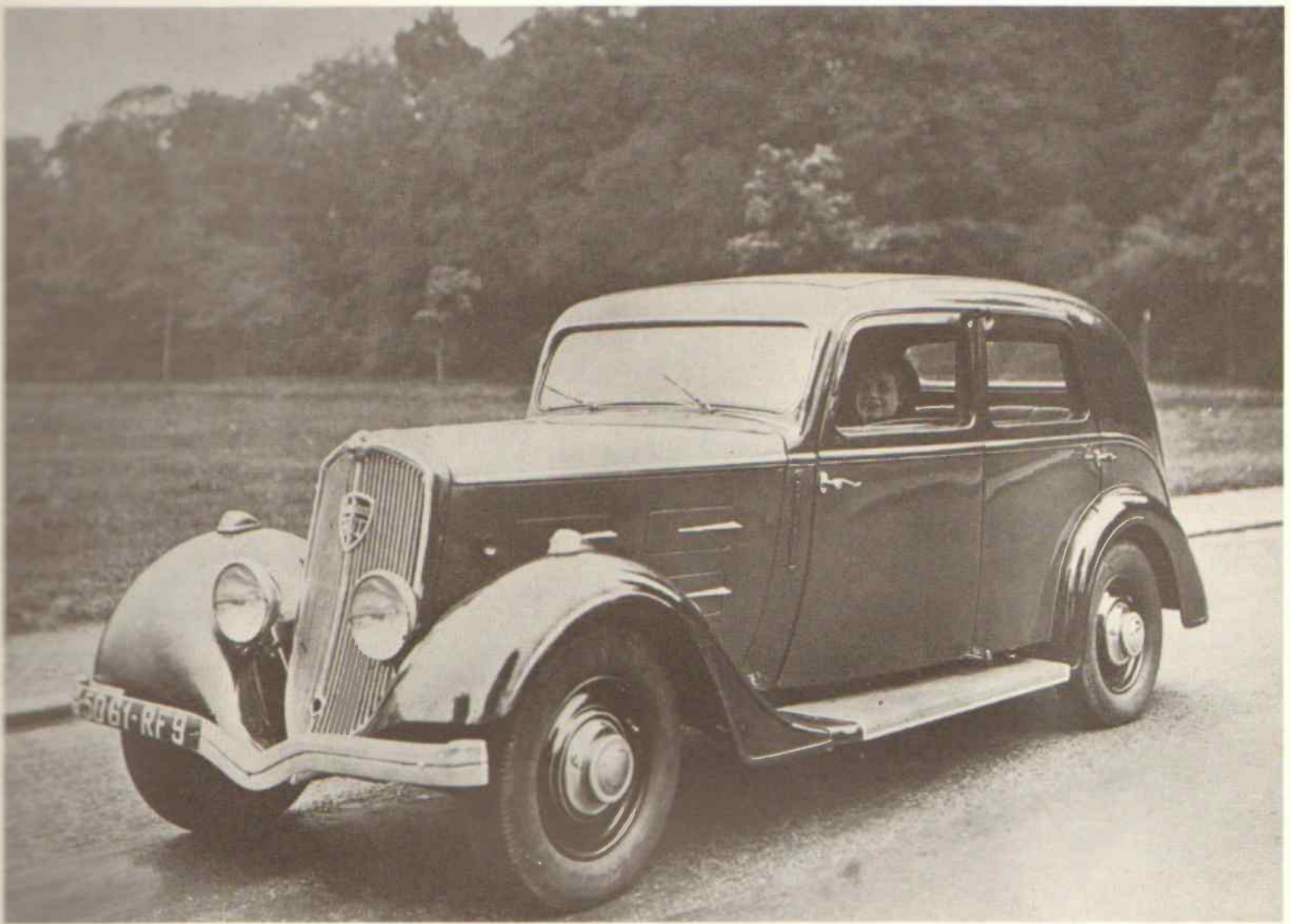


L'arrière arrondi des Peugeot 1935 : la roue de secours est encastrée dans la porte du coffre arrière et le pare-chocs épouse une nouvelle courbure.

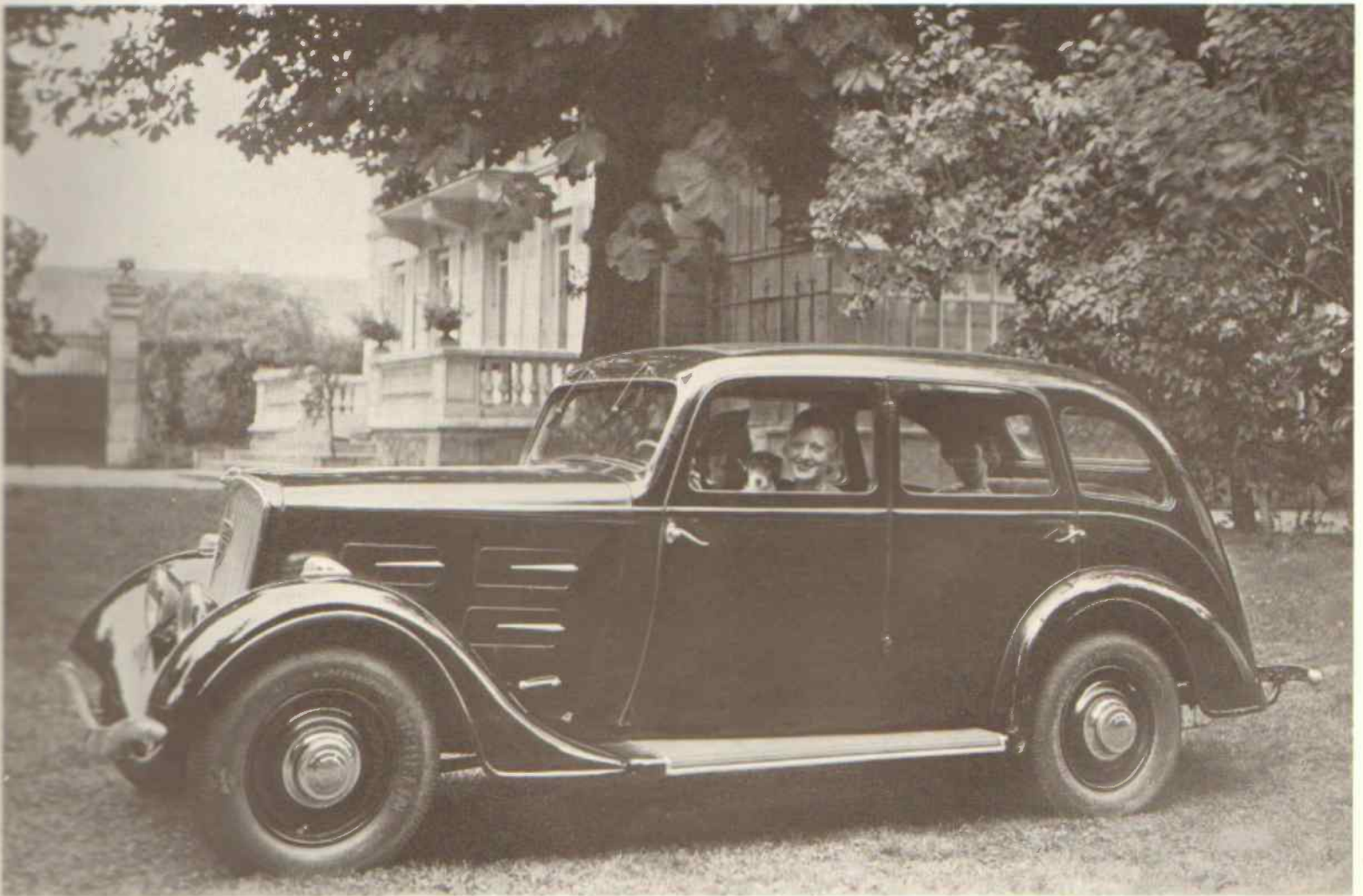
Évolution de la 301 CR, plus courte et moins large, établie sur le châssis de l'ancienne 201 BR3. Son 4 cylindres type SER 4 perd 2 ch réels par rapport au moteur type SER monté l'année précédente dans la 301 CR. La 301 D n'est plus disponible qu'en conduites intérieures à vocation utilitaire. Elle sera produite de septembre 1934 à septembre 1936, en 30.058 exemplaires.



La conduite intérieure 301 D "grand luxe" reçoit une carrosserie à 6 glaces, deux balais d'essuie-glace, des pare-chocs et des enjoliveurs de roues. Il s'agit ici d'un modèle d'avant-série de septembre 1934 avec pare-chocs plats à nervure centrale et essuie-glace à la base du pare-brise.



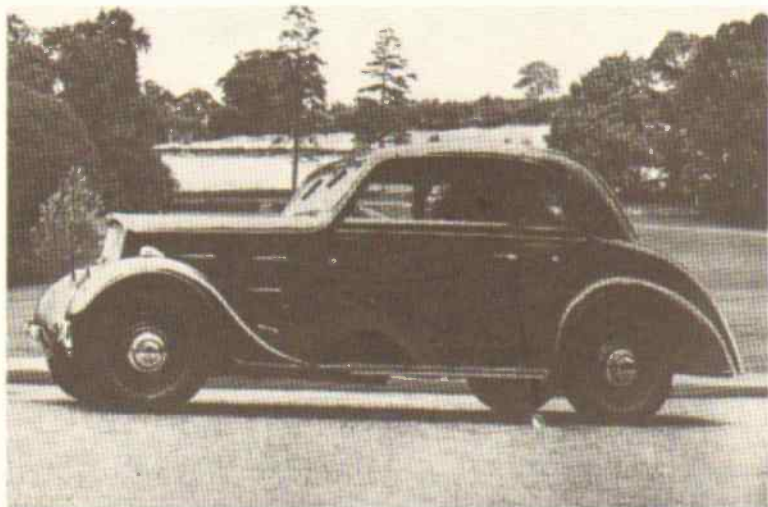
*Conduite intérieure 401 D à 4 places. Ici aussi, nous sommes en présence d'un modèle d'avant-série de septembre 1934 avec pare-chocs plats à nervure centrale, essuie-glace en bas du pare-brise, butée ronde sur les flancs du capot et flèche de direction encastree dans le tablier.*



*Conduite intérieure 401 D à 6 places, avec l'équipement définitif adopté à partir du Salon d'octobre 1934 : pare-chocs emboutis avec nouvelle courbure, essuie-glace en haut du pare-brise, pas de flèches de direction, etc...*

## 401 D

*Le roadster est l'un des plus jolis modèles de la gamme 401 D : il dérive directement du roadster 601, mise à part la longueur de son capot. Le modèle d'avant-série représenté ici date de septembre 1934 : il n'a pas encore son pare-chocs galbé définitif. Les roues à rayons et les sabots d'ailes arrière sont des équipements optionnels.*



*Coach golf 401 D.*



*Coach décapotable 401 D.*

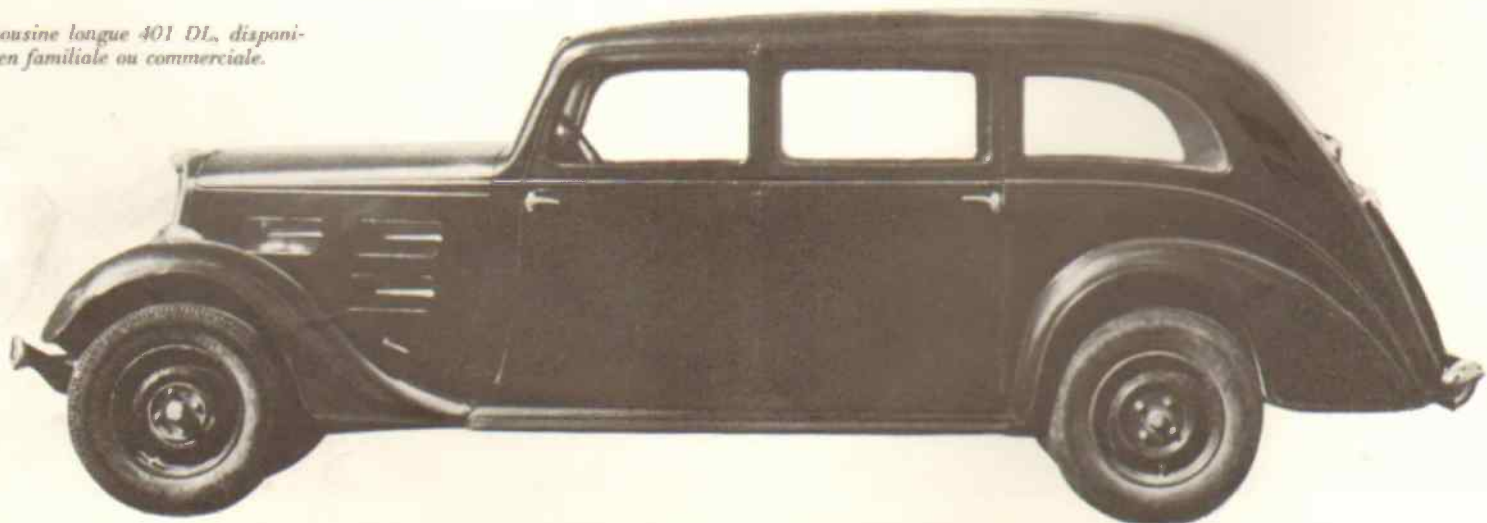


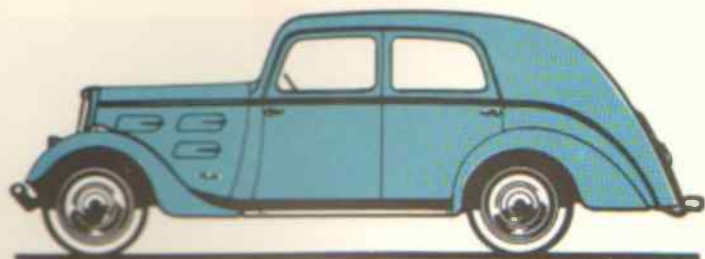
*Coupé transformable Éclipse 401 D à décapotage électrique, système Paulin.*



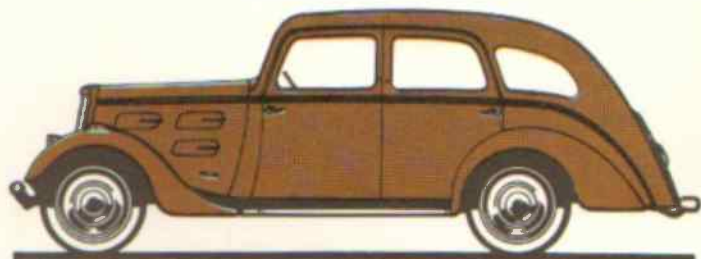
*Taxi 401 DL, l'un des premiers taxis parisiens avec chauffage et T.S.F.*

*Limousine longue 401 DL, disponible en familiale ou commerciale.*

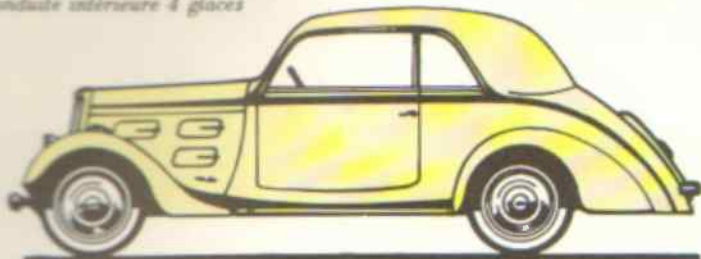




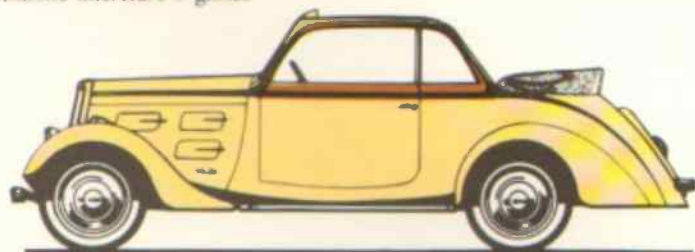
Conduite intérieure 4 places



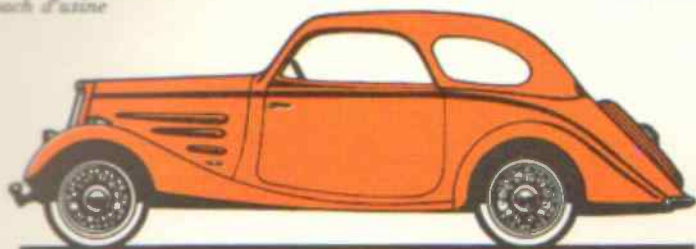
Conduite intérieure 6 places



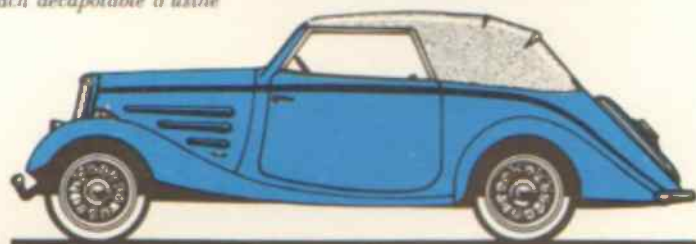
Coach d'usine



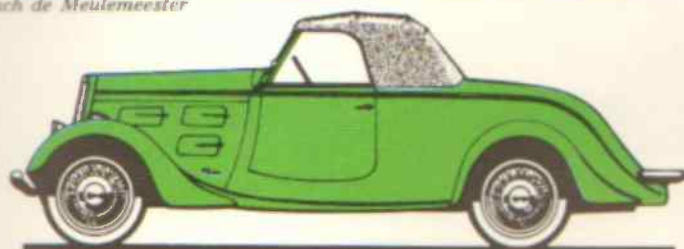
Coach décapotable d'usine



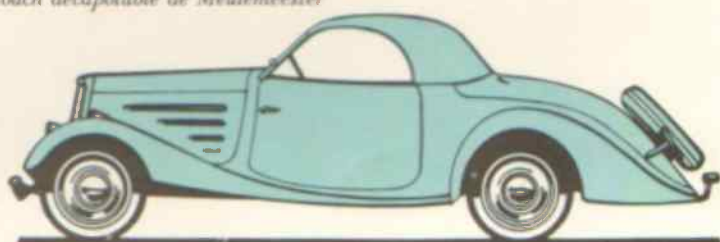
Coach de Meulemeester



Coach décapotable de Meulemeester



Roadster



Coupé Éclipse transformable électriquement.

