
*Les Echos
du Lion*

Peugeot



Club 01

Club 01

Club 01

Club 01



Numéro 3

BOITIER DE DIRECTION

Président:

Bruno RIBEIRO
34 Rue Haute
60570 Mortefontaine en Thelle
301D coupé 1935



Vice-Président:

Jean-Marc FAIVRE
0 Rue du Château
57420 Cheminot
601 C 1934



Trésorier:

Wilfrid Falkenburg
58D Route de Roissy
93290 Tremblay en France
301 D



Secrétaire:

Bruno Myr
Ferme de la Darée
62830 Doudeauville
301D cabriolet 1935



Pour les contacter:

E-mail: leclub01@free.fr

Site : www.club01.eu

Édito (starter)

Bonjour à tous,

Comme vous le constatez le temps passe vite et voilà déjà le nouveau bulletin du Club 01...

Nous avons bien remarqué l'intérêt que suscite nos voitures dans les expositions et surtout que leur côté anachronique réveille de plus en plus d'amateurs, on s'aperçoit parfois que quelqu'un, pas loin de chez nous, en possède une ou en restaure une.

Ces « 01 » ne sont pas des voitures rares au sens propre du terme, mais les survivantes valent bien qu'on leur accorde tout le temps qu'elles méritent !

Nous avons, depuis la création du Club, fait de nombreuses rencontres, certains sont venus avec leur passion, d'autre avec leur amitié, en tous cas, tous ont cette même petite flamme dans les yeux qui fait chaud au cœur.

Nous espérons pouvoir vous donner autant que vous nous apportez, nous veillerons à cela.

Pour le bureau,

Jean Marc FAIVRE.

Et n'oubliez pas de répondre avant le 10 Novembre à votre convocation à l'Assemblée Générale du 25 Novembre.

L'avenir du « Club 01 » est entre vos mains....

La raison n'y est pour rien!

La raison n'y est pour rien ,
La nostalgie peut-être, et alors!

On commence gamin par scruter les «automobiles», par lire et relire un bouquin sur les modèles de Fardier de Cugnot à la DS et puis on se retrouve quarante ans plus tard devant un hangar (même pas une grange), en compagnie d'un vieil original.

- **Complète, qu'y disait, et le moteur a été refait...**

La porte s'ouvre, et dans le noir, au milieu d'un fatras de pièces, de carcasses de toutes marques et dans tous états, deux yeux ronds vous renvoient le soleil.

Et rien n'y fait, ni la rouille qui mange le plancher, ni le moteur en morceaux, ni les traces d'humidité *tout partout dedans* .

On est pris par la magie de l'endroit, par la forme simple et rustique de la voiture, par l'odeur qu'elle dégage, curieux mélange de vieille graisse, de terre et de champignons.

On n'y voit rien, on n'y connaît pas beaucoup plus en mécanique, mais cette 301D, c'est bien celle que l'on avait repérée à la page 23 !

Et tant pis si l'affaire sent l'arnaque: **on achète**.

La raison n'y est pour rien! La passion sans doute.

Reste la patience, utile dans ce genre d'aventure, et les compagnons de route qui partagent le même enthousiasme.

Wilfrid FALKENBURG



Technique:

Montage d'une sonde de température d'eau. (fin)

Comme je l'ai dit précédemment, la pause d'un mano et d'une sonde à fil sur une avant guerre est presque obligatoire mais inesthétique. Dans le compartiment moteur, passe encore, mais sur le tableau de bord : NON. Il serait dommage de gâcher nos jolis tableaux de bord par un perçage.

