

HORS-SÉRIE

PEUGEOT 301 D

En 1935, Peugeot propose un **coupe deux places avec spider** dans sa gamme 301, profitant d'u



Peugeot
301 D Coupé

D'abord u

HORS-SÉRIE

PEUGEOT 301 D

empattement réduit, celui de la 201 BR. Le résultat est à la hauteur de l'événement : somptueux.

En récupérant le châssis de la 201 BR, la 301 peut enfin s'offrir les délices d'une carrosserie coupé deux places (quatre avec le spider). Et une ligne d'une beauté fulgurante.

e superbe ligne

HORS-SÉRIE

PEUGEOT 301 D

La route des lavoirs, à côté de Laon, est certes pittoresque mais elle enchaîne les virages en épingles. Un parcours idéal pour une sportive aimant enrouler les lacets. Et finalement autant apprécié à bord d'un coupé 301 qui n'a pourtant pas la réputation de déguster avec gourmandise ce genre de tango un rien endiablé. Aux commandes, Marcel Lhermitte ne cherche pas à jouer les Fangio. Ce n'est pourtant pas l'envie qui lui en manque : « j'aime bien ce grand volant, me confie-t-il dans un large sourire. Il n'est pas toujours simple à manœuvrer mais même à faible vitesse, on a vite fait de s'imaginer pilote. » Sans doute le "double effet Kiss Cool" d'une voiture aux lignes musclées et ramassées, comme prête à bondir, façon lion à l'affût. Le dessin évoque la sportive qu'elle n'est pas, l'ambiance à bord fait le reste.

Notre modèle est sorti en 1935. Il fait partie, à en croire la plaque d'identification, des 353 premiers exemplaires de coupés fabriqués (il en aurait été assemblé environ 1.100 en tout). Comme ses copains, toutes

convergent mais sont implantés au-dessus de la baie. Derrière, le pavillon s'arrondit, façon goutte d'eau pour mourir au plus vite sur une poupe qui évoque la queue de castor de la 401. Le profil est encore plus saisissant, les trois volumes (capot AV, habitacle et coffre) apparaissant très équilibrés. Impression accentuée par les ailes, séparées à l'avant mais aux bavolets parfaitement jointés avec le bas de caisse, dessinant une apostrophe renversée à l'arrière pour s'achever en pointe sur le pare-chocs. Il ne faut pas grande imagination pour retrouver dans ce dessin l'inspiration des customs américains, le délire en moins.

Chromes au minima

Comme toutes les 301 D, le coupé reprend le capot moteur à trois ventilons horizontaux apparus depuis la CR, en août 1933, avec leurs tirettes chromées, seules touches de fantaisie avec les poignées de portes saillantes d'un flanc de caisse aussi lisse qu'une peau de bébé. Peugeot, ne l'oublions pas, est dirigé par des protestants pour qui l'ostentatoire



De face, le coupé ressemble à toutes les autres carrosseries de 301 D. Les deux petits clignotants, discrets sous le pare-chocs, ont été rajoutés par sécurité.

un vitrage pour éviter ce grand noir, tout juste bon à vous rendre claustrophobe à jamais. Non, je veux parler de la poupe. Elle débute par un volet qui ne découvre pas seulement un coffre, mais s'escamote en partie dans un volume qui peut accueillir... deux passagers. Figurez-vous qu'il est habillé de reps et de drap gris. C'est un spider, mesdames et messieurs. Pour s'en convaincre, il suffit de jeter un œil à l'aile AR droite qui supporte deux marchepieds pour faciliter l'installation dans ce réduit, et de regarder le dossier fixé à l'arrière du volet. « Il faut choisir, sourit Marcel. Soit tu ranges tes courses dans cet espace, soit tu y mets tes gamins. » Osé, tout de

lement être très souple. Regarde, la séparation entre le spider et l'habitacle, c'est juste un tissu épais qui protège les jambes des bambins mais s'efface lorsqu'ils veulent regagner l'intérieur. » Épatant, mais vraiment réservé aux petits.