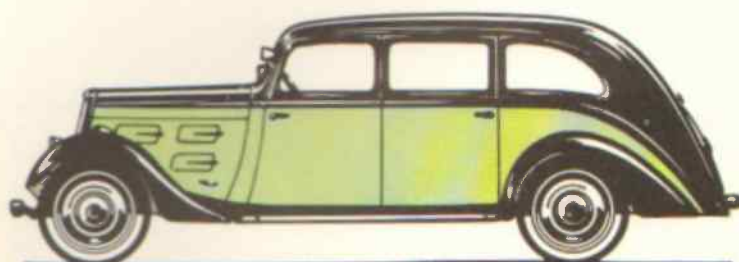
## 10 CV – TYPE 401 D

Nouveau modèle qui ne reçoit pas moins de 11 carrosseries : 8 sur châssis normal (401 D) et 3 sur châssis long (401 DL et DLT). Deux de ces carrosseries sortent de l'ordinaire : elles proviennent des ateliers de Meulemeester. Une troisième est encore plus étonnante : c'est un coupé – ou plutôt un cabriolet métallique – dont le décapotage s'effectue électriquement, le pavillon tôle s'escamotant totalement en 15 secondes dans le coffre arrière ; ce modèle baptisé Eclipse est dû au styliste Paulin \*. On se souvient aussi des modèles à 6 places peints en turquoise et noir, qui furent les premiers taxis parisiens munis de la radio (de la T.S.F. pardon...) et du chauffage ; ils étaient équipés par Philips. La 401 est fabriquée de septembre 1934 à août 1935, en 13.545 exemplaires (dont 8.255 types 401 D, 3.487 types 401 DL et 1.803 taxis DLT).

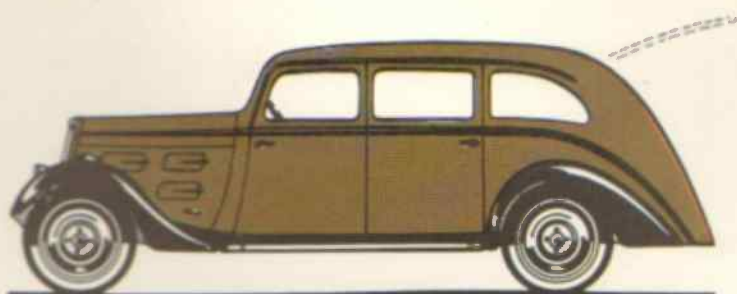
- Moteur 4 cylindres type SF
  - Cylindrée : 1.720 cm<sup>3</sup>
  - Alésage, course : 78 x 90 mm
  - Puissance fiscale : 10 CV
  - Puissance réelle : 44 ch
  - Transmission classique, boîte 3 vitesses
  - Longueur : 445 à 468 cm
  - Largeur : 160 cm
  - Empattement : 281 cm
  - Poids : de 1.120 kg (roadster) à 1.290 kg (transformable électrique)
  - Vitesse maximale : 100 km/h
- Prix janvier 1935 :
    - Conduite intérieure grand luxe 4 places : 22.600 F
    - Conduite intérieure grand luxe 6 places : 22.900 F
    - Coach d'usine : 27.000 F
    - Coach décapotable d'usine : 27.000 F
    - Coach de Meulemeester : 28.000 F
    - Coach décapotable de Meulemeester : 28.000 F
    - Roadster : 26.000 F
    - Coupé transformable électriquement : 34.750 F



Familiale 7 places (24.900 F)



Taxi (prix sur devis)

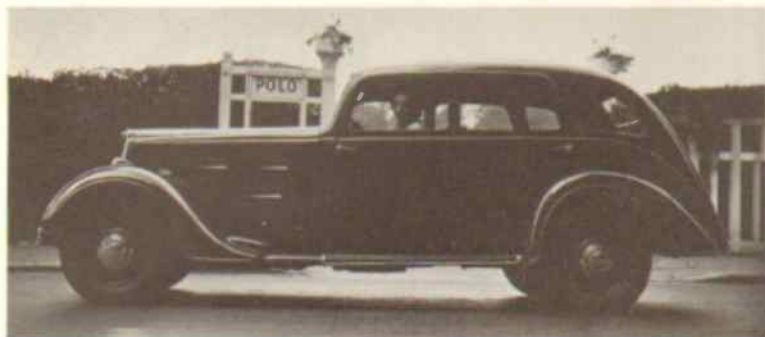


Commerciale (21.900 F).

## LES 401 LONGUES

Les 401 longues (401 DL) sont identiques aux 401 D, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 467 et 315 cm ; poids : 1.290 kg ; vitesse : 92 km/h.

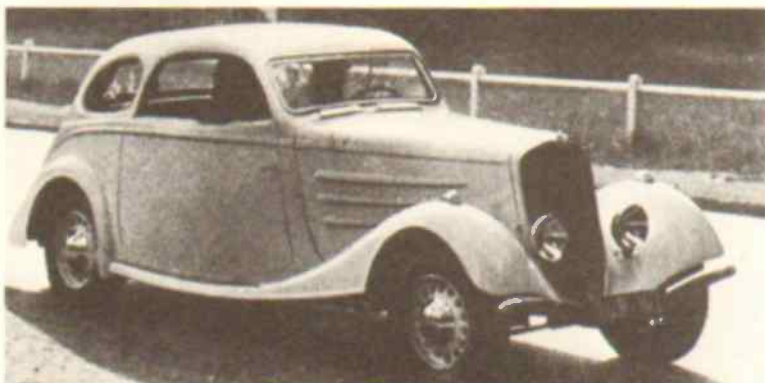
\* Voir seconde partie de cet ouvrage, page 262.



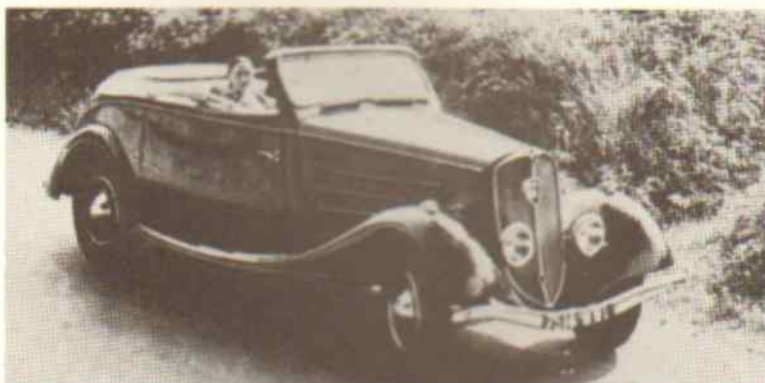
*Conduite intérieure 6 places 601 D.*



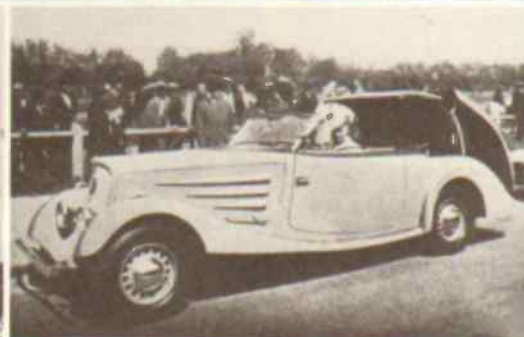
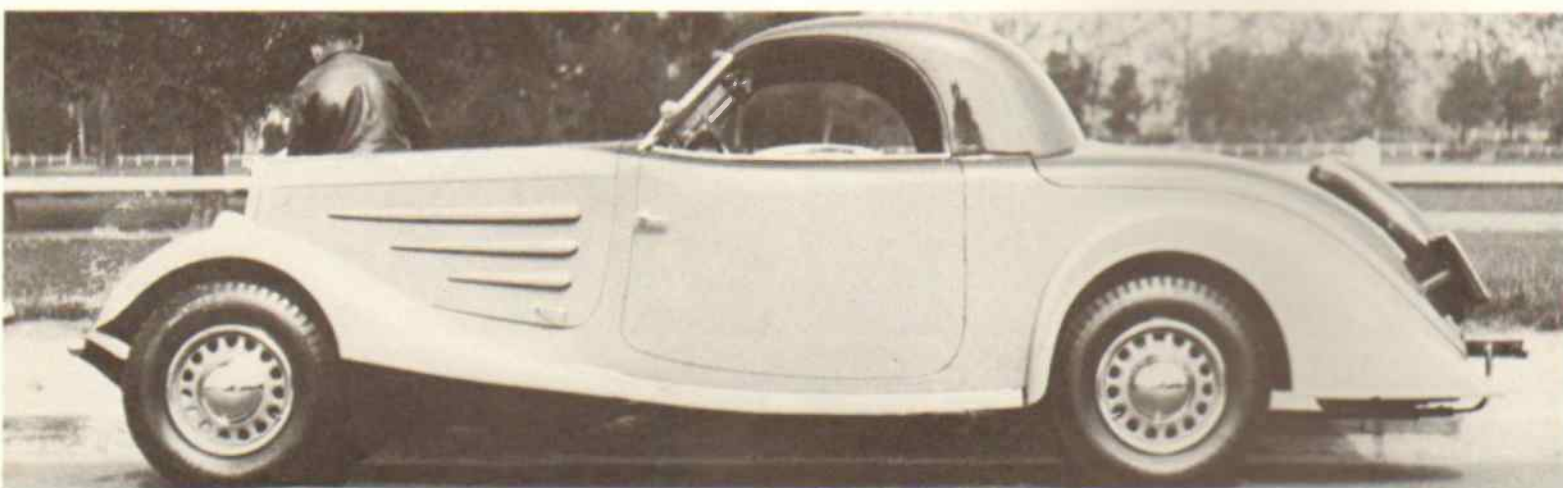
*Roadster 601 D.*



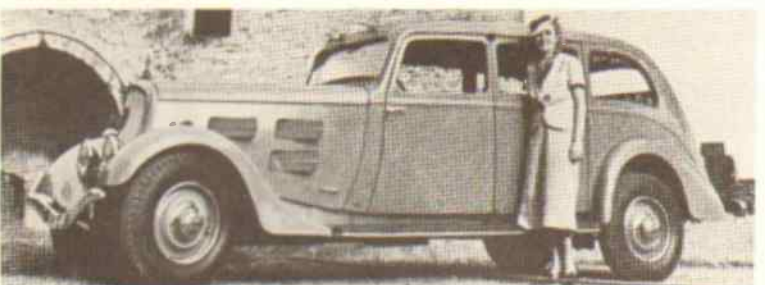
*Nouveau coach 601 D.*



*Nouveau cabriolet 601 D.*



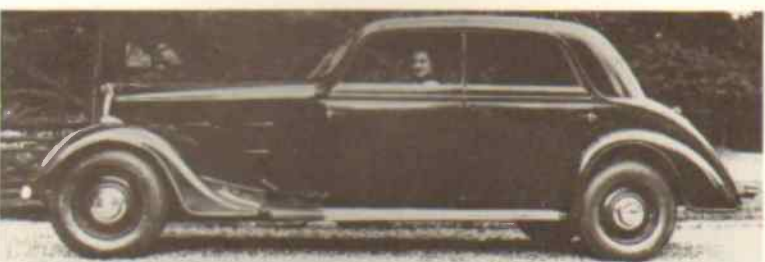
*Coupé transformable 601 D, détail des opérations du décapotage automatique et détail de la tringlerie interne animée par un moteur électrique.*



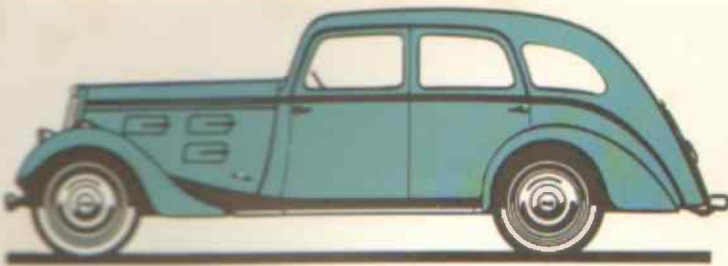
*Limousine familiale 601 D.*



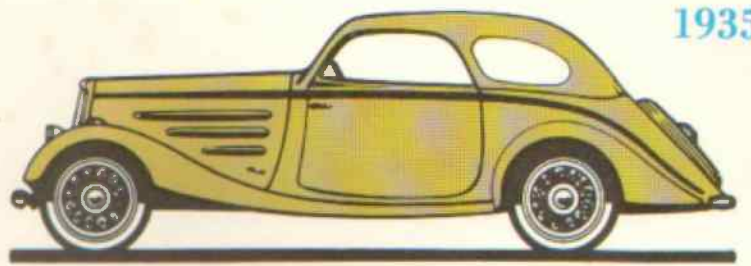
*Coach sport 601 D, avec roues à rayons optionnelles.*



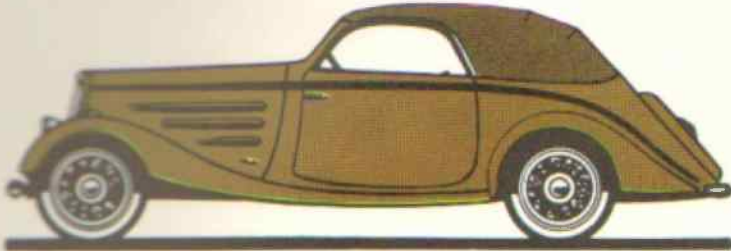
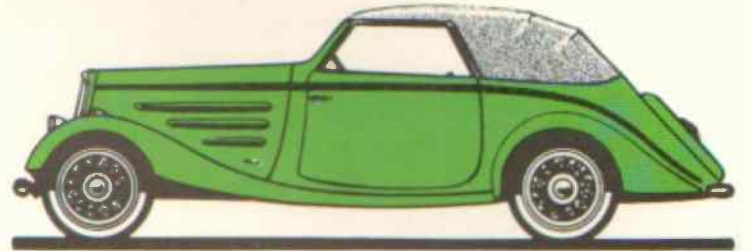
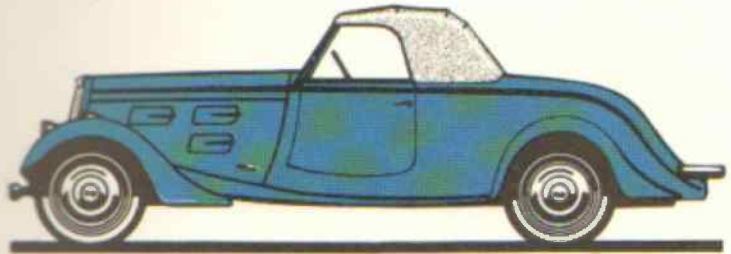
*Le coach profilé et la nouvelle berline aérodynamique 601 D. Outre leurs pare-chocs galbés, les 601 D diffèrent des modèles 1934 par leurs poignées de capot.*



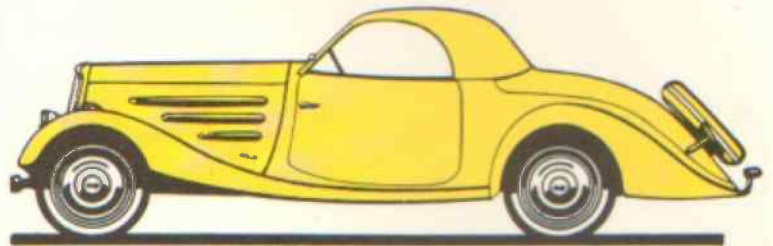
Conduite intérieure 6 places



Nouveau coach

Nouveau cabriolet (1<sup>re</sup> version)Nouveau cabriolet (2<sup>e</sup> version)

Roadster

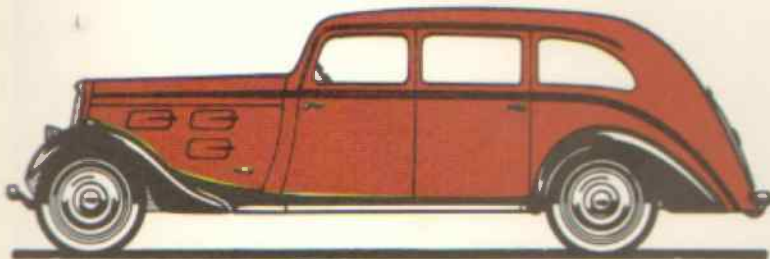


Coupé Éclipse transformable électriquement

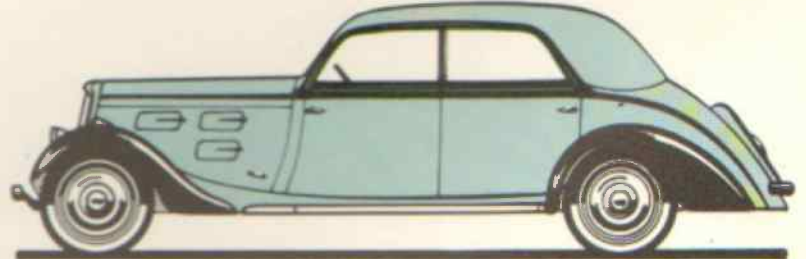
## 12 CV – TYPE 601 D

Évolution de la 601 C de l'année précédente, la 601 D en diffère seulement par des détails infimes et par sa gamme de carrosseries. Extérieurement, la 601 D est reconnaissable à ses phares abaissés et à ses poignées de capot allongées qui remplacent les petits tampons ronds des premiers modèles. Les 601 D et DL sont fabriquées de septembre 1934 à juillet 1935 ; la 601 D sort en 1.074 exemplaires et la 601 DL en 911 exemplaires.

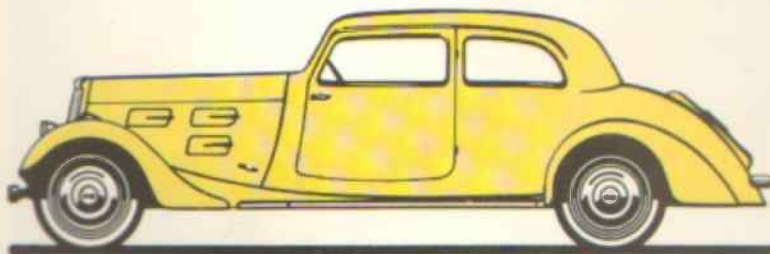
- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 6 cylindres type TA</li> <li>• Cylindrée : 2.148 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 88 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 12 CV</li> <li>• Puissance réelle : 60 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 470 à 494 cm selon carrosserie</li> <li>• Largeur : 160 à 163 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empattement : 307 cm</li> <li>• Poids : 1.230 à 1.430 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 105 km/h</li> <li>• Prix janvier 1935 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conduite intérieure grand luxe 6 places : 29.500 F</li> <li>- Coach : 36.000 F</li> <li>- Cabriolet décapotable : 36.000 F</li> <li>- Roadster : 32.000 F</li> <li>- Coupé transformable électriquement : 39.750 F</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|



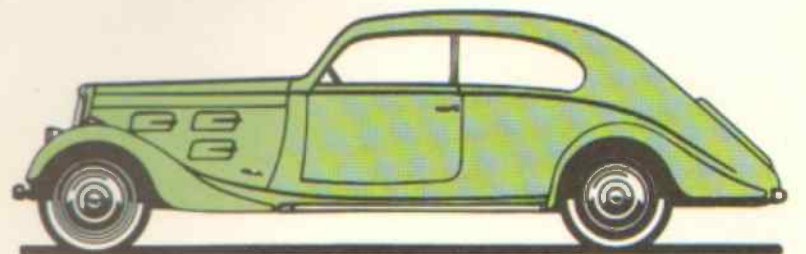
Limousine familiale (châssis 601 DL)



Berline aérodynamique (châssis 601 DL)



Coach sport (châssis 601 DL)



Coach profilé (châssis 601 DL)

## LES 601 LONGUES

Les 601 longues (601 DL) sont identiques aux 601 D décrites plus haut, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 515 et 342 cm ; poids 1.420 kg ; vitesse : 100 km/h. Prix : limousine familiale 33.000 F, berline aérodynamique 36.000 F, coach sport 36.000 F, coach profilé 37.000 F.