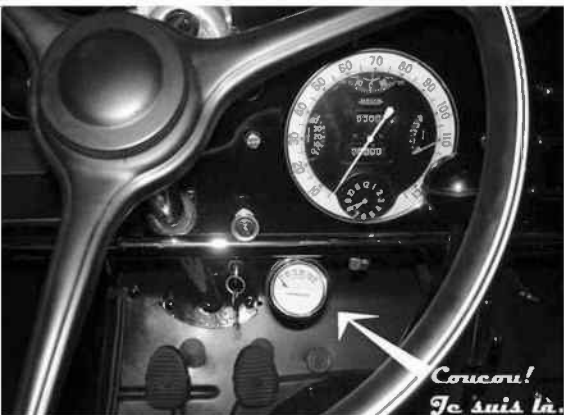
La solution, c'est évidemment comme tout le monde, de le fixer sous le tableau de bord afin qu'il soit visible depuis le poste de conduite. Je vous propose ici une variante qui permet de faire taire les mauvaises langues lors d'expos statiques qui ne manqueront pas de faire des réflexions du genre :

- « *Tas vu son mano, ça fait pas beau sur une avant guerre, il se croit sur une Gord!* »

Avec mon système, un coup de pouce magique et il disparaît pour ne laisser que la vue du tableau de bord. Il s'agit de créer un collier et une patte qui vont permettre une articulation. Ainsi en poussant sur le mano, il restera sous le tableau de bord et sera beaucoup moins visible (voir photos ci-jointes et plans).

ATTENTION, sur le collier et la patte en photo, il manque 2 écrous car mon collier possède un filetage d'un coté. Il vous faudra impérativement mettre les écrous, comme indiqué sur le plan.

MICHEL Garage Gaudin

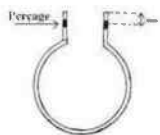
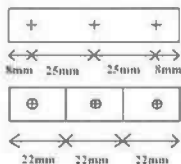


Le "Collier Magique"
de Michel

Créer la patte en forme de U

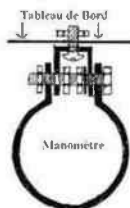
Fer plat : L. 66mm, l 15mm, Ep 2mm
Perçage de 3 trous Ø 6mm aux côtes ci-contre.

Côtes de pliage de la patte.



Créer un collier d'un Ø int de 52mm :

Fer plat : L. 190mm, Ep 2mm.



- 3 écrous de Ø 6mm
- 1 rondelle de Ø 6mm largeur 10mm
- 1 boulon Ø 6mm
- 1 boulon tête plate Ø 6mm Long 20mm et son écrou



Histoire d'un grand jour pour une 401

Cette histoire est vraie, elle s'est passée en 1948 dans le nord de la France. La ville de Berck sur Mer dans le Pas de Calais était un peu redevable à la ville de Columbia en Amérique pour les bienfaits qu'elle lui prodiguait afin de se remettre des émotions de la guerre.

Le maire de Berck invita le maire de Columbia à lui rendre visite dans sa ville de Berck. Une cérémonie d'ampleur fut organisée. Descendre l'avenue principale en voiture serait du plus bel effet mais la voiture de Monsieur le Maire ne pouvait faire l'affaire...

Il eut donc l'idée de demander à Amédée de bien vouloir fournir la sienne. Un beau cabriolet, c'était une 401 Meulemesteer. Il avait là une belle voiture pour la parade.

Notre Amédée donna son accord mais il serait le chauffeur. L'affaire fut conclue et Amédée n'était pas peu fier à l'idée de promener le Maire de Columbia.....

Tout fut organisé dans le détail. La garde rapprochée du Maire de Columbia serait assurée par le Commissaire de Police en personne.

Le jour de la cérémonie arriva, Monsieur le Maire de Berck trouva que l'honneur qui était fait à Amédée, de promener le Maire de Columbia, le dispensait de toute rétribution envers son administré. Ce fut Amédée qui paya de sa poche le plein d'essence et assura le lustrage de sa voiture....

Le cortège des voitures invitées suivait celle d'Amédée qui roulait au pas dans les rues bondées. Il y avait des photographes partout, le jour était grandiose. Vexé de ne pas avoir été rétribué à sa juste valeur, Amédée ne mit pas de chemise blanche pour l'occasion. Au beau milieu du parcours il alla même jusqu'à arrêter sa voiture. Tout le cortège qui suivait fit de même.... Amédée très digne, demanda au Commissaire de bien vouloir aller lui chercher un paquet de cigarettes.