Coquille de roue de secours

Derrière ce compartiment, se trouve la roue de secours, dans une coquille qui évoque les Kit Continental des Lincoln ou de la Simca Présidence. A une différence majeure près : elle ne bascule pas pour dévoiler la roue de secours. Elle comporte un embout de tôle et un couvercle qui recouvre le pneumatique mais dévoile la jante, la fixation étant assu-



Le pare-brise est réduit en hauteur et surtout plus incliné que sur les berlines.

Le spider permet d'accueillir des bagages mais plus sûrement des enfants qui peuvent appr...

carrosseries confondues, il a été construit sur la base du châssis de la défunte 201 BR, prenant au passage la dénomination D (sans doute pour Définitif, Décoiffant, Déraisonnable, Débridé, Déchaîné, Décidé, Décliné, Décontracté, Dégourdi mais aussi Déchanté, Départ, Demi, Dépareillé, Dépouillé...). L'emplacement est, du coup, réduit à un riquiqui 2,59 m là où les précédentes 301 (C, M, T, L, CR et LR) jouaient dans la cour des grands passant au fil des ans de 2,70 m à 3,20 m sur les T et 2,94 m sur les L et LR. Mais il a le mérite de pousser Peugeot à offrir un coupé deux places avec spider d'une fulgurante beauté. Sans aucun doute, le plus élégant modèle de la gamme, tous millésimes confondus.

On y retrouve les préoccupations aérodynamiques du moment qui s'exprimeront à plein avec la ligne fuseau des futures 202. Certes, les ailes entourent toujours la calandre, mais les phares se sont rapprochés du centre pour diminuer les turbulences et la calandre n'a plus rien de la platitude des premiers modèles 301. Elle s'affirme en coupe vent, une tête de lion vigoureusement incrustée à la partie supérieure faisant saillie, gueule ouverte comme pour défier la route. Le pare-brise est soigneusement raccourci en hauteur et incliné pour favoriser l'écoulement de l'air. Les balais d'essuie-glace

est péché. Même sur un haut de gamme comme peut l'être le coupé 301, il n'est pas question d'en faire des tonnes. Un zeste suffit. Une petite baguette en haut des portes, une autre placée au centre du capot, un pare-chocs en V à l'avant arrondi à l'arrière, un blason au tiers supérieur de la calandre, un entourage de pare-brise, un centre de coquille de roue de secours et son cerclage, les feux d'ailes et la poignée d'ouverture du spider sont autant de concessions au décorum un rien superfétatoire. Pourtant, si l'on y regarde de plus près, cette auto ne manque pas d'excentricité. Passons sur l'impressionnante custode qui aurait mérité

même ! Se retrouver ainsi assis à l'extérieur du véhicule avec la bénédiction des parents ! Le Service des Mines actuel en ferait une attaque d'apoplexie... « Je ne te conseille pas de t'y installer, poursuit mon hôte. Franchement, il vaut mieux être léger, souple et jeune pour se glisser dans ce spider. » Je hausse un sourcil. Hum, lequel de ces qualificatifs me manque le plus ? Je n'insiste pas, n'étant pas d'un tempérament suicidaire, mais je hasarde tout de même une question existentielle. Et s'il se met à pleuvoir ? Les chers bambins finissent serpilières ? « Pas le moins du monde, ils se glissent dans l'habitacle. C'est pour cela qu'il faut éga-

rée par une sorte de moyeu caché derrière un bel enjoliveur central. Si j'ai bien compris, il n'existe donc pas réellement de coffre sur ce coupé. Les bagages, c'est au pire dans le spider, au mieux derrière les sièges AV. Heureusement, la place ne manque pas dans l'habitacle. On y accède en ouvrant les portières d'avant en arrière, l'articulation se faisant côté custode. Elles ne font pas dans le léger ces portes. C'est qu'elles doivent accueillir le mécanisme de vitres descendantes et totalement escarmentables. Et un panneau en drap gris d'une furieuse élégance avec ses galons rehausseurs. Le chrome fait, là encore, des infidélités à l'austérité