QUELQUES 601 DU



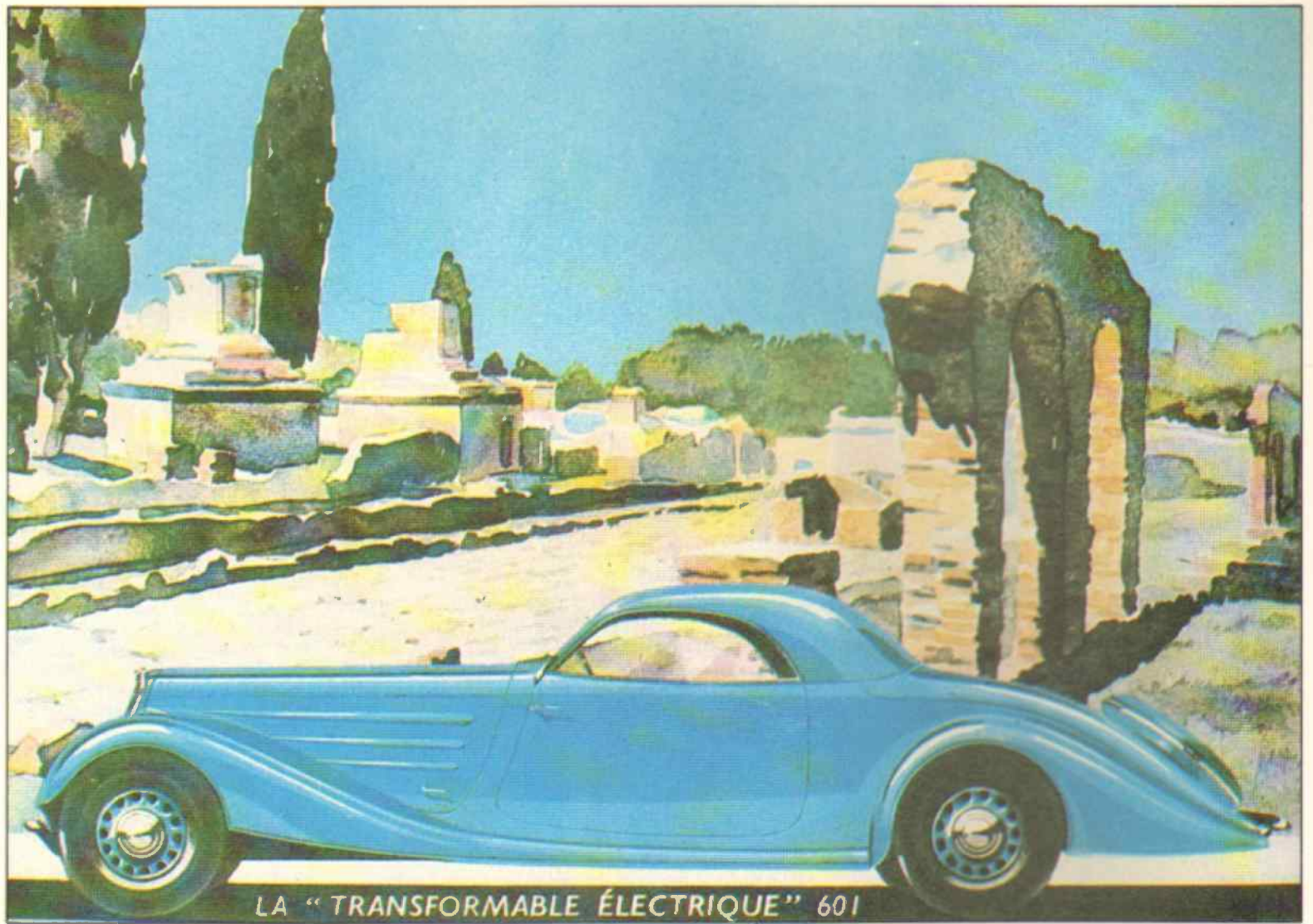


LE CABRIOLET DÉCAPOTABLE 601

CATALOGUE 1935

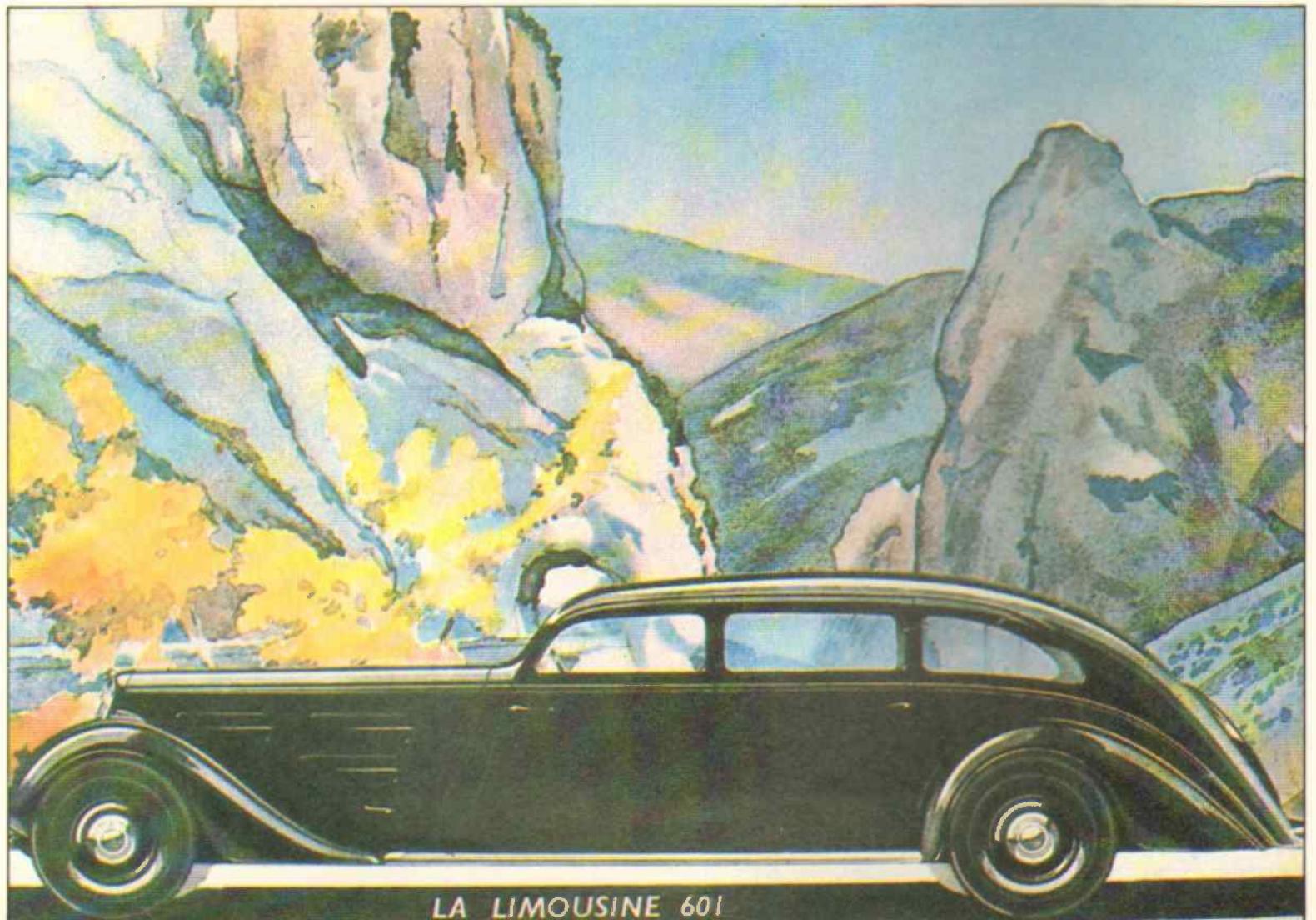


LE ROADSTER 601



LA "TRANSFORMABLE ÉLECTRIQUE" 601

QUELQUES 601 DU

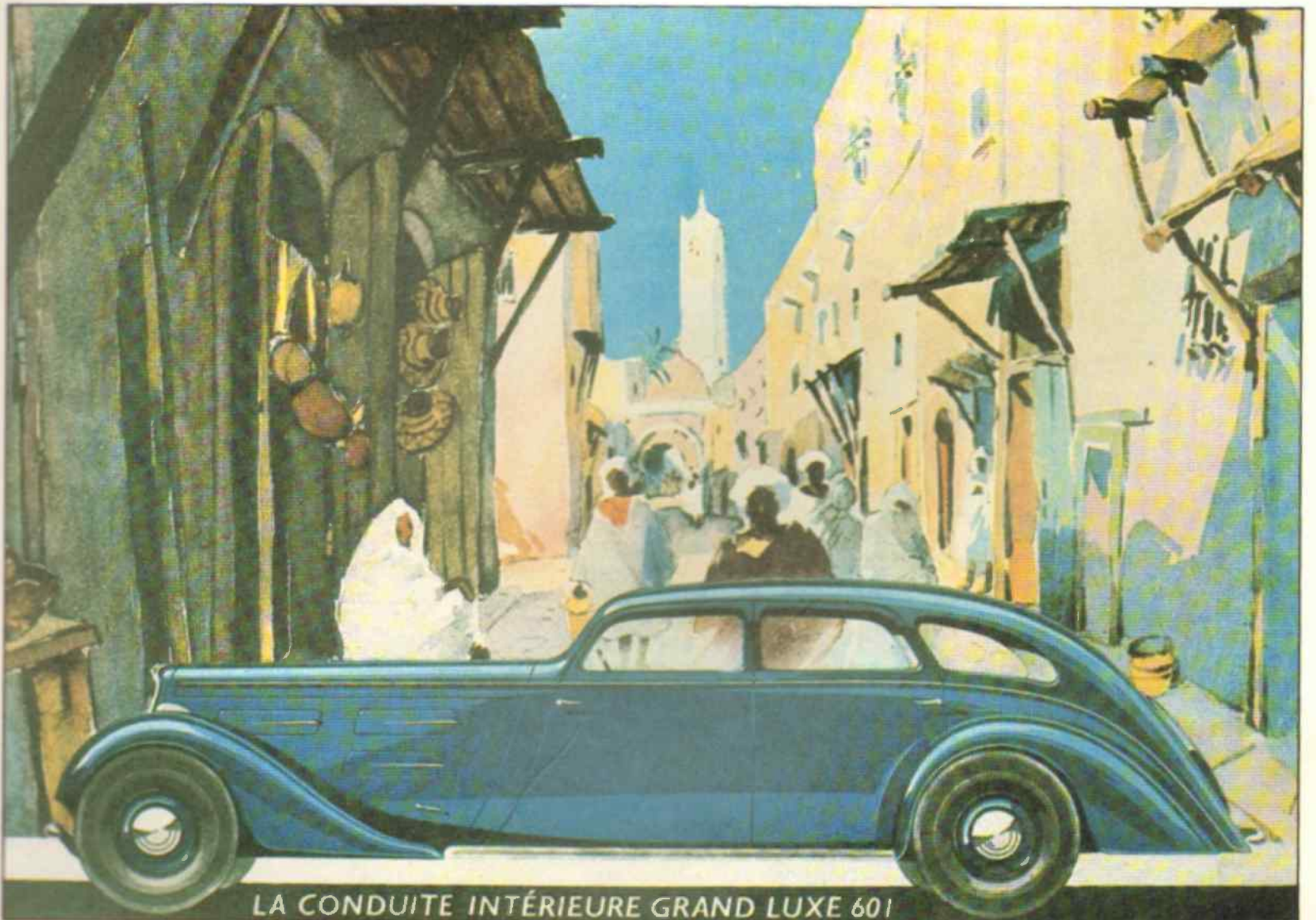


LA LIMOUSINE 601



LA BERLINE GRAND SPORT 601

CATALOGUE 1935



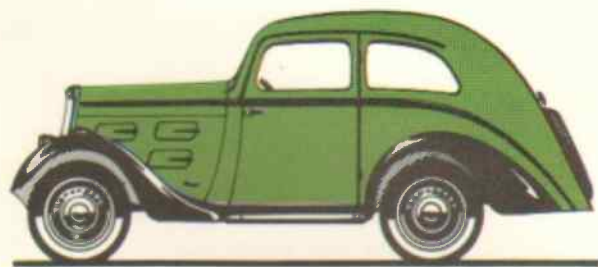
LA CONDUITE INTÉRIEURE GRAND LUXE 601

**1936** La grande nouveauté de l'année est la 402 dont la première présentation a lieu à l'occasion du Salon de Paris d'octobre 1935. L'année précédente à ce même Salon, André Citroën avait lancé sa Traction Avant et Louis Renault avait exposé ses nouvelles Viva et Nerva Grand Sport sans marchepied. Peugeot leur répond avec la 402 dont la ligne s'avère d'une grande élégance et d'une finesse aérodynamique extrême. On la baptise dans les publicités "ligne Fuseau Sochaux". Parmi les nombreuses originalités de la carrosserie 402, retenons la calandre arrondie protégeant les phares et la batterie, le double pare-brise en coupe-vent, l'absence de marchepied, l'arrière fuyant se raccordant à des ailes qui recouvrent complètement les roues, etc... Même dans le détail, Peu-

geot étonne : les poignées de portières par exemple sont brevetées, munies de serrures spéciales et noyées dans la caisse. L'aménagement intérieur rompt aussi avec la routine, ainsi la planche de bord comporte déjà un emplacement pour la radio et elle accueille la poignée de frein ainsi que le levier de vitesses. Pour la mécanique, Peugeot n'a pas non plus lésiné ; la 402 rassemble de nombreuses solutions modernes : moteur à soupapes en tête, boîte silencieuse et synchronisée, châssis bloctube surbaissé à double caisson, pont silencieux à vis, freins autoserreurs, roues avant indépendantes, ressorts arrière cantilevers auto-graisseurs, etc... Sur le stand Peugeot du Salon 1935, le public a même la surprise de découvrir une 402 automatique et, dès la fin de l'année, la 402 sera également disponible avec boîte Cotal.

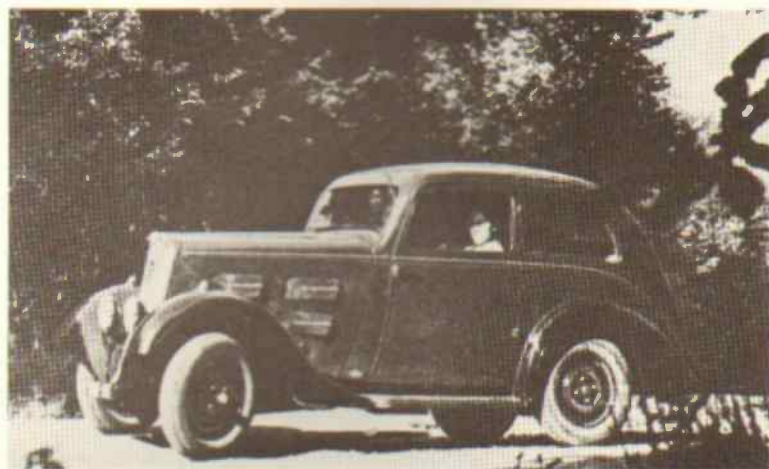


Le stand Peugeot du Salon de Paris 1935 ; la nouvelle 402 en est la grande vedette, notamment sa version automatique (décrite page 156) autour de laquelle les curieux se pressent.

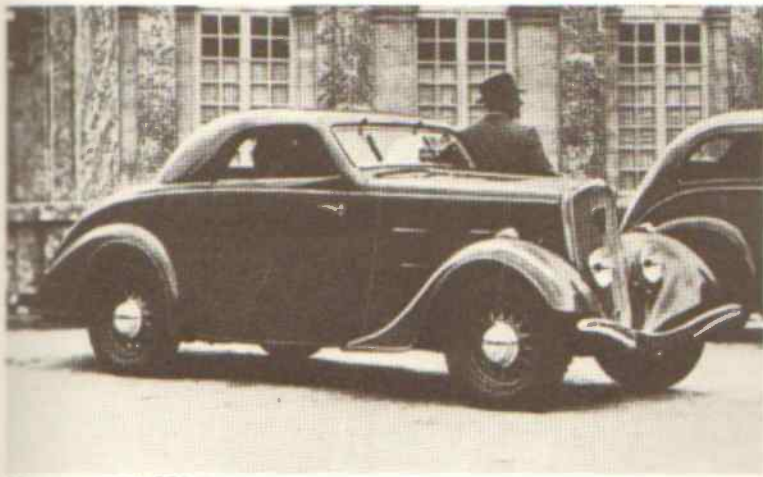


7 CV - TYPE 201 D

Même modèle que l'année précédente, mais prix en diminution et jantes ajourées sur la version luxe. Voir caractéristiques page 141. Prix au Salon 1935 : coach standard sans pare-chocs 13.900 F ; coach luxe avec pare-chocs 14.900 F.



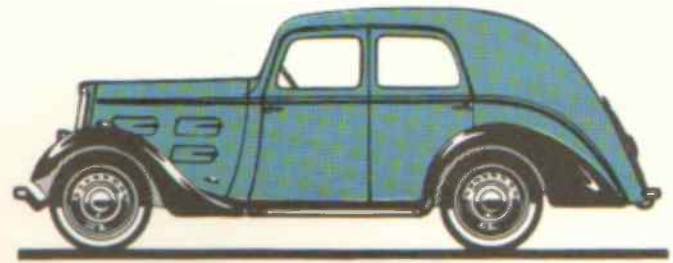
Coach 201 D, inchangé cette année.



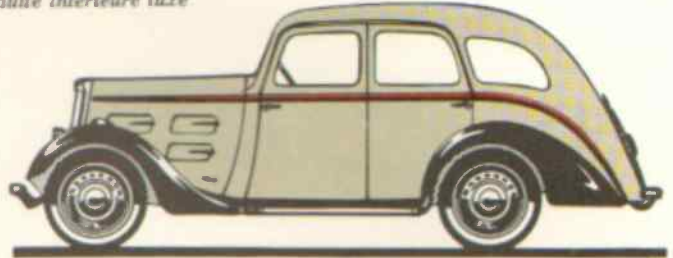
Nouveau coupé 301 D.

## 8 CV - TYPE 301 D

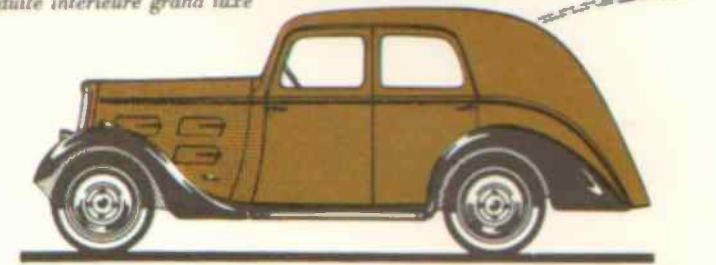
Même modèle que l'année précédente, mais avec une gamme de carrosseries plus riche comprenant un coupé et un cabriolet. Prix en diminution ; jantes ajourées à la place des jantes pleines. Moteur avec culasse en aluminium au lieu d'une culasse en fonte. Les caractéristiques de la 301 D 1935 sont identiques à celles de 1934 (voir page 142) ; seuls, les prix changent : conduite intérieure luxe 16.900 F, conduite intérieure grand luxe 18.400 F, conduite intérieure commerciale 17.900 F, coupé 19.900 F, cabriolet 19.900 F.