Ce qui fut fait car Monsieur le Maire ne voulait aucune fausse note.

Le cortège reprit sa marche. Monsieur Le Maire de Columbia et sa femme faisant de grands signes de la main à tous les habitants de Berck.

Quand à Amédée il était très fier de son coup. Il en eut chaud au cœur durant des années... La venue du Maire de Columbia fit grand bruit dans les journaux.

Vu le faste des cérémonies, la plupart des habitants pensèrent qu'Amédée avait été grassement rétribué pour ce service. Seuls les membres de la famille ont su la chose et c'est son fils Bruno qui m'a raconté cette belle histoire parce qu'il aime les 401.

Voici Amédée défilant dans les rues de Berck

Sur: www.401.fr

Vous pouvez voir
d'autres photos de
la 401 d'Amédée



par *J.F. Sansalot*

Première montée en puissance !

Après avoir vu dans l'article précédent l'ensemble de la gamme des 201, nous allons parcourir les différents modèles qui ont formé la famille 8cv de la série 01, à savoir, la 301.

Au salon 1931, la gamme générale Peugeot s'articule autour de 4 modèles:

- La 190S et sa copie carbone, la 190Z, qui offrent une entrée de gamme 5cv vieillissante et qui seront définitivement supplantées en 1932 par la 201.

- La 201, lancée un an auparavant, qui est en pleine montée en cadence et bénéficie déjà d'un succès d'estime doublé d'un engouement commercial dans la classe des 6cv.

- La 183D, superbe 6 cylindres 12cv, qui n'a jamais connu la renommée escomptée, faute à une mise au point moteur particulièrement, disons, aléatoire... La beauté des carrosseries et des intérieurs n'a jamais masqué les problèmes mécaniques.

- La 184, qui fait figure d'extra-terrestre de part sa puissance fiscale, 22cv, et de par sa conception moteur. Elle sera la dernière « Sans Soupapes » de Peugeot, sublime véhicule survivant des années 20, heures de gloire des BOILLOT, ZUCCARELLI et autres GOUX.

La disparition des 177 et 181, 9 à 11cv, laisse un trou important dans la gamme, trou que Peugeot s'empresse de combler au Salon de 1932 en exposant un modèle « inédit », la 301.

La 301

Après avoir imposé la puissance de 6cv comme entrée de gamme dans le monde automobile, notre Félin national parké dans l'Est de la France, compte bien détrôner les 9/10cv grâce aux qualités de sa « moyenne » 8cv.

Si j'ai mis des guillemets au mot « inédit » un peu plus haut, c'est que, sous le bénéfice de la nouveauté, Peugeot n'a fait que « grossir » une recette qui a fait le succès de la 201. En effet, si la 201 était plus une réduction de la 12/6 qu'une grosse 190, la 301 n'est en fait qu'une copie agrandie de la 201 dont le train avant vient de se voir offrir les roues indépendantes au même salon.

Le visiteur du Salon 32, peut donc s'émerveiller devant quatre carrosseries différentes : la Conduite intérieure 6 places, le Coach ou « berline de voyage », le Cabriolet décapotable et le Roadster.

Extérieurement, elles apparaissent comme de grosses 201 avec, cependant, un capot à volet d'aération en lieu et place de fentes horizontales sur la 201C, elle s'empressera cependant de les récupérer au Salon de 33 !!

Quand je pense qu'à notre époque, on trouve que toutes les voitures se ressemblent !!! Quelle mauvaise foi !!! Mais je fais aussi partie des « c'était mieux avant... », hi hi !



La 301D « Berline Grand Luxe » 1935 de notre adhérent *et ami* suédois Claes Eigert.