protestante. On le retrouve très discret pour la manivelle, mais bien présent pour la poignée et son support. A l'étage supérieur, une touche de bois (pas trop précieux tout de même, il faut savoir raison garder) souligne le haut de porte. « Si tu veux, sourit Marcel. Pour moi, c'est surtout utile pour éviter de se heurter à la tôle, l'été, lorsque tu mets la coude à la portière. » Bien vu. Contrairement à la berline, le coupé n'a pas de marchepied. C'est totalement inutile car on "tombe" à l'intérieur. Pour rentrer dans une espèce d'œuf, seulement meublé par deux sièges dont les dossiers basculent pour livrer accès à l'espace am-



Deux sièges seulement, dans un habitacle moins vaste qu'il n'y paraît.



HORS-SÉRIE

PEUGEOT 301 D

C'est, de toute évidence, la poupe qui donne au coupé toute son originalité et la finesse de sa ligne.



Conduite en plein air... Mais loin de leurs parents, enfermés dans un habitacle étroit et austère.

C'est là que peuvent se lover les passagers, en cas d'urgence ou d'alerte chronométrique. La place est effectivement imposante et Peugeot aurait pu glisser une banquette, certes moins utile que ce qu'il est bien considéré comme un lieu de rangement aux bagages. Le tissu assurant la séparation d'avec le spider, soulevé, ne voit apparaître l'assise. L'impression est saisissante et j'imagine le spectacle entr'aperçu par le conducteur lorsqu'il se retourne. Des jambes et des paires de godasses... Mais ils sont donc passés les mêmes ? Dehors ? Mon Dieu, quelle horreur ! Ah oui, je les vois dans le rétroviseur. Oui, mais du coup, je ne distingue

plus la route... La vie d'un collectionneur est parfois bien difficile...

Intérieur austère

Je m'installe tant bien que mal dans le siège passager. Bonne surprise : je peux allonger mes jambes sans le moindre problème. La place ne manque décidément pas dans cet habitacle qui, je vous l'avoue, m'apparaît tout de même bien triste. La planche de bord qui me fait face est tout simplement tôlée et peinte, à peine surlignée par un bandeau recouvert de reps gris. Devant moi, une simple boîte à gants, fermée et qui s'ouvre avec un "sgroffmink" pour se refermer sur un "klomming".

Ferraille contre ferraille ou presque. Le conducteur a droit au même type de boîte à gants, à sa gauche. Compte tenu de la taille maousse costaud de la jante du volant trois branches, c'est à travers lui qu'il peut espérer accéder à cet espace de rangement. Dessous, sur deux petites consoles, un thermomètre pour surveiller la température d'eau et la commande de clignotants avec répétiteurs. Le premier est un accessoire d'époque, le second est d'origine. À droite du conducteur, et au centre de la planche de bord, les commandes sont regroupées autour d'un cadran circulaire qui comprend le tachymètre OS gradué jusqu'à un

Marcel Lhermitte et son coupé Peugeot 301 D 1935

"Elle vient des Pays-Bas"

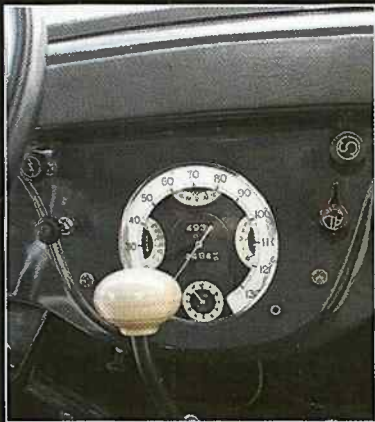
Marcel et Rolande Lhermitte ont contracté le virus de la voiture ancienne avec une bonne vieille 4 CV. Voiture avec laquelle ils ont roulé plusieurs années durant avant de se mettre à la recherche d'une deuxième auto. « Je cherchais une avant-guerre

parce que je trouve leur ligne jolie en général. Mais je ne parlais pas spécialement sur une Peugeot », avoue Marcel. Le hasard et une petite annonce mettent sur leur route ce fameux coupé. L'auto se trouve aux Pays-Bas, parfaitement restaurée.