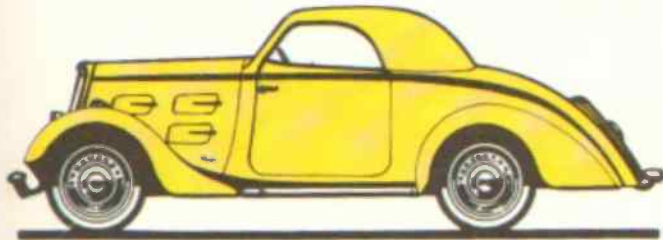
Conduite intérieure luxe



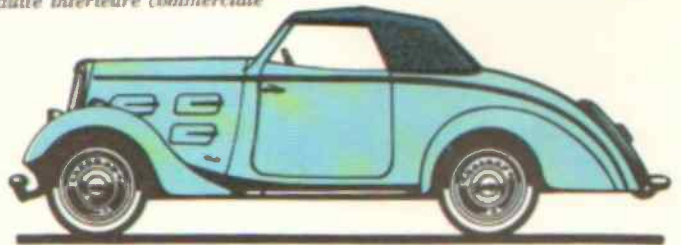
Conduite intérieure grand luxe



Conduite intérieure commerciale



Coupé 2 1/4 places




Cabriolet 2 1/4 places

# 201 - 301


## NOUVEAUX PERFECTIONNEMENTS

### PRIX DIMINUÉS




**CONDUITE INTERIEURE 201 (A, B, S)**

4 places (conduite - 2 places - 4 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 16.900 F




**COUPÉ 2 1/4 PLACES 201 (A, B, S)**

2 places (conduite - 2 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 19.900 F




**CONDUITE INTERIEURE GRAND LUXE 201 (A, B, S)**

4 places (conduite - 2 places - 4 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 18.400 F




**CABRIOLET 2 1/4 PLACES 301 (A, B, S)**

2 places (conduite - 2 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 19.900 F



**CONDUITE INTERIEURE GRAND LUXE 301 (A, B, S)**

4 places (conduite - 2 places - 4 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 18.400 F



# 402

LES NOUVELLES CARROSSERIES "FUSEAU SOCHAUX"

LA "TRANSPORTABLE" ELECTRIQUE 402 (A, B)


UN AÉRODYNAMISME CONFORTABLE

UN CHASSIS AVEC CONDUITE DE CONDUITE D'UNE SÉCURITÉ ET D'UN RENDEMENT INCOMPARABLES

UN AÉRODYNAMISME CONFORTABLE


LES CARROSSERIES AVEC CONDUITE DE CONDUITE D'UNE SÉCURITÉ ET D'UN RENDEMENT INCOMPARABLES

UN AÉRODYNAMISME CONFORTABLE



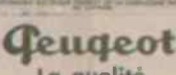
**COUPÉ GRAND LUXE 402 (A, B)**

2 places (conduite - 2 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 19.900 F

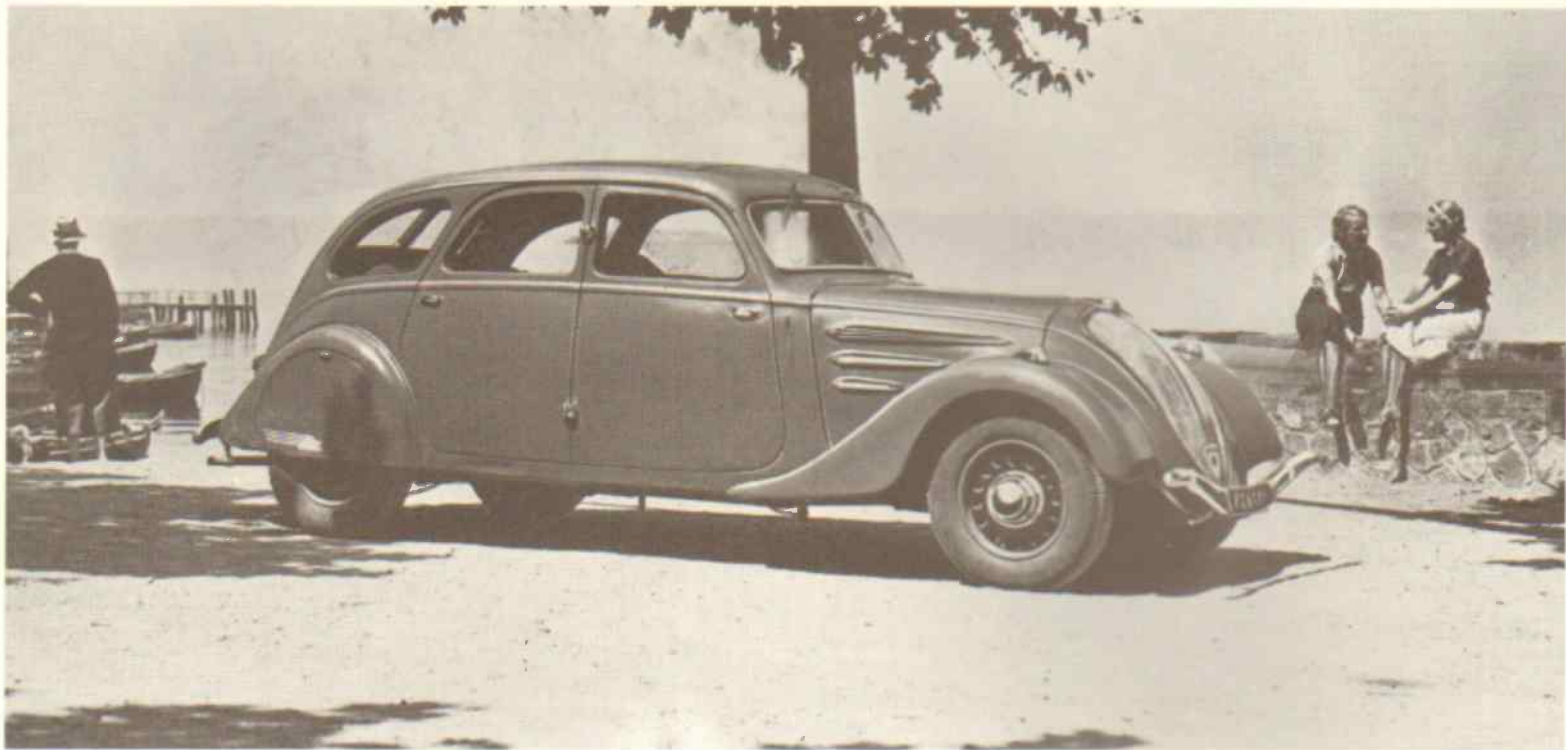


**CONDUITE INTERIEURE GRAND LUXE 402 (A, B)**

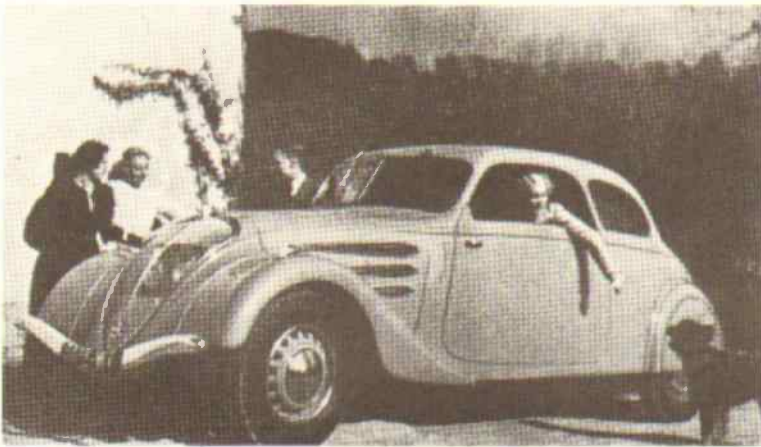
4 places (conduite - 2 places - 4 places) - Moteur 10 CV (1000 cc) - Vitesse max. 100 km/h - Consommation 8 km/l - Prix 18.400 F



**Peugeot**  
La qualité qu'on ne discute pas



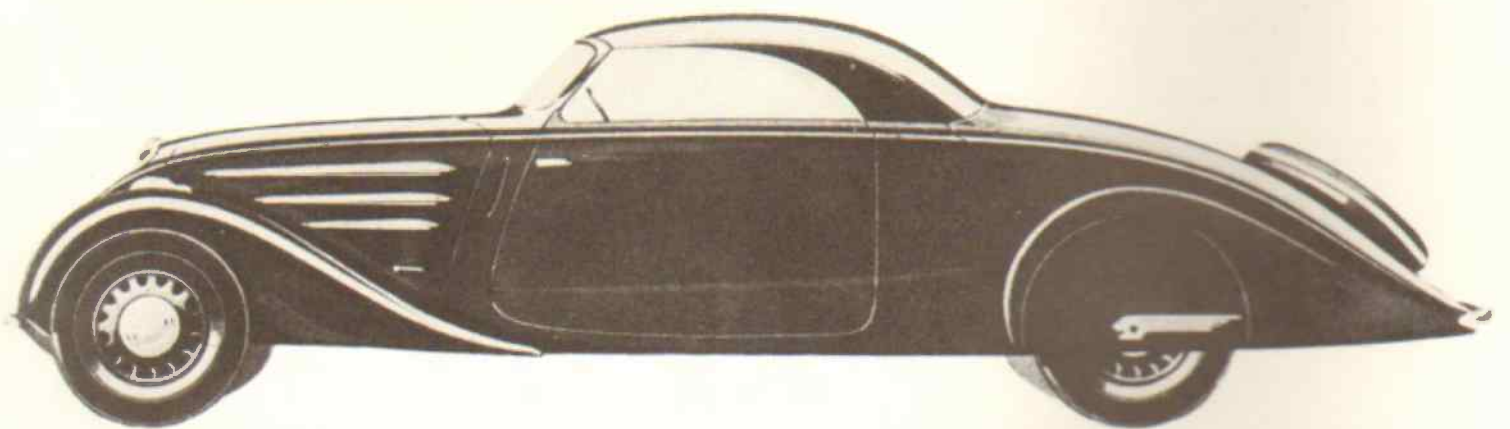
*La nouvelle conduite intérieure 402. Il s'agit ici du document de presse communiqué par l'usine avant l'ouverture du Salon 1935 ; certains détails ont été retouchés (les roues par exemple) ou ne sont pas encore tout à fait définitifs (notamment les mini-butoirs de pare-chocs et le motif sur l'aile arrière).*



*Coach 402.*



*Cabriolet 402.*

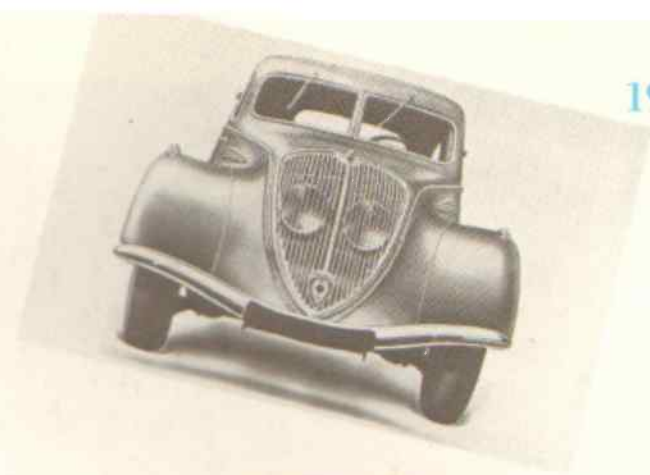


*Coupé transformable 402 à commande électrique ; détail des opérations du décapotage automatique.*

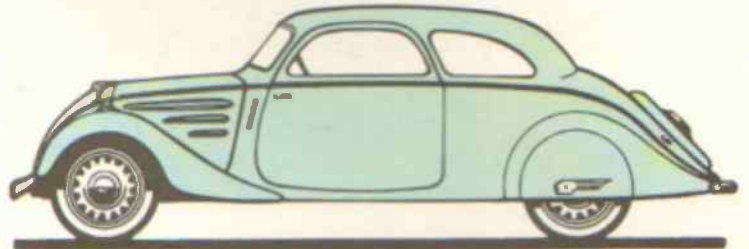
## 11 CV - TYPE 402

1936

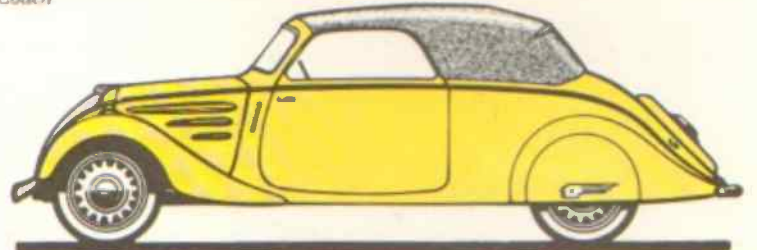
Modèle entièrement inédit qui remplace la 401 dont on liquide les stocks jusqu'en novembre 1935. La nouvelle 402 est caractérisée par sa ligne futuriste dite "Fuseau Sochaux" et par sa mécanique moderne. Elle marque une grande étape dans l'histoire de la firme ; à mon avis, c'est la plus jolie et la plus originale de toutes les Peugeot. Elle est en tout cas l'une des plus appréciées du marché français de l'automobile en 1936. A l'élégance de sa carrosserie s'ajoutent en effet des solutions techniques intéressantes, des performances séduisantes, un silence de fonctionnement au-dessus de la moyenne de l'époque et deux qualités traditionnelles chez Peugeot : l'économie d'entretien et la robustesse. Sous sa première forme, la 402 sera proposée en version normale et en version longue (402 L) de septembre 1935 à juillet 1938. Au cours de ces trois années, Sochaux produit 33.815 exemplaires de la 402 normale (dont 3.025 avec boîte Cotal) et 6.718 exemplaires de la 402 L longue (dont 384 avec boîte Cotal) ; Peugeot fabriquera également 2.083 taxis 402 LT de septembre 1935 à novembre 1936.



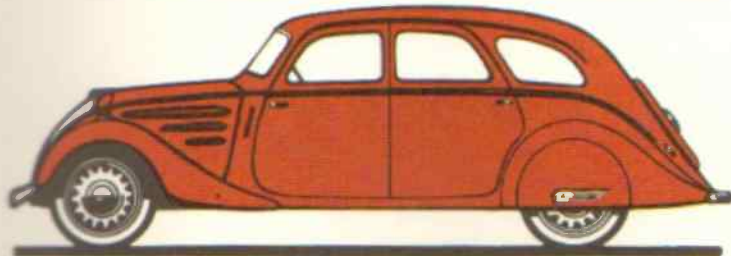
- Moteur 4 cylindres à soupapes en tête type TH
  - Cylindrée : 1.991 cm<sup>3</sup>
  - Alésage, course : 83 x 92 mm
  - Puissance fiscale : 11 CV
  - Puissance réelle : 55 ch
  - Transmission classique, boîte mécanique 3 vitesses ou boîte électromécanique Cotal 4 vitesses
  - Longueur : 485 cm
  - Largeur : 165 cm
  - Empattement : 315 cm
  - Poids : 1.190 à 1.370 kg
  - Vitesse maximale : 120 km/h
  - Prix Salon 1935 :
- Conduite intérieure luxe 6 places : 22.900 F
  - Conduite intérieure grand luxe : 24.500 F
  - Coach 4/5 places : 27.500 F
  - Cabriolet décapotable 4/5 places : 27.500 F
  - Roadster 2/3 places et spider : 26.000 F
  - Transformable "électrique" 3/4 places : 34.500 F
  - Supplément pour T.S.F. : 1.500 F
  - Supplément pour boîte Cotal : 2.500 F



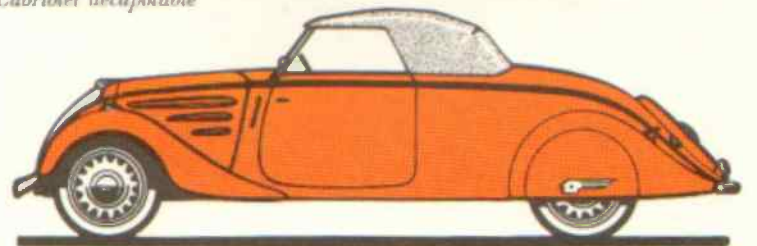
Coach



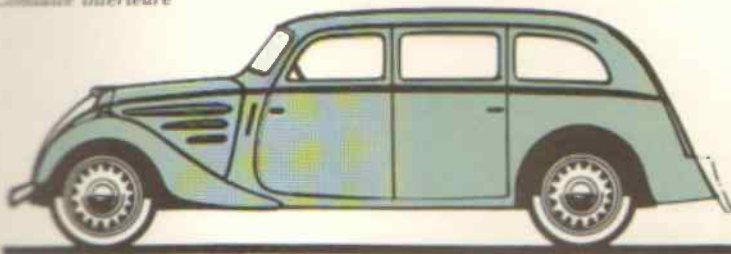
Cabriolet décapotable



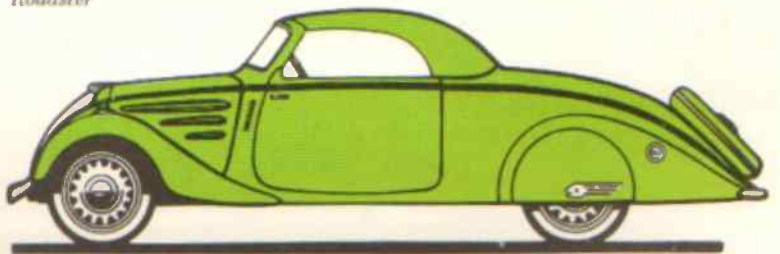
Conduite intérieure



Roadster



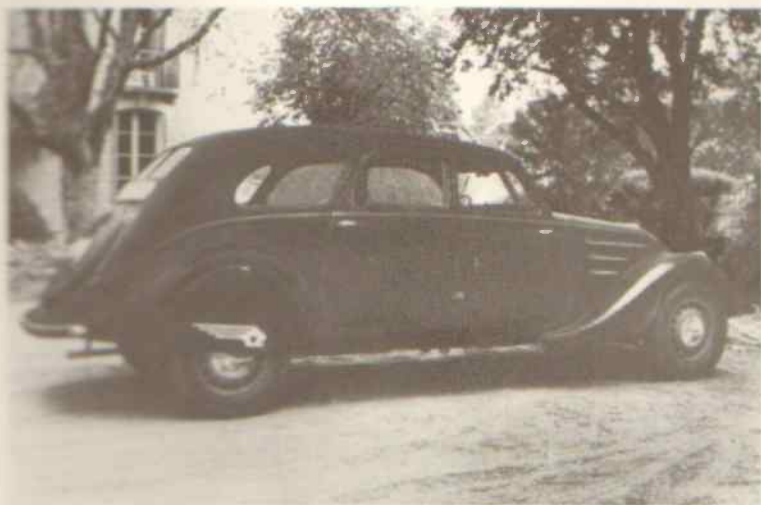
Commerciale



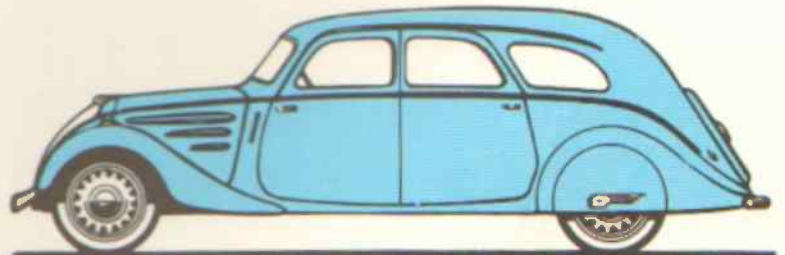
Cabriolet transformable électriquement

## LES 402 LONGUES

Les 402 longues sont identiques aux 402 décrites plus haut, exception faite pour leur longueur et leur empattement qui atteignent respectivement 500 et 330 cm ; poids : 1.265 à 1.420 kg ; vitesse : 110 km/h. Prix : limousine familiale 25.800 F ; taxi : 29.000 F



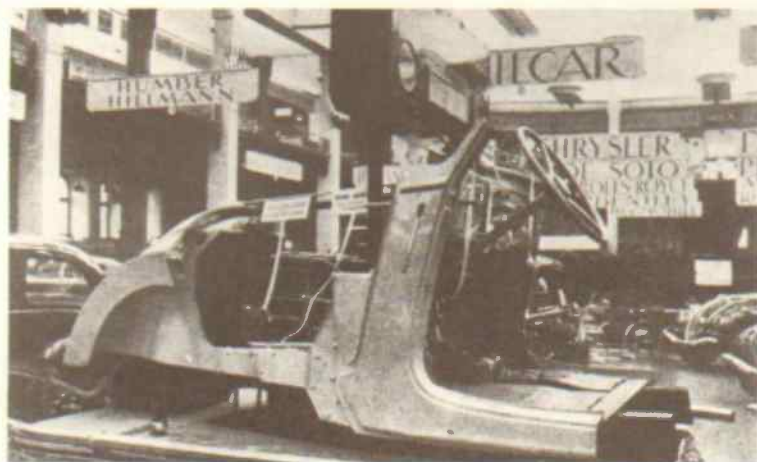
Familiale 402 sur châssis long. Ses portes arrière sont moins échanquées que celles de la conduite intérieure et ses panneaux de custode sont plus larges.