Historique: la 301 (suite)

La limousine 301 de 1932 aura la particularité d'avoir plusieurs capots et plusieurs dimensions de voie avant:

- Capot droit à 4 volets, voie étroite et pneus Super-Confort en 13x45 pour la N3L.
- Capot droit à 5 volets, même voie et mêmes pneus pour les N3L2.
- Capot à 5 volets, incurvé tout comme l'auvent, voie avant élargie et pneus en 150x40 pour les N3E et les N3S.

Allez vous y retrouver dans tout ça 50 ans après ...

Le moteur de ces beaux engins est, lui aussi, extrapolé de la 201. Le moteur SE de la 6cv devient SER en prenant du volume et de la puissance: 1465cm³, 34cv aux roues et 8cv fiscaux en sont ses caractéristiques.

Au Salon de 1933, à l'apparition des 201B, la gamme 8cv s'enrichit de 4 carrosseries supplémentaires et se voit dédoublée en une gamme à châssis long.

Les Berlines 4 glaces, Coupé Golf, Cabriolet Golf et Faux-Cabriolet (une berline 4 glaces à malle intégrée) complètent la gamme châssis court, tandis que la 301M expose au salon ses entrailles rallongées de 19cm. Cette carrosserie directement dérivée de la 201T (une fois de plus, recyclage, recyclage..) n'aura cependant qu'une durée de vie très limitée. En effet, seuls 304 exemplaires sortiront des chaînes de montage de juillet à décembre 1932. Elle est remplacée par la 301CL en janvier 1933 avec une carrosserie plus moderne mais, surtout, un châssis Bloc-tube, des roues avant indépendantes et des lames cantilever à l'arrière, avantages que n'avait pas la 301M.

Conjointement à cette dernière, Peugeot livre aux clients demandeurs, une 301T proposée en Fourgon L3 et en Camionnette Bâchée B3, mais elle tient plus du petit camion que de la voiture; un peu comme les Peugeot Expert et les 806 de notre époque.

En 1934 (octobre 1933), changement radical dans la gamme au même titre que la 201.

Les 301C et CL laissent la place aux 301CR pour les châssis courts et 301LR pour les longs. Vous aurez remarqué au passage, que Peugeot a ENFIN une « certaine » logique dans ses dénominations, C pour Court, L pour Long et R..... pour Revu et corrigé ?

Bref, les CR sont disponibles en traditionnelle Berline 4glaces, Coach et Cabriolet, Coupé et Cabriolet Golf ainsi qu'en Roadster, alors que le Faux-Cabriolet devient comme par magie, une Berline tourisme Sport (?).

Les 301LR restent, quant à elles, réservées aux caisses à consonance utilitaire. Nous retrouvons donc la Familiale à 23 900 Franc, la Commerciale à 21 500 F et le Taxi dérivé de la Commerciale, dont le prix est à l'avenant.

Une Caisse manque cependant à cette liste, le Coach Sport. Sous ce nom, nous découvrons, toujours au Salon 34, une superbe et élégante carrosserie dérivée de la 601. Cette caisse, nommée BV5 en interne, est très proche des BV9 de la 601 et est montée sur châssis long, ce qui en fait une très belle voiture de classe moyenne. Elle n'a malheureusement pas marché d'un point de vue commercial, car trop chère (28 500 F) pour une 8cv, et seul Dieu sait combien de BV5 font partie des 4660 exemplaires de 301LR sortis d'usine.

Toutes ces 301 se caractérisent par des caisses plus profilées que les 301C avec, notamment, des calandres qui s'inclinent fortement.

Parallèlement à ces deux gammes, Peugeot expérimente une gamme plus « élitiste »: la gamme *Aérodynamique*. Peugeot propose à l'automne 1933, une Berline 4 glaces sur châssis LR et un Cabriolet décapotable sur base CR. La berline sera déclinée en 3 versions qui diffèrent dans leurs parties arrières; la première version ayant un arrière très bombé sera remplacée au salon de Bruxelles par une seconde version dont le postérieur est plus tendu. Vient ensuite un troisième modèle dont l'arrière est dénommé « robe à traîne » souvent confondu avec les « Queue de castor » de la série D de 1935.