Le vendeur l'avait dénichée, complète mais en épave, en Belgique dans les années 80. Un ami du couple va voir, en éclaircie, à quoi elle ressemble. Huit jours plus tard, les Lhermitte l'achètent. « Notre ami nous en avait dit le plus grand bien et quand on l'a vue, on a craqué. Elle est superbe », argumente Rolande, des étoiles plein les yeux. Un coup de cœur récent puisque l'achat date du début de cette année. « L'ex-proprétaire nous a donné le classeur avec toutes les étapes de la restauration et les renseignements qu'il a pu réunir sur l'historique de ce coupé. » Depuis, Marcel et Rolande prennent la route dès qu'ils le peuvent. Après La Montée Historique de Laon, qui a été une sorte de rodage, ils rêvent même d'espaces plus à la mesure de leur lion. Des vacances au long cours en coupé 301, pourquoi pas ?



Pour un objet aussi haut de gamme, on peut être étonné du manque de gaité de la planche de bord.



Toutes les commandes sont regroupées autour de l'instrument central.



Au sommet de la calandre trône le lion Peugeot, gueule ouverte.

HORS-SÉRIE PEUGEOT 301 D

... 135 km/h, la jauge à pression...
... ajoutent...
... retourne...
... commande de...
... l'allu-
... académique (mais...
... Peugeot de cette...
... molette, au...
... « Ce n'est pas le...
... simple à utiliser »,

paliers, un indéniable progrès par rapport à la version précédente à deux paliers qui a eu cours jusqu'en mars 1934. Mais il a perdu le stabilisateur d'huile des 301 CR. Un drôle de système d'ailleurs, composé d'un faisceau de tubes en cuivre plongé dans l'eau qui sort du moteur, destiné à réchauffer l'huile au démarrage ou de la refroidir lorsque le moteur tourne longtemps à allure forcée. La distribution reste à soupapes latérales. L'alimentation est assurée par un réservoir d'essence délivrant le carburant par simple gravité et par un carburateur Solex. La puissance développée atteint les 35 ch à 4.000 tr/mn. Pas de quoi taper un chrono. L'allumage se fait par bobine et rupteur. « Mais j'avoue humblement avoir changé d'allumeur pour privilégier un Ducellier plus moderne, avec correction d'avance à dépression. Ce qui m'a

Habitacle exigü

De retour à bord, je ne peux m'empêcher de noter l'exiguïté de l'habitacle qui, de l'extérieur, paraît bien plus imposant qu'il ne l'est. Certes, mes guibolles trouvent sans problème leur place, mais lorsque Marcel s'installe à mes côtés, nos épaules se touchent. Je dois même déplacer mes cuisses pour qu'il puisse rabattre le frein à main. Encore heureux que le levier de vitesses soit suffisamment tourmenté, autrement je finirais par me faire des idées ! Contact, démarreur. Le quatre cylindres s'ébroue sur ses silentbloks baptisés Self-amorti. Première en bas à gauche, attention à ne pas se tromper car la marche AR est en haut à gauche. Quelques dizaines de mètres avalés et il faut penser à enquiller la deuxième, en haut à droite. Le vent s'enfile joyeusement sous le pare-brise entrouvert et fait le plus grand bien. La route est



La poulie de dynamo entraîne les pales du ventilateur, la dynamo et la pompe à eau.



Les ventilons horizontaux, ouverts, participent à l'évacuation des calories.