Limousine familiale 8 places



Taxi (toit ouvrant à l'arrière)



A gauche : la maquette de démonstration installée au Salon 1935 pour expliquer le fonctionnement de la 402 automatique. A droite : la 402 automatique lors de sa tournée publicitaire aux U.S.A. en 1936.

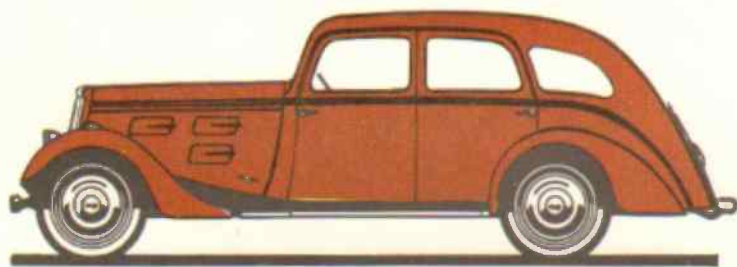
## LA 402 AUTOMATIQUE

Non satisfait de présenter une 402 révolutionnaire à bien des égards, Peugeot veut de plus la doter dès sa naissance d'une transmission entièrement automatique. A cet effet, des contacts ont été pris depuis plusieurs années avec l'inventeur d'origine alsacienne Gaston Fleischel (1885-1965). Ce spécialiste est inconnu du grand public, mais il est très connu en revanche des constructeurs, notamment des américains qui durent prendre en considération – contre leur gré – certains de ses brevets. En fait, Gaston Fleischel est le véritable père de la transmission automatique moderne. Il se passionne pour ce sujet depuis 1927 et il est parvenu à créer un système qui fonctionne d'une façon satisfaisante, beaucoup mieux que le dispositif rival de Sensaud de Lavaud dont tout le monde parle au début des années trente, mais qui se détraque à l'usage; ce défaut causera d'ailleurs la perte d'André Citroën\*. Peugeot a donc demandé à Fleischel d'étudier une transmission entièrement automatique pour la 402. Sur le stand Peugeot du Salon 1935, une maquette de démonstration est installée pour permettre aux visiteurs de suivre sur un tableau lumineux tous les détails du fonctionnement de la transmission automatique. Chacun

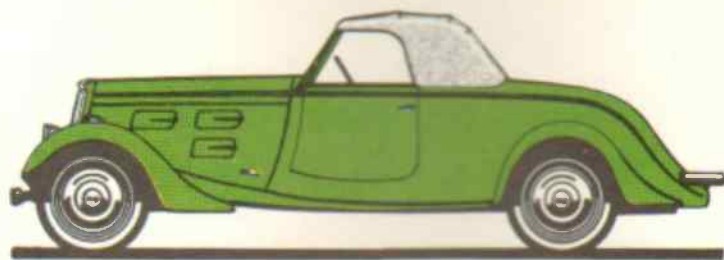
peut ainsi constater les effets des déclenchements précis provoqués par l'accélération de régime-moteur, des variations de dépression dans la tubulure d'admission, des interventions éventuelles du conducteur sur la pédale d'accélérateur, etc... Sur le côté gauche du moteur, les visiteurs aperçoivent aussi le déclencheur électrique, près duquel se trouve un correcteur à dépression agissant sur un régulateur centrifuge en fonction de l'accélération demandée.

La transmission Fleischel semble prête pour la production de série. Les tarifs Peugeot du Salon 1935 la mentionnent déjà officiellement; elle est proposée en option contre un supplément de... 6.000 F, soit un quart du prix de la voiture. C'est sans doute à cause de ce coût élevé que la 402 automatique ne sera pas commercialisée. Elle est pourtant parfaitement au point sur le plan technique, ce qui permet à une 402 automatique de s'offrir le luxe – au cours de l'hiver 1935-36 – d'aller narguer chez eux les constructeurs de Detroit qui s'apprêtent, eux aussi, à se lancer dans l'automatisme intégrale.

\* Voir "Toutes les Citroën pages 76 et 187, même auteur, même éditeur.



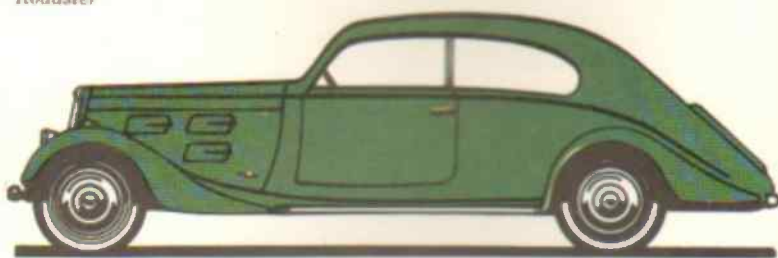
Conduite intérieure grand luxe



Roadster



Limousine familiale



Coach profilé

## 12 CV – TYPE 601 D

La fabrication de la 601 D a été arrêtée en juillet 1935, quelques semaines avant le lancement de la 402. Toutefois, Peugeot en possède un stock important, aussi la 601 est-elle encore exposée au Salon 1935, mentionnée dans les tarifs et vendue jusqu'au début de 1936. La version 1936 est reconnaissable à ses jantes garnies d'un enjoliveur.

veur chromé; à part cela, c'est exactement la même voiture que l'année précédente (voir caractéristiques page 147). Quatre carrosseries seulement restent disponibles : conduite intérieure grand luxe 6 places 28.800 F, roadster 32.000 F, limousine familiale 32.000 F et coach profilé 35.000 F.



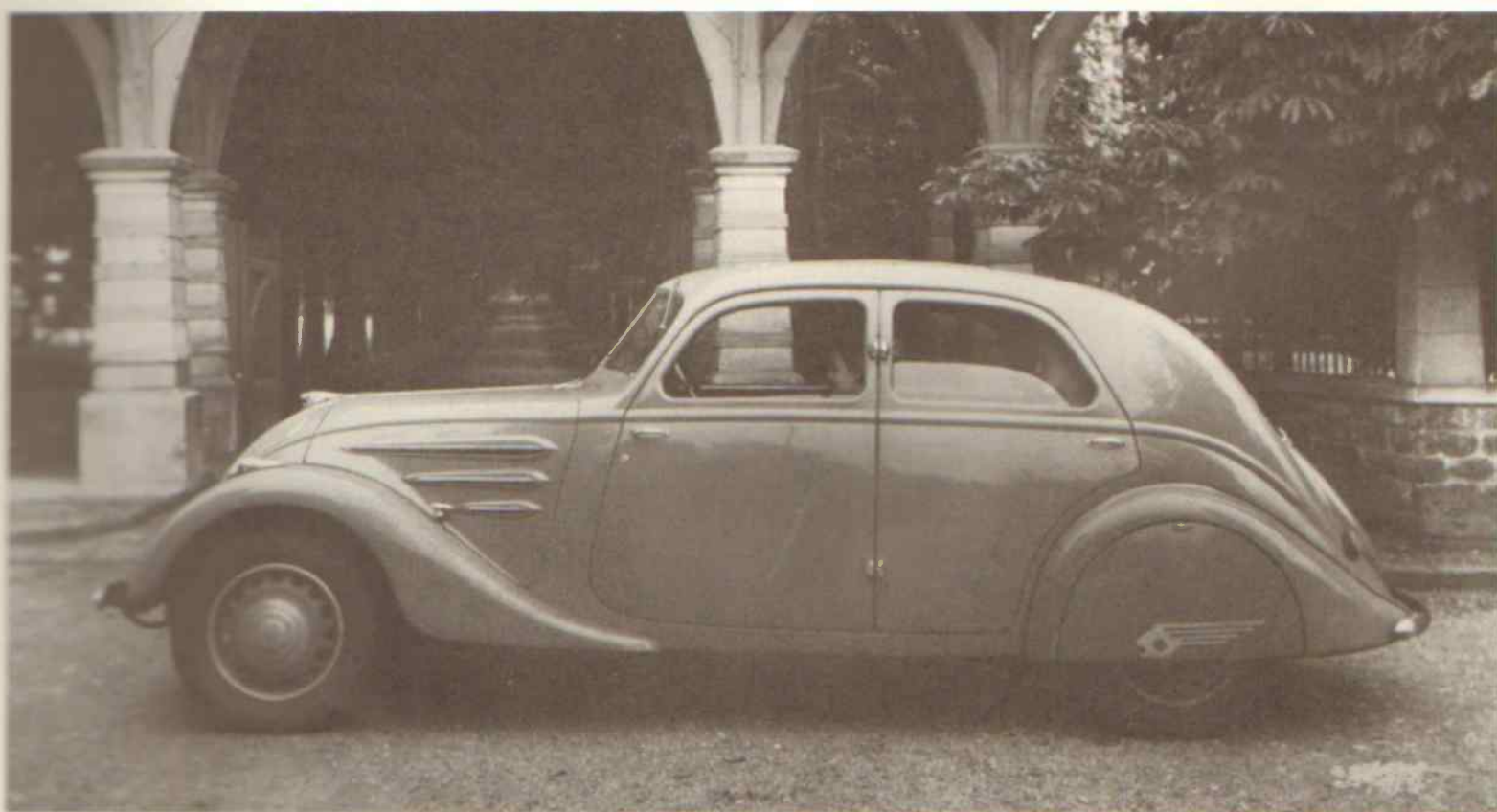
Conduite intérieure et limousine familiale 601 D; les derniers modèles 1936 reçoivent des jantes cerclées d'un enjoliveur.

**1937** L'année dernière, la 402 avait éliminé les 401 et 601. Cette année c'est au tour de la 301 de disparaître. Elle est remplacée par la nouvelle 302 qui descend en droite ligne de la 402. Elle en reprend toutes les formes, mais sa carrosserie est réduite au pantographe. Elle est moins longue et moins large que celle de la 402 et n'existe pas en version à 6 glaces. La gamme 302 se réduit d'ailleurs à deux modèles : une berline et un cabriolet décapotable. Sur le plan mécanique, on retrouve dans la 302 beaucoup de formules innovées avec la 402 : moteur 4 cylindres self-amorti à soupapes en tête, boîte de vitesses avec 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> synchronisées, freins auto-serreurs, roues avant indépendantes, amortisseurs hydrauliques sur les 4 roues, graissage interne sous pression de toutes les lames de

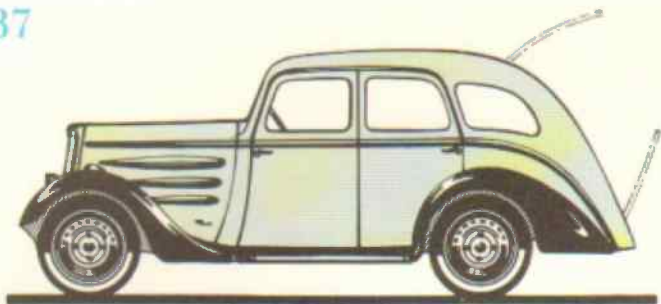
ressorts, etc... Comme la 402, la 302 dispose d'une commande à distance d'inclinaison des phares ; de plus – puisqu'il s'agit d'une voiture qui se veut économique – son carburateur Solex est muni d'un dispositif économiseur d'essence commandé du tableau de bord. Pour son bas de gamme, Peugeot conserve la 301 pratiquement telle... en la rebaptisant 201 ! La nouvelle 201 M est simplement reconnaissable à ses trois motifs de refroidissement horizontaux (style 402) placés de chaque côté du capot. Quant à la 402, elle demeure inchangée, sauf le cabriolet métallique transformable qui reçoit une commande mécanique à la place de l'électrique trop coûteuse. Une autre nouvelle 402 figure sur le stand Peugeot du Salon 1936, mais celle-là n'est pas vendue : c'est le prototype Andreau décrit page 268.



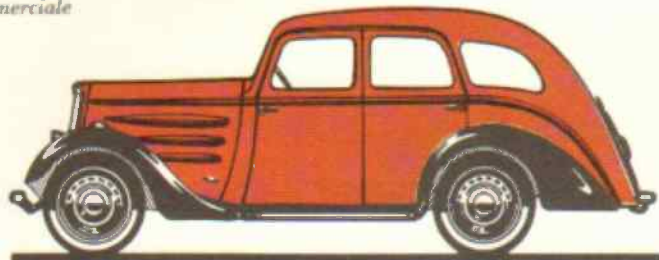
*Le stand Peugeot du Salon de Paris 1936. La nouveauté pour cette année est la 302, mais la reine du stand est la 402 Andreau "1940", voiture aérodynamique expérimentale avec moteur 4 ou 8 cylindres, sur laquelle de nombreux détails et documents inédits figurent dans la seconde partie de ce livre réservée aux modèles hors-série (voir pages 266 à 271).*



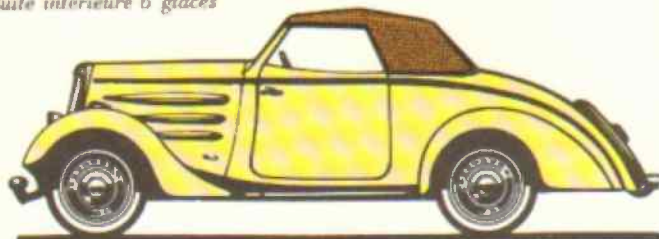
*La nouvelle 302 existe seulement en berline (ci-dessus) et en cabriolet décapotable.*



Commerciale



Conduite intérieure 6 places

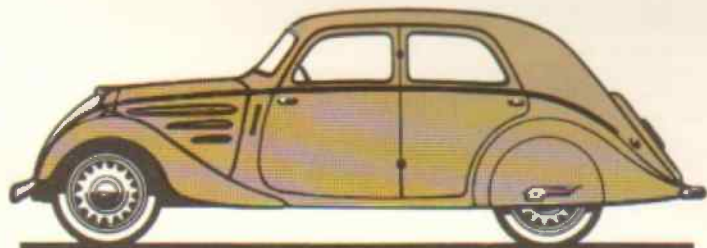


Cabriolet décapotable

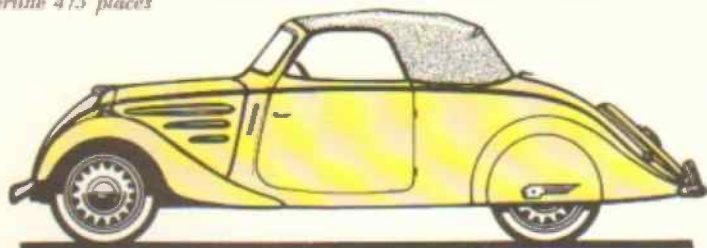
### 8 CV – TYPE 201 M

Dernière Peugeot à soupapes latérales qui – malgré son nouveau matricule – est en fait la 301 D de l'année précédente. La 201 M est fabriquée d'août 1936 à septembre 1937, en 16.661 exemplaires.

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres à soupapes latérales type SER 5</li> <li>• Cylindrée : 1.465 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 72 x 90 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 8 CV</li> <li>• Puissance réelle : 35 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 428 cm</li> <li>• Largeur : 150 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Empattement : 259 cm</li> <li>• Poids : 1.030 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 100 km/h</li> <li>• Prix Salon 1936 :                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Conduite intérieure luxe 6 places : 15.900 F</li> <li>– Conduite intérieure grand luxe 6 places : 17.300 F</li> <li>– Cabriolet 2 places : 19.400 F</li> <li>– Commerciale : 17.900 F</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|



Berline 4/5 places



Cabriolet 2/4 places

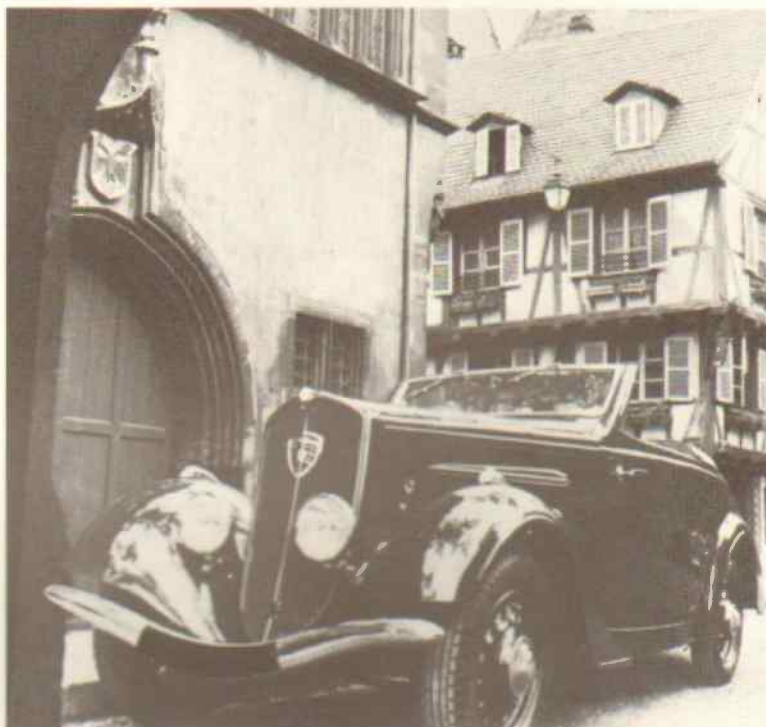
### 10 CV – TYPE 302

Nouveau modèle dérivé de la 402. Comme celle-ci, la 302 peut recevoir un toit ouvrant en option, mais en revanche, elle n'est pas livrée avec boîte Cotal. La 302 est produite d'août 1936 à avril 1938, en 25.083 exemplaires. Par ailleurs, une série spéciale de 302 SS est réalisée en 20 exemplaires de décembre 1936 à juin 1937 ; cette série préfigure la 402 Légère qui naîtra à l'automne 1937.