Tout comme le Coach BV5, ces versions sont proposées à un tarif prohibitif pour l'époque et la motorisation. Cette gamme est loin d'être un succès commercial. Mais était-ce le souhait des dirigeants de Peugeot? Je ne pense pas; je crois plutôt que cette série est un test pour préparer l'avenir, la Série D et surtout la Série 02.

Quoi qu'il en soit, la 301 vit ses derniers instants sous cette forme. Peugeot prépare, on l'a vu avec les Aéro, une « petite » révolution pour le Salon d'octobre 34. Peut-être ont-ils eu vent de la future Citroën? Les ingénieurs de la firme au Lion ont pour cahier des charges de redessiner dans L'INTEGRALITE la gamme Peugeot, en offrant des lignes « dans le vent, sculptées par le vent ». Ainsi naîtra la Série D, série dans laquelle la place de la 301 sera légèrement remise en question avec une réduction de taille et de puissance, tout en restant une 8cv.

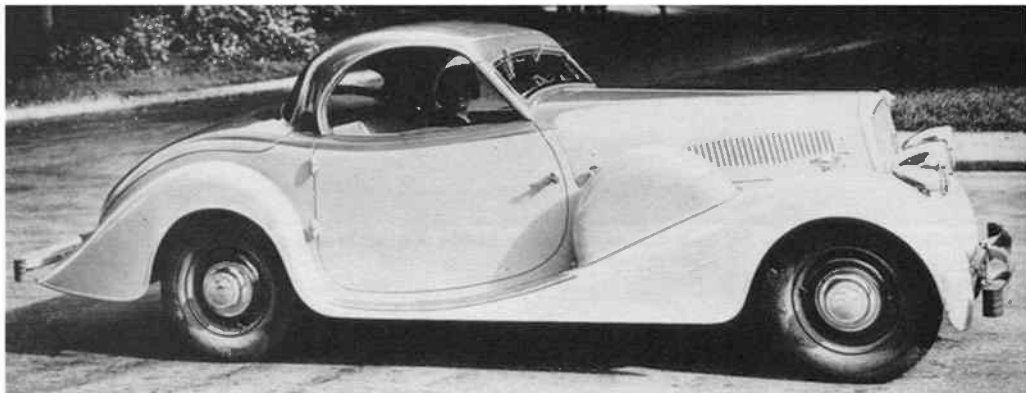
Mais nous verrons tout cela dans le volet consacré aux 01 de la Série D, série dont je suis un fervent défenseur alors que je les regardais d'un « sale yeux » avant d'en tomber amoureux.

La 301 s'éteint définitivement au Salon de 37 bien que prêtant forme et mécanique à la 201M.

Hormis les 16 carrosseries de la 301C, 2 de la 301M, 2 de la 301T, 4 de la 301L, 13 de la 301CR et les 5 caisses de la 301LR, quelques constructeurs se sont servis du châssis de notre 8cv adorée.

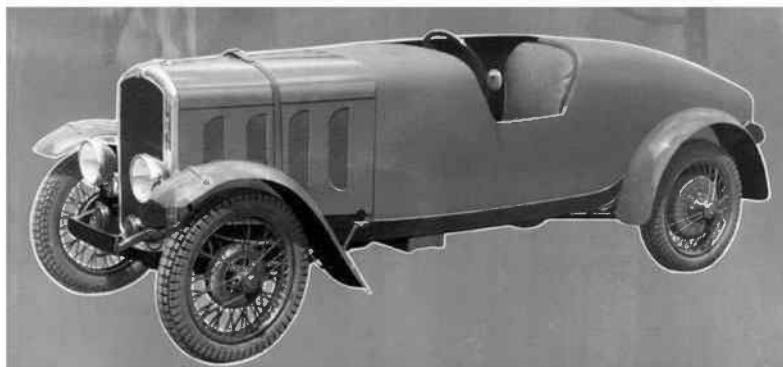
Historique: la 301 (fin)

On peut notamment parler de Cabriolet construit par Pourtout dont un exemplaire gagnera le Grand Prix d'Honneur du Concours « Femina-Lintran » de 1933, mais aussi et surtout de la toute première « ECLIPSE » construite par ce même carrossier sur le dessins de Paulin. Ces deux modèles, non contents d'être des raretés, sont d'une beauté à couper le souffle.