La banquette du spider, vue de l'habitacle, avec le tissu qui le sépare de l'habitacle relevé.



Peugeot prétendait offrir une sportive avec son coupé. Avec le recul, force est de reconnaître q

... c'est la même rigueur. Les...
... dans l'ordre aca-
... embrayé, frein et accé-
... Le levier de vitesses est
... dans le plancher, près du
... à main. Seul le robinet en
... du réservoir d'essence vient
... l'assèreté générale. Pour-
... je devine une fantaisie en
... et des montants de pare-
... deux tréfiles, une de chaque
... Hmm, je subodore que l'on
... à débâiller le pare-brise.
... « Ça, sourit Marcel. Grâce à ce
... système, tu gagnes un peu d'air
... dans l'habitacle et lorsqu'il fait
... chaud comme aujourd'hui, tu ver-
... combien c'est appréciable. »
... d'autant moins qu'aux
... de certains possesseurs de
... les calories du moteur s'invi-
... les refroidisseurs dans l'habitacle.
... Marcel fait la moue. « Ce n'est pas
... même s'il faut relativiser car
... un circuit de refroidisse-
... en parfait état, tu limites
... le problème. »

également permis de supprimer le câble commandant la correction d'avance manuelle. » La dynamo et son régulateur sont implantés au-dessus de la culasse, la poulie entraînant les pales du ventilateur mais également la pompe à eau, située à l'arrière du bloc. L'électricité est fournie non pas par une batterie de 12 V comme je le croyais (le catalogue Peugeot l'affirme pourtant haut et fort), mais bien par deux éléments de 6 volts montés en série. Je me suis d'ailleurs longtemps posé la question sur ce choix étrange de préférer deux batteries à une seule. Jusqu'à ce qu'un de mes petits camarades de jeu finisse par éclairer ma lanterne : « c'est tout simple. Il était plus facile, à cette époque, de trouver des batteries en 6 V qu'en 12. En dehors de Simca et de quelques huruberlus, tous les autres constructeurs privilégiaient alors le 6 V... » C'était pourtant si évident !

Avant de refermer les volets, mon hôte attire mon attention sur la plaque constructeur qui, en plus du numéro de châssis (384.893) et du numéro de la carrosserie, délivre quelques conseils de graissage. Avec du Mobil à tous les étages : Mobiloil AF pour le moteur (par temps froid Mobiloil Arctic), Mobilubricant S pour graisser la pompe à eau, Mobiloil D Spéciale pour la boîte de vitesses et le pont, Mobiloil Compound pour le boîtier de direction et pour tous les graisseurs. Une liste à la Prévert que n'aurait pas reniée Georges Pompidou.

maintenant belle et droite ; la troisième (en bas à droite) s'impose. Les rapports passent avec une grande facilité. Il est vrai que la deuxième et la troisième sont synchronisées par des anneaux GMC. Sans la violenter, Marcel fait monter tranquillement sa 301 dans les tours. Nous flirtons gentiment avec le 90 km/h. La vue sur l'avant comme sur l'arrière est parfaite (pas de passages dans le spider). L'ambiance est ouatée et aucun grincement suspect ne vient perturber la route du coupé. La suspension, dont on vantait les qualités à l'époque de la sortie de la 301, s'avère effectivement efficace. Il est vrai que Peugeot avait innové en dotant la série 01 de roues AV indépendantes et en concevant un châssis Bloctube plus rigide mais moins lourd que ses prédécesseurs. Un châssis composé de longerons de section "oméga" obtenus par emboutissage et fermés par une tôle soudée. Du coup, le nombre

des masses et rajouter du poids sur un arrière qui est manifestement trop léger. « Ils sont où tes gamins ? » Encore que leur poids plume ne devrait pas être suffisant...