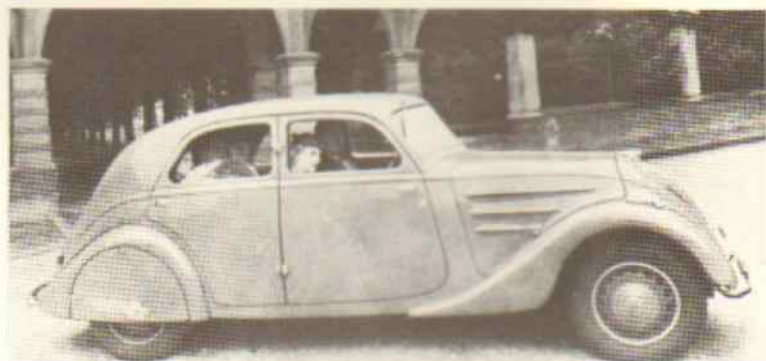
- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moteur 4 cylindres à soupapes en tête type TE</li> <li>• Cylindrée : 1.758 cm<sup>3</sup></li> <li>• Alésage, course : 78 x 92 mm</li> <li>• Puissance fiscale : 10 CV</li> <li>• Puissance réelle : 43 ch</li> <li>• Transmission classique, boîte 3 vitesses</li> <li>• Longueur : 450 cm</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Largeur : 157 cm</li> <li>• Empattement : 288 cm</li> <li>• Poids : 1.100 kg</li> <li>• Vitesse maximale : 105 km/h</li> <li>• Prix Salon 1936 :                     <ul style="list-style-type: none"> <li>– Berline luxe : 19.500 F</li> <li>– Berline grand luxe : 20.500 F</li> <li>– Cabriolet décapotable grand luxe : 24.500 F</li> </ul> </li> </ul> |
|---|---|



Conduite intérieure 201 M.



Cabriolet 201 M.



Berline 302.



Cabriolet 302.

# LES VOITURES DE TOURISME

# Peugeot 1937

## 402

La classe 402 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### ROADSTER GRAND LUXE (R 4)

La classe 402 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CONDUITE-INTÉRIEURE 6<sup>e</sup> LUXE (N 4 Y)

La classe 402 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CONDUITE-INTÉRIEURE LIMOUSINE (F 4)

La classe 402 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CABRIOLET MÉTALLIQUE DÉC. (E 4 Y)

La classe 402 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CABRIOLET DÉCAPOTABLE 4 PL. (D 3)

La classe 402 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

## 302

La classe 302 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CONDUITE-INTÉRIEURE 6<sup>e</sup> LUXE (N 3 Y)

La classe 302 est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

## 201 M

La classe 201 M est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CABRIOLET DÉCAPOTABLE 2 PLACES (A 8 D)

La classe 201 M est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

### CONDUITE-INTÉRIEURE LUXE 201 M (A 6)

La classe 201 M est la plus grande à deux portes Peugeot. Motorisée 4 cylindres à cylindres 12 CV, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves. Elle est à deux portes, elle est équipée d'un moteur à carburateur 2 litres 4 valves.

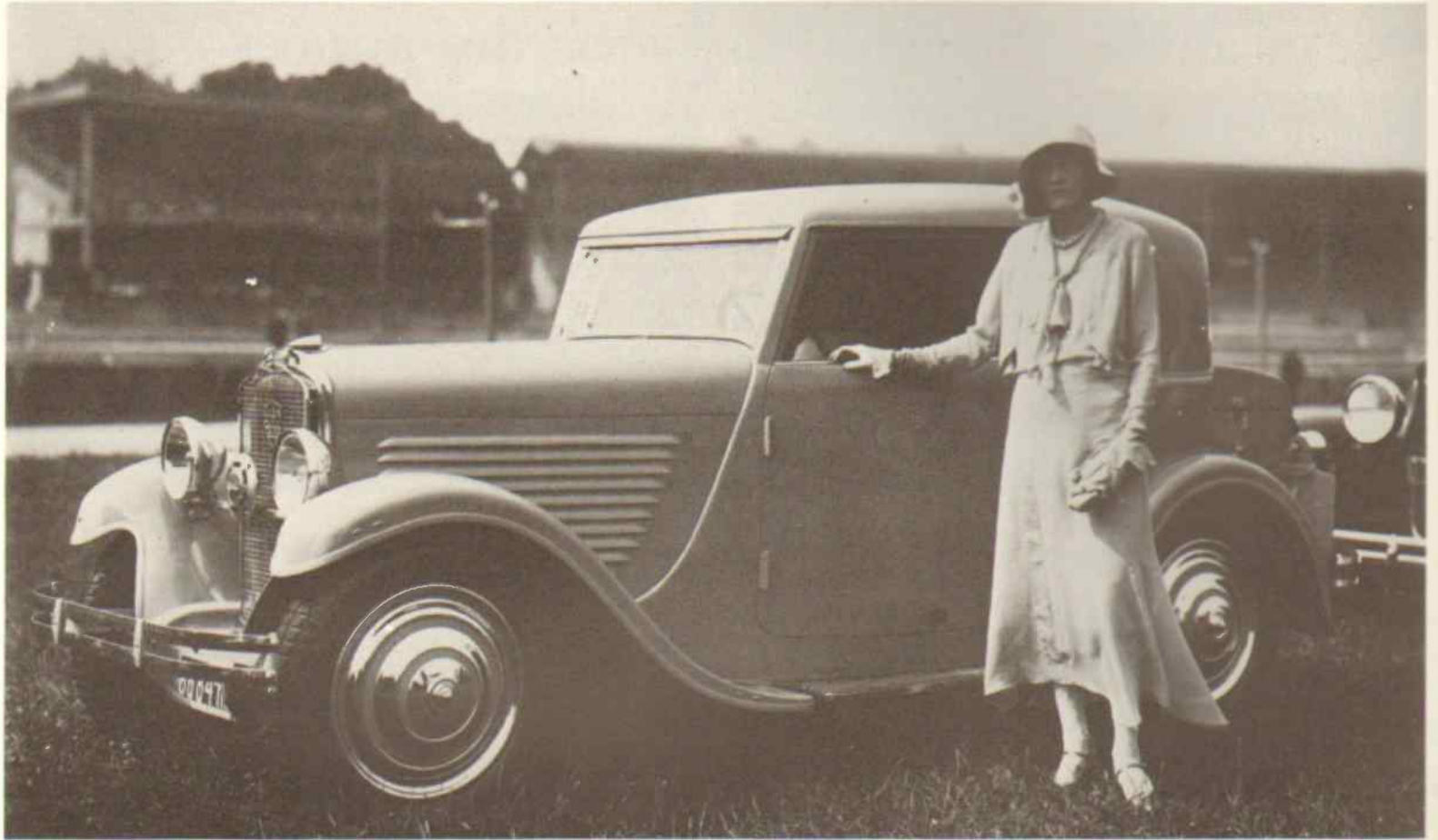
Reproduction du dépliant Peugeot 1937, au dos duquel figurent les commerciales et le taxi 402.



# PEUGEOT SPÉCIALES DES ANNÉES TRENTE

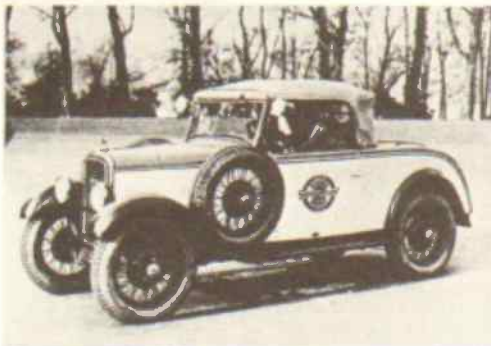
Une ère nouvelle s'ouvre pour Peugeot avec la 201, première d'une lignée moderne qui va se développer au cours des années trente. Ces voitures sérieuses ne se prêtent guère aux habillages de fantaisie, mais néanmoins quelques carrossiers dessinent pour elles des robes hors-série.

## 201, 301, 401 et 601

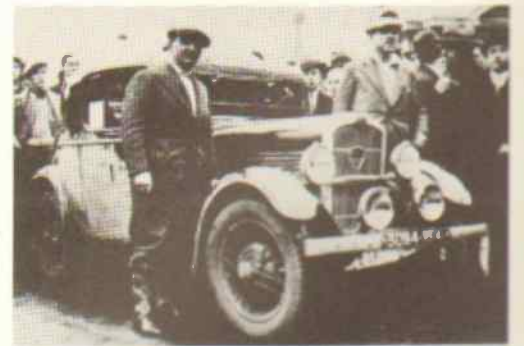


Un coach 201 présenté dans un concours d'élégance de l'été 1932. Le tablier incurvé prolonge l'inclinaison du pare-brise ; la porte a des montants de vitres très fins et ne comporte aucune moulure de ceinture de caisse.

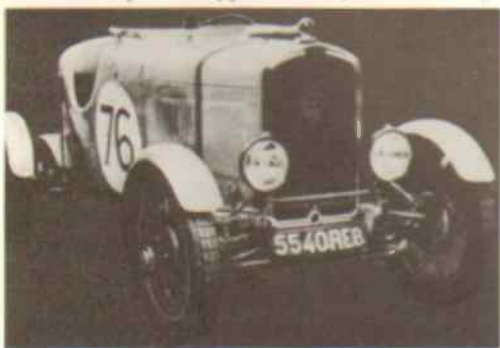
Les bonnes qualités routières des 201 et 301 incitent très vite les sportifs à en extrapoler des versions rapides. Ainsi naissent plusieurs torpédos hors-série dont les carrosseries sont allégées. Certains participent à des courses ou des rallyes, d'autres battent des records. La plus connue des Peugeot sportives de cette époque est la 201 X (20 exemplaires sortis en 1931) dont le moteur a été étudié par Bugatti ; c'est un 4 cylindres à arbre à cames en tête de 994 cm<sup>3</sup> (60 x 88 mm), dérivé en droite ligne du type 35 fabriqué à Molsheim. Des 201 spéciales S et CS ont également été préparées par l'usine en 1932 ; leur moteur 1.084 cm<sup>3</sup> avait une course réduite (63 x 87 mm au lieu de 63 x 90 mm pour les types de série).



Selon une mode de l'époque, Peugeot organise des raids en Afrique pour démontrer l'endurance de ses voitures. Au début de 1930, une mission transsaharienne parcourt en 32 jours les 16.000 kilomètres du trajet Alger-Dakar et retour. Les voitures dérivent de la série, mais avec des pneus plus gros et



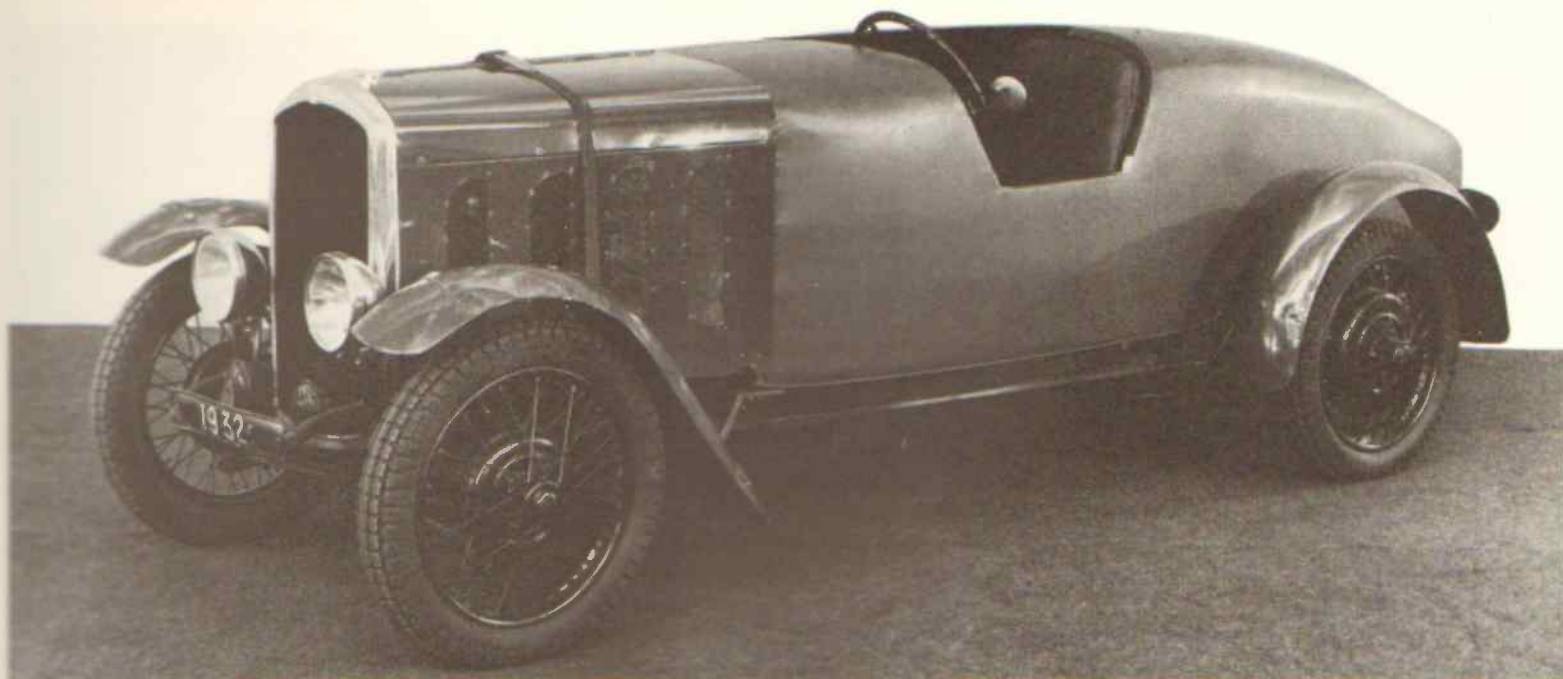
quelques aménagements spéciaux. Ci-dessus à gauche : la 201 de Boillot, le chef de cette expédition publicitaire. Ci-dessus à droite : un coach 201 spécial utilisé au Rallye de Monte-Carlo par MM. de Cortanze et de Lavalette. Ces deux voitures sont équipées de roues à rayons hors-série.



Le torpédo 201 X reçoit une caisse légère et de simples garde-boue ; il est très apprécié pour les courses de côte.



Préparée par Yacco et pilotée par César Marchand, cette 301 spéciale (baptisée Delphine) a battu, au milieu des années trente, plusieurs records sur route et à Montlhéry. Delphine est moins connue que les Rosalie Citroën-Yacco de la même époque.



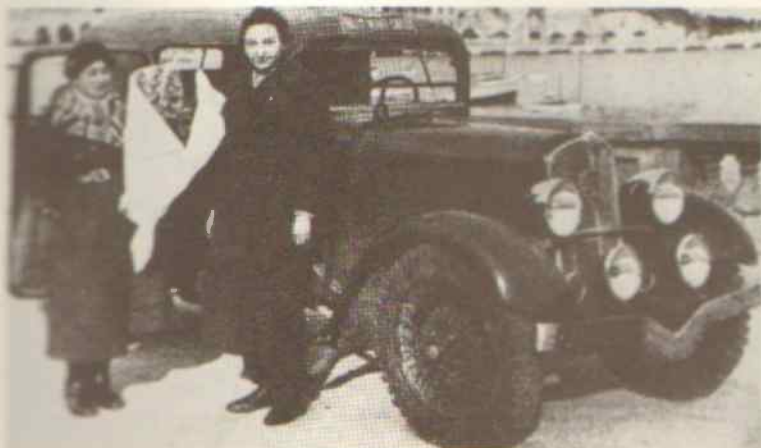
*Pilotée par André Boillot les 1<sup>er</sup> et 2 juin 1932, cette 301 spéciale bat dans sa classe le record international des 24 heures à plus de 110 km/h de moyenne. Cette performance contribue au bon départ commercial de la 301 qui vient d'être lancée.*



*André Boillot et sa 301 spéciale, après le record du 2 juin obtenu sur l'autodrome de Miramas.*

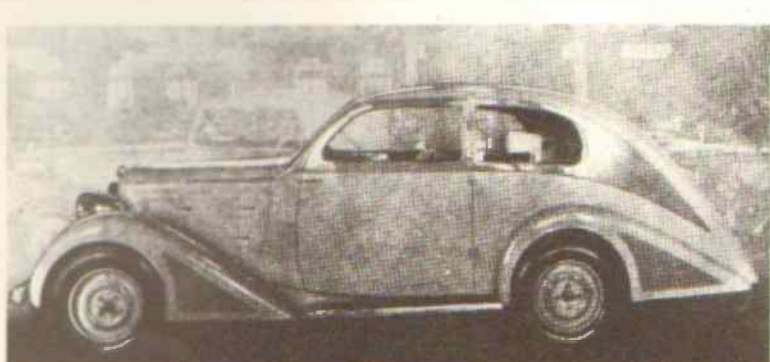
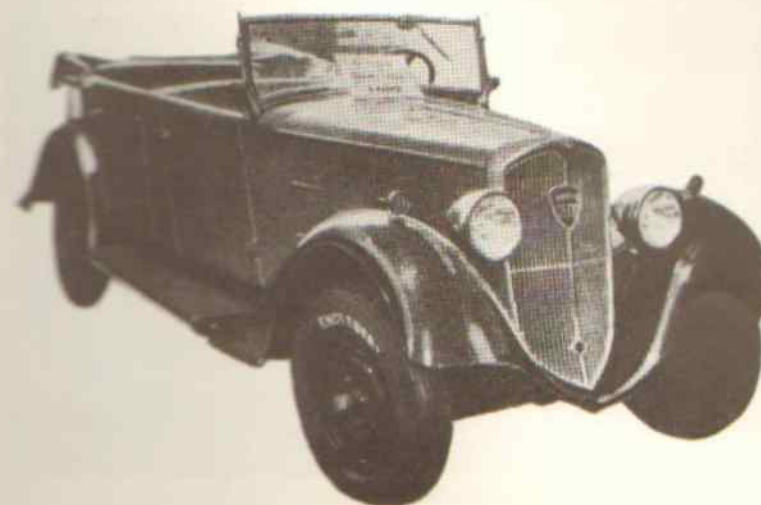
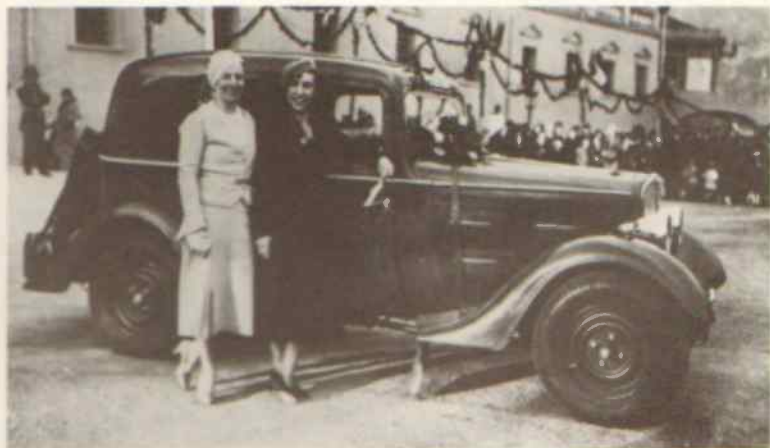