Je sais, mon avis est loin d'être impartial, mais il faudrait avoir la mauvaise fois d'Enzo FERRARI (clin d'œil !) pour trouver quelque chose à redire à ces deux superbes dessins...

D'autres carrossiers indépendants se sont sûrement servis du châssis de la 301 pour leurs réalisations, mais les dessinateurs internes ont eu le bon goût d'offrir de « série » de très jolies caisses à des prix plus qu'honorables.



La carrière sportive de la 301 est, par contre, plus timide et seule la 301 des records, dite 301 « Miramas » est connue pour avoir battu le « Record International des 24 Heures » avec une vitesse de 110,417 km/h sur 2650 kilomètres.

Ce qui ne veut pas dire que les 301 n'ont jamais couru dans différents rallyes ou courses de côte, mais cela a toujours été des entreprises de « privés ».

Arrêtons nous donc ici, aux 301CR/LR pour nous retrouver à un prochain épisode sur... les 601.

JF L.

Annuaire du « Club 01 »

Au cours d'une de nos passionnantes discussions internautes sur le forum du « Club 01 », l'un de nos adhérents a émis l'idée qu'un annuaire du club soit publié dans ce bulletin afin que nous puissions plus facilement prendre contact entre nous et ne risquons pas d'ignorer un autre passionné peut être tout proche de nous.....

J'ai trouvé l'idée fort intéressante et vous en fait donc profiter, en espérant que vous ne serez pas fâché de voir votre nom et vos coordonnées y figurer.

B.Myrr



Les numéros encadrés correspondent aux deux derniers chiffres de votre numéro d'adhérent et sont placés sur votre lieu de résidence. Enfin, à peu près.....

Au fait, votre N° d'adhérent, vous avez sans doute compris: les 3 premiers chiffres correspondent au type de votre voiture, les deux suivants au n° de votre département et les trois derniers sont des numéros d'ordre.

Logique non?