Adaptée à la circulation moderne

Nous filons, empruntant le chemin des écoliers, vers le château de Presles-et-Thierry, une superbe bâtisse devenue chambre d'hôtes. La route se fait plus sinueuse et Marcel joue de l'embrayage pour rétrograder. Coup de frein avant de se placer dans un virage serré. Les quatre tambours commandés par tringlerie ralentissent avec volupté notre monture. Bien réglés, c'est un bonheur de progressivité. Nous voilà revenus en deuxième, dans des hurlements qui me font craindre le pire, mais la 301 ne rechigne pas à l'ouvrage. Elle a aperçu une côte et prend son élan en grognant, ahanant, secouant des

bordent Vorges et sa région. Cette fois, le coupé s'en donne à cœur joie. Troisième, filant un bon 90 km/h sans effort, Marcel dessine un sourire triomphant sur son visage. « Regarde, un avion de chasse ! » L'air qui nous fouette par le pare-brise entrouvert participe à l'euphorie qui nous guette. Certes, la sportive annoncée par Peugeot n'est pas vraiment là. Certes, il fait un rien chaud dans l'habitacle. Certes, nous nous y sentons un poil à l'étroit. Mais bon sang, quel joyeux tempérament ! Nous pourrions rouler des heures, sans fatiguer et en nous mêlant à la circulation moderne sans gêner personne. Je comprends mieux l'excitation qui a gagné Marcel, persuadé s'être réincarné en Jules Goux ou Georges Boillot. Si le coupé n'envoie pas les watts, il vous le fait croire. Allez, je vous laisse. Moi, je profite... ■

PHILIPPE DUFRESNE

35 ch, c'est peu

C'est l'occasion de faire un tour sous le capot qui s'ouvre façon porte-bagages, les deux volets pouvant être manœuvrés simultanément. La vue sur les quatre cylindres de 1.915 cm³ est royale. C'est un bloc habillé avec bloc et culasse en fonte et sièges rapportés (le modèle suivant aura droit à une culasse en allu, associée à un taux de compression supérieur de 10 %). Son vilebrequin est monté sur trois



Ouverture du spider. Elle sert à la fois de coffre, mais aussi et surtout de place(s) d'appoint pour emmener des enfants.

Passeport technique Peugeot 301 D

L'alimentation du quatre cylindres est assurée par un carburateur Solex de 30.



▼ Moteur

Quatre cylindres en ligne, type SER4 ■ **Cylindrée** : 1.465 cm³ ■ **Course x alésage** : 72 x 90 mm ■ **Puissance maxi** : 35 ch à 4.100 tr/mn ■ **Taux de compression** : 6:1 ■ **Alimentation** : un carburateur vertical Solex ■ **Allumage** : par bobine et distributeur ■ **Lubrification** : sous pression

■ **Refroidissement** : radiateur, pompe à eau et ventilateur.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 3 rapports + MAR ■ **Rapports de boîte** : 1^{er} : 0,250 - 2^e : 0,578 - 3^e : 1 - MAR : 0,216 ■ **Couple conique** : 4 x 21.

▼ Structure

Châssis type échelle, caisse boulonnée ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes par ressort à lames transversaux, amortisseurs à friction ■ **Suspension AR** : essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, amortisseurs à friction ■ **Direction** : vis et galet ■ **Rayon de braquage** : 5,50 m ■

Freins : tambours à commande mécanique sur les quatre roues ■ **Frein à main** : mécanique agissant sur les roues AR ■ **Jantes** : en tôle à 15 ajourages ■ **Pneumatiques** : 165 x 400 ■ **Dimensions** : 4,270 x 1,500 x 1,480 m ■ **Empattement** : 2,590 m ■ **Voies AV/AR** : 1,216/1,243 m ■ **Poids** : 1.014 kg.

est rien. Pourtant, **tout participe à le faire croire.** De la ligne au bruit rageur du moteur...



La roue de secours est enfilée dans une coquille dont la partie inférieure est fixe.

Le dessin apparaît mieux, sous cet angle. Il a dessiné cette machine. Le bureau de Peugeot ? Et oui...