*En 1933, la firme La Licorne a choisi la caisse de la 201 pour habiller certains de ses modèles.*



*A gauche : le coach spécial 301 avec lequel Mmes Hustinx-des Forest remportent la Coupe des Dames du Rallye de Monte-Carlo 1934.*

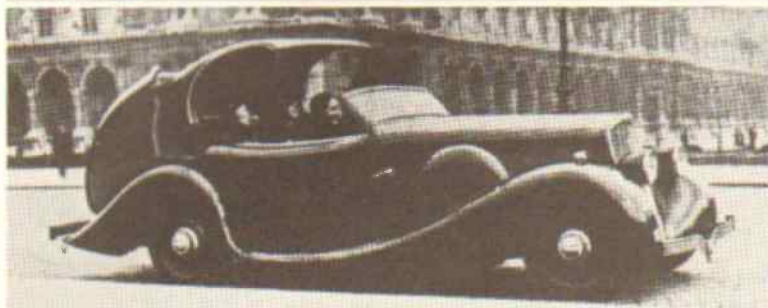
*A droite : un autre coach spécial 301 du même Rallye de Monte-Carlo 1934. Celui-ci est de l'année, tandis que le coach précédent est un type 1933 transformé.*



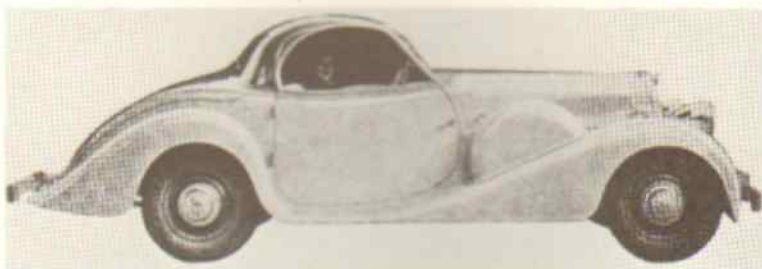
*Le torpédo 301 ci-contre a été carrossé en Belgique au cours de l'automne 1933 et exposé au Salon de Bruxelles. Le coach ci-dessus sort des ateliers de Meulemeester ; il est photographié ici au Salon de Paris 1933. Ce modèle peint en deux tons se singularise par ses ailes enveloppantes et surtout par son arrière style "queue de castor" qui va être adopté l'année suivante pour toutes les conduites intérieures Peugeot de série.*



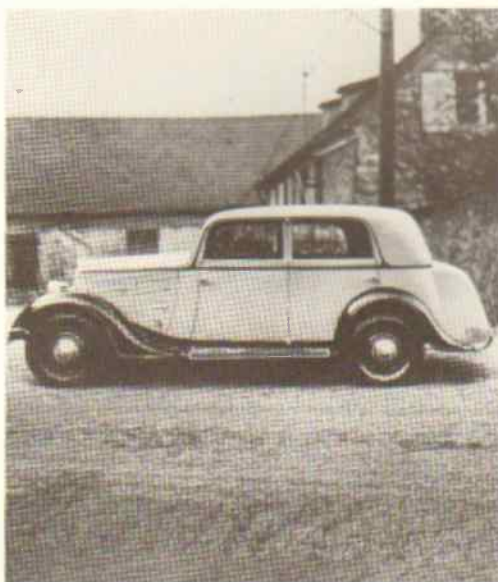
## Les « Éclipse » transformables



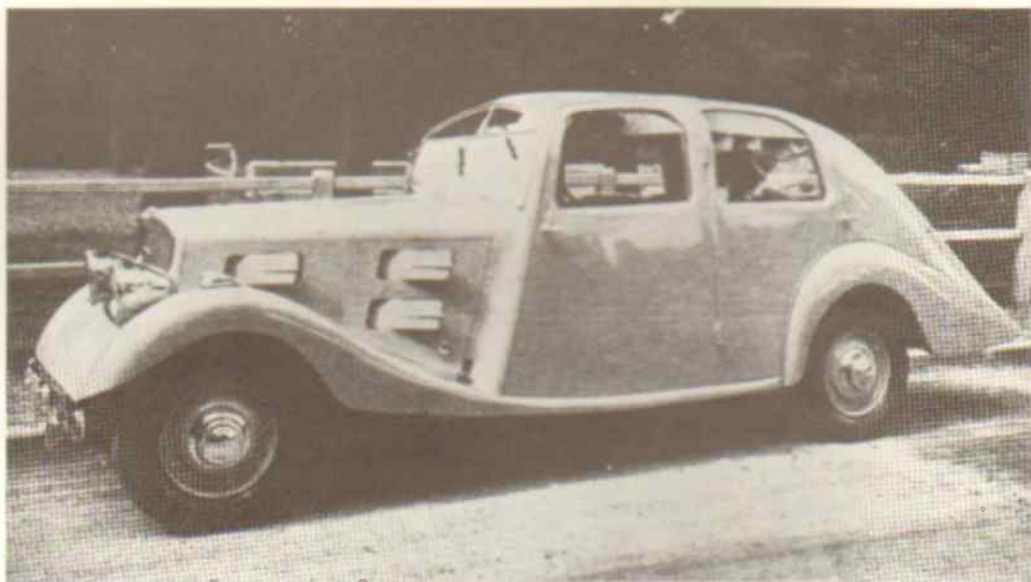
Les premières Peugeot «Éclipse» ont été réalisées grâce à la rencontre de trois hommes : Darl'Mat l'un des principaux concessionnaires Peugeot, Marcel Pourtout carrossier à Rueil et Georges Paulin, dentiste de son état mais dont le violon d'Ingres est le dessin d'automobiles. Celui-ci travaille souvent en dilettante pour Marcel Pourtout et un jour de 1933 il a l'idée d'un toit métallique totalement escamotable dans le coffre arrière. Il fait breveter son invention, la baptise Éclipse et la soumet à Marcel Pourtout auquel Darl'Mat vient justement de demander la création d'un modèle original sur base Peugeot. Ainsi naissent au printemps 1934 les Peugeot Éclipse, appelées aussi les voitures Paulin. Les transformables Éclipse sont le plus souvent montées sur châssis 601 (comme ci-dessus et ci-contre), mais elles ont habillé aussi des 301.



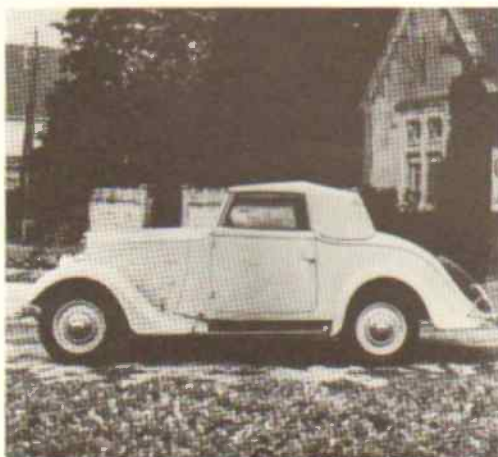
Transformable Éclipse montée sur un châssis 301. En quelques secondes, la voiture découverte se transforme automatiquement en coupé, en marche comme à l'arrêt, grâce à une commande électrique.



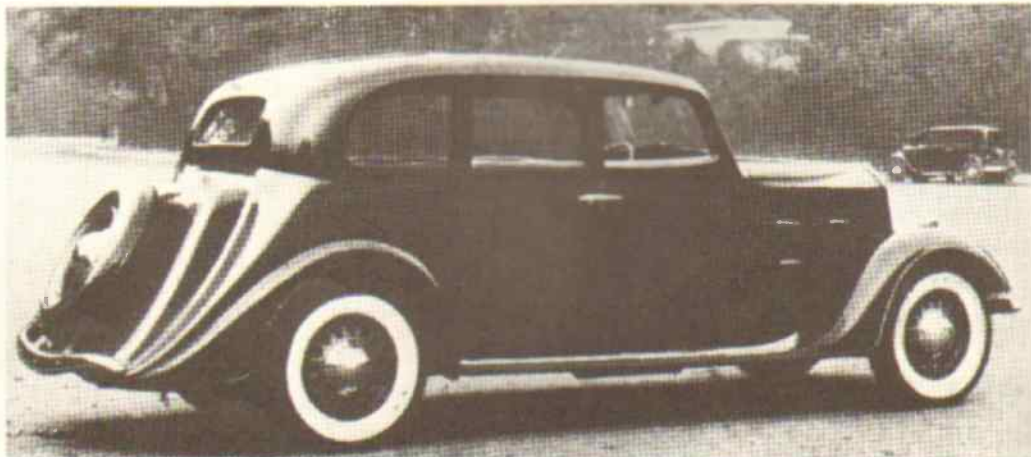
Prototype d'une des berlines aérodynamiques proposées en série à la fin de 1933. Le pare-brise et les entourages de vitres ont déjà pris leur forme mais la partie arrière n'est pas encore définitive.



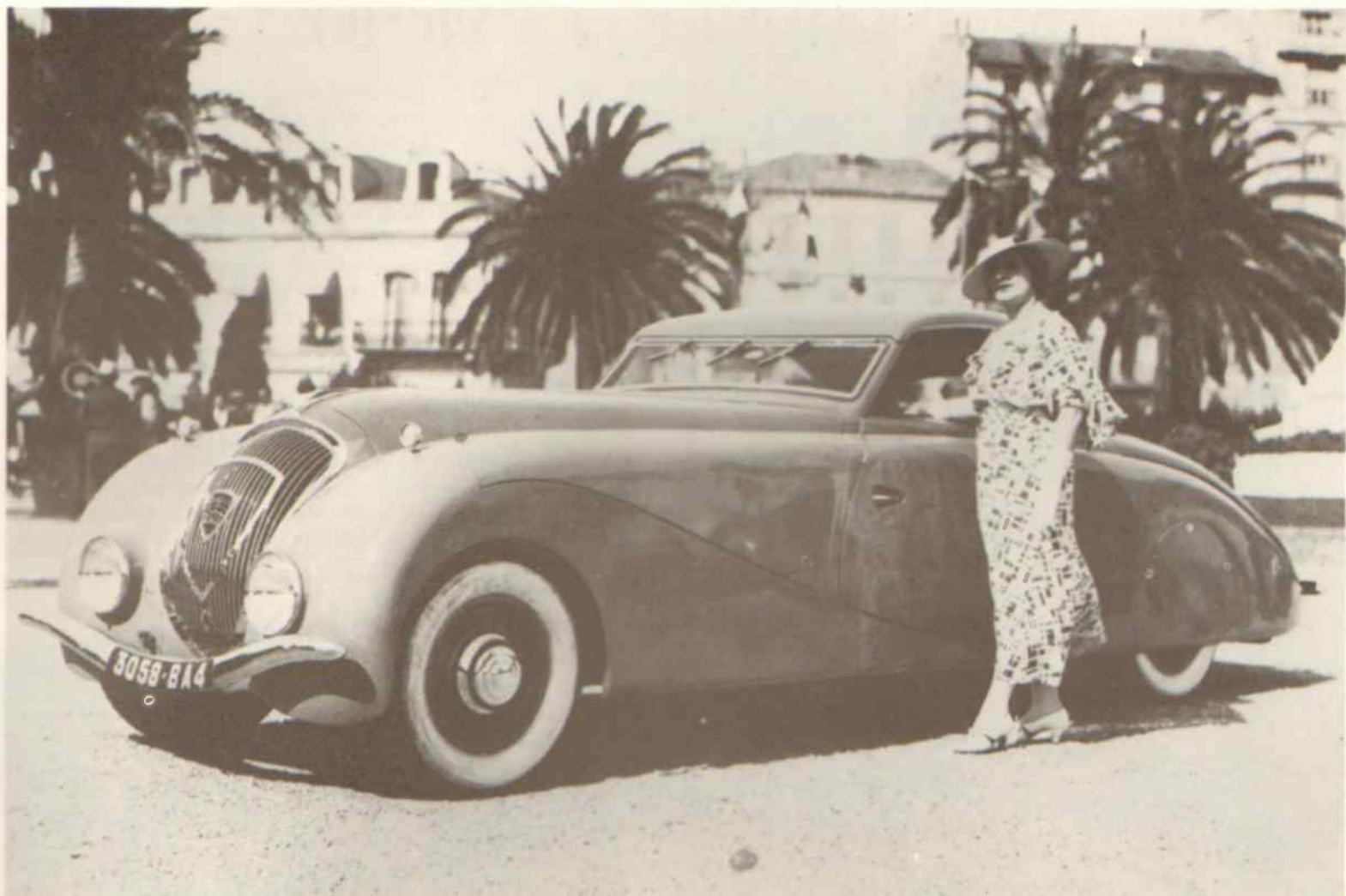
Conduite intérieure aux lignes hardies présentée par Gaston Grummer dans les concours d'élégance de l'été 1934. La carrosserie Aéroprofil brevetée par Grummer habille ici un châssis 601, mais on l'a vue aussi sur des Renault et Citroën. Outre sa ligne très "aérodynamique", cette voiture présente la particularité d'avoir des vitres latérales et un pare-brise à pans coupés.



Cabriolet 201 de Meulemeester (1933).

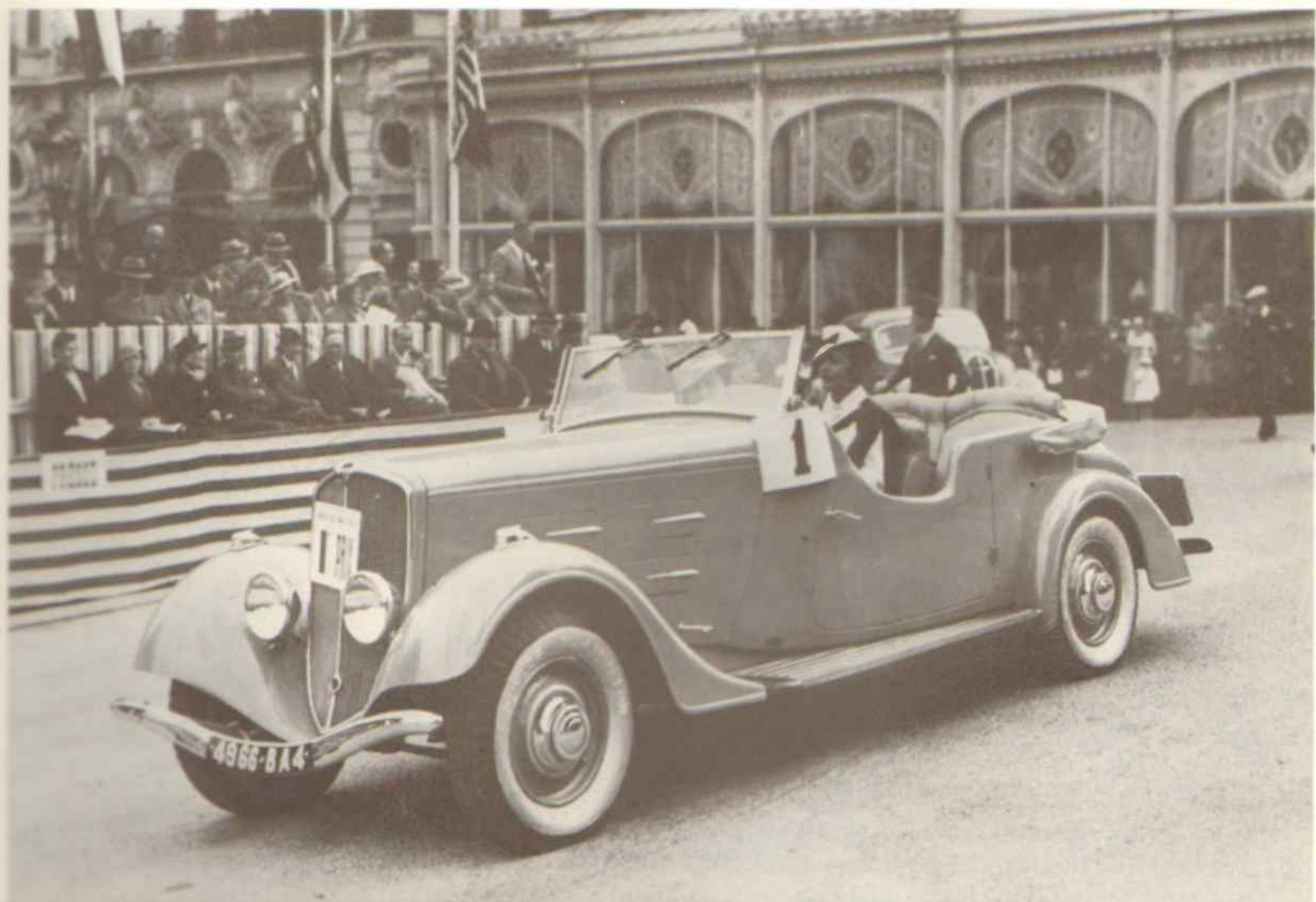


Conduite intérieure 6 places 401 réalisée en 1935 par Louis Dubos.



*La 601 Éclipse acquise par Marcel Pagnol le 20 août 1935. Présentée par Josette Day dans plusieurs concours d'élégance de l'époque, cette voiture aux lignes surprenantes a été utilisée dans le film "Le Schpountz" dont Fernandel était la vedette. Cachée pendant la guerre dans un grenier à foin du château de la Buzine à Aubagne, cette 601 a été offerte au début des années soixante par Marcel Pagnol au collectionneur de Noves Hubert Auran dont nous reparlerons plus loin à propos des 402 Andreau.*

*La 601 Éclipse de Marcel Pagnol est un exemplaire unique. La carrosserie due à Marcel Pourtout se singularise par sa forme ponton - très en avance pour l'époque - et par sa calandre bombée qui préfigure celle des 402. Cette voiture était munie d'un toit transformable à commande électrique, système Paulin.*



*Torpédo 601 à portes échançrées, présenté en 1935 lors d'un concours d'élégance.*

**POUR LA 6<sup>ème</sup> FOIS**  
**Peugeot**  
**TRIOMPHE DANS LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE**

TARIFLEY 2 CV  
 14.000 Fr.

Les Courses de Vitesse  
 au Palais  
 des Sports de Toulouse

Peugeot triomphe de nouveau au vélodrome de son pays par son succès de vitesse. Cette fois-ci, ce n'est pas un simple succès de vitesse, mais un triomphe de la puissance et de la vitesse. Les Peugeot 2 CV ont été les premiers à franchir la ligne d'arrivée. Ce succès est dû à la puissance et à la vitesse de nos moteurs. Les Peugeot 2 CV ont été les premiers à franchir la ligne d'arrivée. Ce succès est dû à la puissance et à la vitesse de nos moteurs.

Le Tour de France au vélodrome de 1929 a été une grande épreuve pour Peugeot. Les Peugeot 2 CV ont été les premiers à franchir la ligne d'arrivée. Ce succès est dû à la puissance et à la vitesse de nos moteurs.

Juin 1929

Les clients de Peugeot

**Peugeot**

Août 1929

**Peugeot**

SUR LES PLAGES  
 À LA MODE  
 UNE VOITURE  
 À LA MODE  
 LA 12 CV. 6 CYL.