Nom	Adresse Postale	Mail	N° Ad	Pseudo Forum
RIBEIRO Bruno	34 Rue Haute 60570 MORTEFONTAINE en THELLE	bruno.ribeiro@wanadoo.fr	301 60 001	<i>bruno_adminis</i>
FAIVRE Jean-Marc	0 Rue du Château 57420 CHEMINOT	jmarcfaivre@wanadoo.fr	601 57 002	<i>gamah</i>
LEBRAS Michel	29 Rue des Gaudines 95660 CHAMPAGNE SUR OISE	tacomichel@wanadoo.fr	201 95 003	<i>michel gaudin</i>
RIBEIRO Delphine	34 Rue Haute 60570 MORTEFONTAINE en THELLE	bruno.ribeiro@wanadoo.fr	301 60 004	
FALKENBURG Wilfrid	58 D Rte de Roissy 93290 TREMBLAY en France	wylf@free.fr	301 93 005	<i>wilfrid</i>
MYR Bruno	Ferme de la Darée 62830 DOUDEAUVILLE	bruno.myr@free.fr	301 62 006	<i>Bruno 62</i>
DENZART Guy	29 Av du Gal De Gaulle 02270 CRECY sur SERRE	denzart.guy@akeonet.com	301 02 007	<i>guy 02</i>
FORT Francis	20 Rte de Brehavillers, Le Syndicat, 88120 VAGNEY	facs88@free.fr	301 88 008	<i>facs 88</i>
PICOT Dominique	39 Rue Henri Barbusse, 89220 BLENEAU	domipicot@aol.com	201 89 009	
DAVI Frédéric	Villa "Le Chalet" La Muscatelle 13400 AUBAGNE	frederic.davi177@orange.fr	401 13 012	<i>fred</i>
PYRONNET Francis	15 Rue des Castors 38500 VOIRON	f.pyronnet@aliceadsl.fr	301 38 013	<i>paraphygeot</i>
CHOTEAU Stéphane	2 Rue Jean Monnet 59175 TEMPLEMARS	choteau.stephane@neuf.fr	301 59 014	<i>pharou</i>
PAGEOT Jean Christophe	4 Chemin des Cyprès 17800 PERIGNAC	jc.pageot@lablomas.fr	201 17 015	
BRISEMEUR Gilles	39 Rue de Paris 91090 LISSES	gbriseleur@tiscali.fr	201 91 016	<i>gil</i>
ROMANCE AUTO, DUMONT Pascal	14 Rue Auguste Fossier 60175 VILLENEUVE les SABLONS	Romance60@aol.com	701 60 017	<i>romance</i>
CLATWORTHY Phil	BROMLEY Kent, England	phil.clatworthy@london12.plus.com	601 044 018	
LANSALOT Jean-François	5bis rue de la Libération 25260 ETOUVANS	lansalot.jean-francois@neuf.fr	301 25 019	<i>jjfetoouvans</i>
VERDIER Michel	160 Avenue de Clichy 75017 PARIS	anatole@museedanatole.net	301 75 020	<i>anatole</i>
EIGERT Claes	9 Rue de Magnus Ladulas S-548 31 HOVA SUEDE	c.eigert@telia.com	301 046 021	
SELLERET Jean-Noël	112 Rue de St Germain 45170 NEUVILLE au BOIS	Jean-Noel-Selleret@wanadoo.fr	301 45 022	
DRAPIER Bernard	Village 32240 MONGULHEM		601 32 023	
THIRY Michel	7 Grand'Rue Reinange 57940 VOLSTROFF	michel.thiry3@wanadoo.fr	301 57 024	<i>michel@francine57</i>
CHARRIEAU Christian	Le Clos d'Orange 44410 SAINT LYPHARD	Ccharrieau@aol.com	601 44 025	
BEGOT Christophe	Les Côtes de Neudeuy 01160 PONT D'AIN	christophe.begot@wanadoo.fr	201 01 026	
POIRIER Christian	39 Rue de la Place MARTHES MAMETZ 62120 AIRE SUR LA LYS	poirierc@wanadoo.fr	701 62 027	
HAMEL Michel	Route de St Germain 38200 LUZINAY	michel.hamel@senwick-linde.fr	301 38 028	
LARDEUR Jacques	25 Route de Leuline 62500 ZUDAUSQUES	lardeur.jacques@akeonet.com	201 62 029	
BONNET Alain	14 Rue Saint Maurice 59110 LA MADELEINE	alain.bonnet49@wanadoo.fr	601 59 030	

Restaurateur autos - Tous véhicules

Romance Auto

Carrosserie - Peinture - Mécanique - Sellerie

Région Oise (plateau pour transport)

DUMONT Pascal

14, rue Auguste Fossier
60175 Villeneuve-les-Sablons

Tél. 03 44 52 82 30
Port. 06 15 76 45 99

Nous tenons de nouveau à attirer votre attention sur le fait que cette publication est votre publication.

Si vous souhaitez nous adresser des articles, des photos de votre auto, l'adresse d'un fournisseur méritant d'être recommandé, des petites annonces, des conseils techniques, n'hésitez pas à le faire.

Vous avez certainement des choses intéressantes à nous faire partager.

Un rédacteur est prêt à vous aider si vous en ressentez le besoin.

Sans votre collaboration, la parution de nouveaux numéros risque d'être compromise!

Nous comptons donc sur vous. Merci.