CONDUITE INTÉRIEURE  
 5 PLACES 4 VITESSES  
 59.800 Fr.

Septembre 1929

LA "201"

LE NOUVEAU MODÈLE  
 PRÉSENTÉ PAR

**Peugeot**

AU SALON 1929

Octobre 1929

LA 201

VOUS LES DITES-VOUS DANS VOS BUREAUX  
 ET DANS VOS SALONS

LA 201  
 VOUS LES DITES-VOUS DANS VOS BUREAUX  
 ET DANS VOS SALONS

**Peugeot**

Décembre 1929

il  
 vous  
 faudrait  
 deux  
 voitures

5 CV Peugeot

Mars 1930

le raid transafricain Alger-Dakar... retour  
 10.000 kms en 32 jours  
 consacrer la qualité des voitures construites  
 pour

**Peugeot.**

La 5 CV - La 201 - La 12 CV - La 1.200 cc. - Les autres modèles.

Le raid a été accompli avec des voitures de série, normales, à 4 roues - sans aucune préparation spéciale. Les Peugeot ont été les seuls à franchir la ligne d'arrivée. Ce succès est dû à la puissance et à la vitesse de nos moteurs.

Avril 1930

quand vous êtes "gratte"  
 dans Paris

c'est par une

5 CV Peugeot

Mai 1930

VOUS PERDEZ  
 DES MINUTES  
 PRÉCIEUSES

LA CIRCULATION SÉRIEUSE  
 RAIT TROIS  
 FOIS PLUS  
 RAPIDE  
 SI VOUS AVIEZ TOUS  
 UNE

CABRIOLET : 13.750  
 CONDUITE  
 INTÉRIEURE : 15.750

5 CV Peugeot

Juin 1930

# "201"

La "201" présentée au Salon de l'Automobile 1930 a remporté un succès sans précédent.

Devenue la voiture de la mode, de la grâce, de l'élégance, elle a été choisie par les fabricants de vêtements et de chaussures.

La jeune classe de cette génération pour elle-même a dit : "Voilà..."

Après la performance remarquable des 24 heures de Montlhéry, elle a été choisie par une commission officielle de plus de 500 experts à l'étranger, après les épreuves traditionnelles internationales de 16.000 km, la "201" a obtenu le record de vitesse.

Sur la demande d'une Société américaine d'un tel montant de la vente, un total de 1.500 voitures ont été livrées à cette époque pour les marchés d'Amérique, 500 livrées aux autres continents.

Même le régime français, à 3.270 francs, l'a choisie après l'essai, car sa silhouette et sa silhouette sont de l'ordre de l'élégance moderne, et son caractère de confort d'un caractère de confort.

Signifie, enfin, la victoire internationale que vient d'obtenir la "201" au concours mondial de l'automobile à Paris de la Coupe de l'Automobile de la Seine.

La production mondiale de la "201" a dépassé 1.500 voitures en mai 1930, elle approche rapidement de 2.000.

Peugeot

Conduite 60"	21.000 fr.
Cabriolet	22.000 fr.
Tourisme 60"	19.200 fr.
Camionnette	17.500 fr.

Juillet 1930

## LA VELETTE DU SALON DE L'AUTOMOBILE

...LA 201 Peugeot

Octobre 1930

# Peugeot

## MODÈLES 1931

Octobre 1930

# 201

Cabriolet décapotable grand luxe 23.000 fr.

# 201

Société Anonyme des Automobiles Peugeot Paris  
No. capital de 500 millions de francs

Novembre 1930

# Peugeot 201

...LA 201 Peugeot

Septembre 1931

# POUR 1932 Peugeot

...AMÉLIORE le fini, l'élegance et le confort de vos Peugeot 201 et présente des modèles de tourisme à partir de 16.900 frs

...CRÉE la 201 T le modèle ultime le plus beau, le plus rapide, le plus utile 750 km/h, 1000 cc

...LANCE la 201 "CONFORT" la première voiture française à ROUES AVANT INDÉPENDANTES construite en grande série. Equipée avec une gamme de carrosseries entièrement nouvelles, elle offre à ses passagers une suspension, une tenue de route et une souplesse de direction jusqu'alors inconnues.

Octobre 1931

# Noël 1931

...201

Médaille de Tourisme 201  
16.900

# Peugeot

Décembre 1931

# RALLYE DE MONTE-CARLO CHAMPIONNAT DU MONDE DE TOURISME

1<sup>er</sup> DE LAVALETTE DE CORTAZZE  
Départ : UMÉA  
3.751 km.

# Peugeot

2<sup>er</sup> ANDRÉ BOILLOT  
H. KRAMER  
Départ : ATHÈNES  
3.786 km.

CONCESSIONNAIRES

LYONNAIS, E. & FLEURY, J. & Co. Paris  
L. LUGARE, W. ZWISLOCKY & Co. Lyon  
SALE, KRUMHOLTZ & Co. St. Etienne  
BOISSE, HANS STUBER & Co. Genève  
M. A. VILLARD & VICTOR, S. & Co. G. Genève

STRASBOURG, J. & Co. Strasbourg  
D. & Co. Metz  
M. & Co. Nancy  
M. & Co. Reims  
M. & Co. Toul  
M. & Co. Verdun  
M. & Co. Metz

Mars 1932

# trois réflexions...

BON MARCHÉ A L'ACHAT ?  
ECONOMIQUE A L'USAGE ?  
AVANTAGEUSE A LA REVENTE ?

..une solution

# 201 Peugeot

Avril 1932

SUCCÈS

301  
201

**ROUES AVANT INDÉPENDANTES**

La 301 est montée sur le nouveau châssis bloctube.

Inébranlable aux reprises et en côte, la 301 est cependant une voiture économique.

**Peugeot**

Octobre 1932

201  
301  
BLOCTUBE

**ROUES AVANT INDÉPENDANTES**

**Peugeot**

Novembre 1932

PEUGEOT  
n'a pas à faire l'éloge de sa Ber - 301...  
ceux qui l'ont essayée s'en chargent!

**Peugeot**

Décembre 1932

UNE VOITURE VOUS DEPASSE...  
C'EST UNE 301

110 de moyenne pendant 24 heures à Miramas

Moins de 9 lit. à 1000 kms  
Contrôlé par F.A.C.F.

La 301, voiture de VITESSE est aussi une voiture ECONOMIQUE

**Peugeot**

Janvier 1933

ROUES AVANT INDÉPENDANTES

**Peugeot**

TOUS CEUX QUI LES ONT ESSAYÉES  
DISENT

*confort inégalable*  
*progrès de la vitesse*  
*sécurité totale*  
*moyennes imbattables*

BLOCTUBE

**TOUT LE MONDE Y VIENDRA**

Février 1933

Stand 32

les 201... et les 301  
A ROUES AVANT INDÉPENDANTES

**Peugeot**

Tous ceux qui les ont essayées disent...

*confort inégalable*  
*progrès de la vitesse*  
*sécurité totale*  
*moyennes imbattables*

CONCESSIONNAIRES

ALGER: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	BOULOGNE: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	BRUXELLES: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	CHATELAIN: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance
CLERMONT: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	COGNAC: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	DIJON: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	LYON: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance
MARSEILLE: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	MONTECARLO: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	NANTES: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	PARIS: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance
PERNAN: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	REIMS: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	ROUEN: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance	STRASBOURG: BARRAUD & SAUR, 10, Avenue de l'Indépendance

Mars 1933

LA NOUVELLE PRODUCTION  
**Peugeot**  
1934

Septembre 1933

LE GRAND SUCCÈS DU SALON  
LES NOUVELLES  
201 & 301

**Peugeot 1934**

Octobre 1933

EN 1931...  
**Peugeot**  
SEUL

possédait la construction en grande série des voitures  
**A ROUES AVANT INDÉPENDANTES**

EN 1934...  
la plupart des grandes firmes  
reproduisent et perfectionnent  
**LES ROUES AVANT INDÉPENDANTES**

UNE AUTOMOBILE SANS  
**ROUES AVANT INDÉPENDANTES**  
N'EST PAS UNE VOITURE-MODERNE

201 20.500  
301 25.000

15.900 20.500

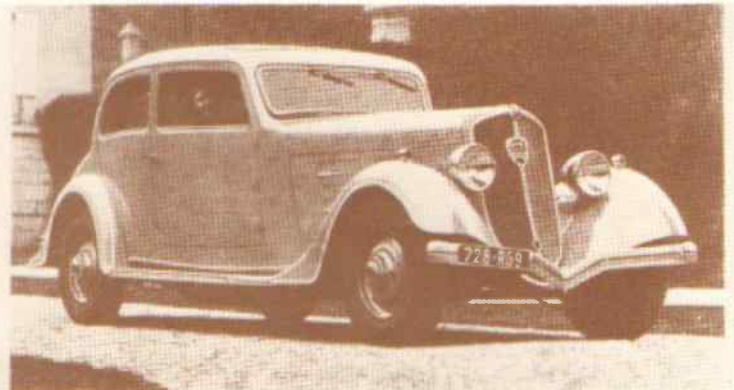
Plus de 100.000 PEUGEOT 201 et 301 à roues avant indépendantes ont déjà été mises en circulation. Elles garantissent la mise au point éprouvée de la merveilleuse suspension PEUGEOT.

Mars 1934



601 une voiture stupéfiante par son silence, sa vitesse

Avril 1934



UNE VOITURE VRAIMENT NOUVELLE  
LA 601

**Peugeot**

A ROUES AVANT INDÉPENDANTES  
TOUT LE MONDE PARLE...

...de ses moyennes imbattables  
(60 CV. effectifs — 115 en palier)

...de son silence dans la vitesse  
Luxe suprême dû à la perfection mécanique

...de son authentique économie  
13 à 15 litres aux 100 suivant moyenne horaire  
30.000 frs en Conduite Intérieure Grand Luxe.

Jamais des qualités aussi brillantes et d'aussi nombreux avantages pratiques, n'avaient été réunis jusqu'à ce jour sur une même voiture. La 601 est une véritable voiture de grand tourisme, à la portée de tous les budgets.

**TOUT LE MONDE EN PARLE. ESSAYEZ-LA**

Juin 1934



TOUT LE MONDE  
PARLE DE LA

**601**

**Peugeot**

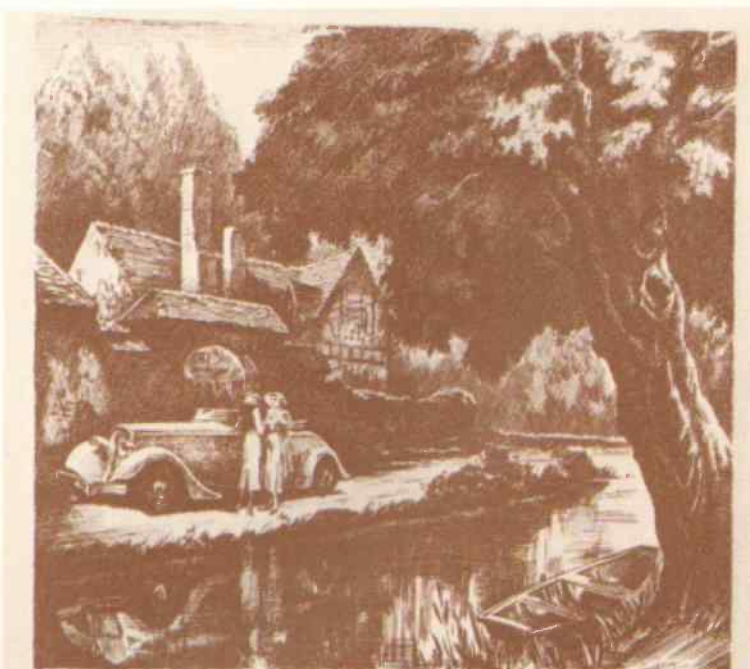
à roues avant indépendantes

de son silence  
de ses moyennes  
de son économie

La 601 est une voiture  
vraiment nouvelle

**ESSAYEZ-LA**

Mai 1934

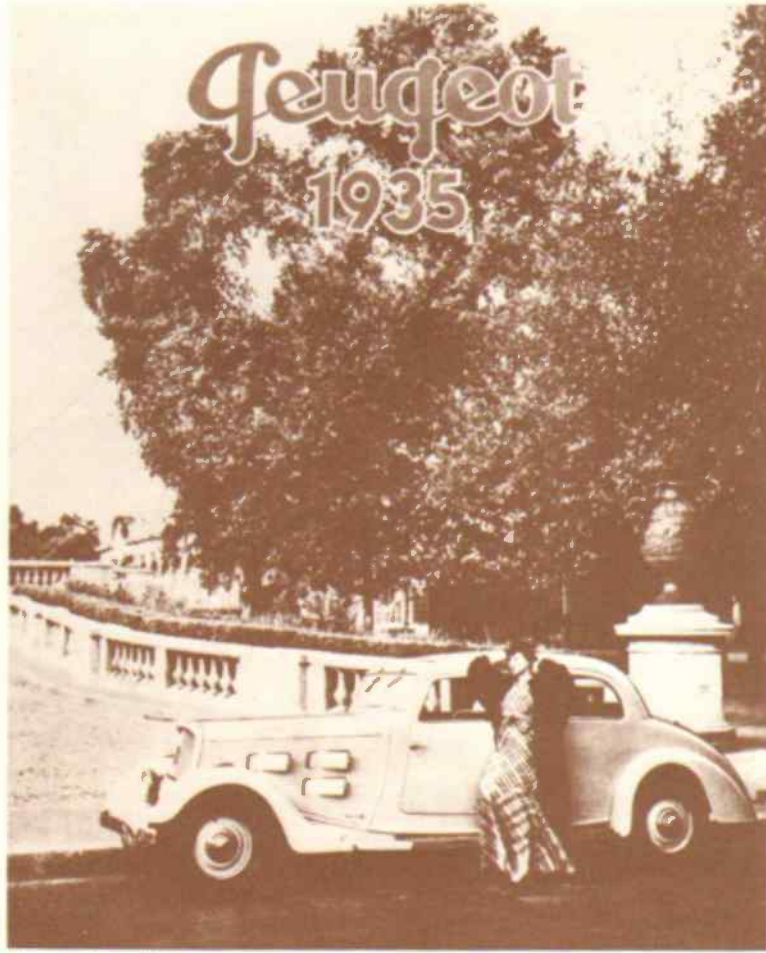


UNE BELLE VOITURE DIGNE  
DU PLUS BEAU PAYSAGE

LA 601  
**Peugeot**

à roues avant indépendantes  
60 CV effectifs  
13 à 15 lit. aux 100  
Cond. int. gr. luxe  
30.000

Septembre 1934



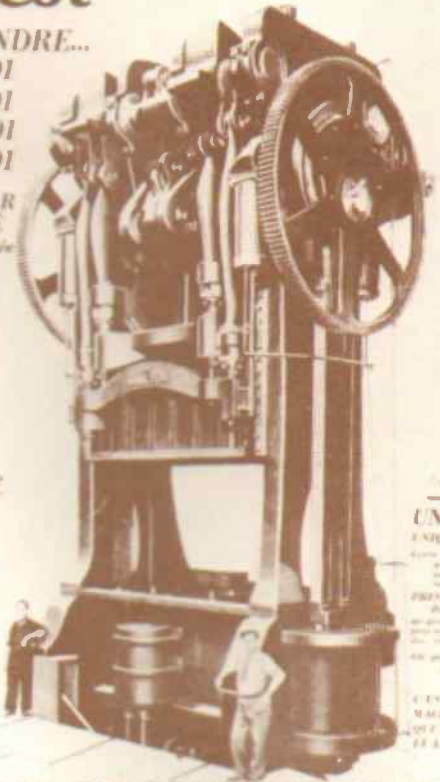
Septembre 1934

COMMENT  
**Peugeot**

PEUT-IL VENDRE...  
14.900'...201  
17.500'...301  
22.600'...401  
28.500'...601

ET GARANTIR  
LA QUALITÉ  
qui fait la renommée  
de ses voitures?..

PRIX ET  
QUALITÉ  
sont liés  
à l'exploitation  
rationnelle de son  
PUISSANT  
OUTILAGE



UN EXEMPLE

UNIQUE AU MONDE  
CETTE PRESSE PEUGEOT  
A ÉTÉ CONSTRUITE EN  
1908 POUR LE  
MONTAGE DES  
MACHINES A VAPEUR  
DE 200 CHEVAUX  
ELLE A ÉTÉ MODIFIÉE  
ET EST EN SERVICE  
DEPUIS  
C'EST LA PREMIERE  
MACHINE DE CE  
TYPE EN EUROPE  
ET LA PLUS GRANDE  
DE MONDE

UNE PEUGEOT EST CONSTRUITE POUR DURER

Janvier 1935



Salon 1934 : pour la 601, le lion Peugeot s'anime.

**RAPIDE PARIS-NEIGE**  
départ à votre heure  
itinéraire à votre choix...

la **401**  
**Peugeot**  
la plus brillante et  
la plus économique  
des 10 cv.  
vous engagera sa tenue accrue  
sur tout terrain, facile  
sur tout champ de neige foncée.

4 cylindres 10 cv, officiel  
plus de 200 à l'heure  
sans le moindre effort  
Simples, confort et silence  
d'une 4 cylindres

**22.600**  
en tout, incl. grand luxe

Février 1935

**BAGAGES**

Aujourd'hui...  
**Peugeot**

LE PREMIER  
a réservé aux bagages  
une place rationnelle dans  
TOUTES SES CONDUITES INTÉRIEURES

Atteints dans la carrosserie  
derrière la banquette arrière,  
ils sont accessibles aussi bien  
**PAR L'INTÉRIEUR**  
en soulevant le dossier, que,  
**PAR L'EXTÉRIEUR**  
en ouvrant le hayon qui  
supporte la roue de secours

**SOLUTION PROPRE  
ET CONFORTABLE  
SOLUTION JUDICIEUSE  
SOLUTION PEUGEOT**

Février 1935



...LE SILENCE  
DANS LA VITESSE

Leurs supérieurs dus à la perfection  
mécanique et à l'ensemble des  
solutions techniques qui ont  
permis à PEUGEOT son renom  
de supériorité...

Vous êtes intéressés par  
nos voitures individuelles à deux  
portes, venez nous rendre visite  
au 10, rue de la République,  
Paris, ou à nos bureaux de  
provinces.

**Peugeot**

La 601 n'est comparable qu'à des voitures deux fois plus chères  
Juin 1935

ARTS ET... MÉTIERS

ARTS de la ligne, du confort et de la couleur MÉTIERS innombrables et judicieusement conjugués

étalon de qualité...

**Peugeot**

201 • 301  
401 • 601

EST CONSTRUITE POUR DUREE

Juillet 1935

AU SALON DE L'AUTOMOBILE

**Peugeot**

... présente à des prix sans concurrence  
ses célèbres modèles  
201 • 301 • 401 • 601  
dotés de nouveaux perfectionnements  
...et lance le Fuseau 402 Sochaux  
une voiture de conception toute nouvelle  
véritable anticipation équivalant  
à une avance de deux années

Octobre 1935

Il faut avoir essayé le nouveau modèle de PEUGEOT  
"FUSEAU 402 SOCHAUX" pour DECOUVRIR  
TOUTES LES JOIES que peut procurer l'automobile

Octobre 1935