

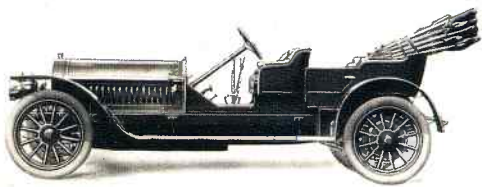
Collection PEUGEOT

n°31



La 401 Eclipse

Une première mondiale



Type 105 1908

À 6 cylindres
pour la première fois



908 RC

Le Grand Tourisme
de l'avenir

HACHETTE

Avec la collaboration
du Musée de l'Aventure Peugeot
www.musee-peugeot.com

M 03692 - 31 - F: 10,90 € - EY



Cabriolets
transformables

PEUGEOT 401 D ECLIPSE

OU LE CABRIOLET TÔLÉ TRANSFORMABLE

Production des 401 D

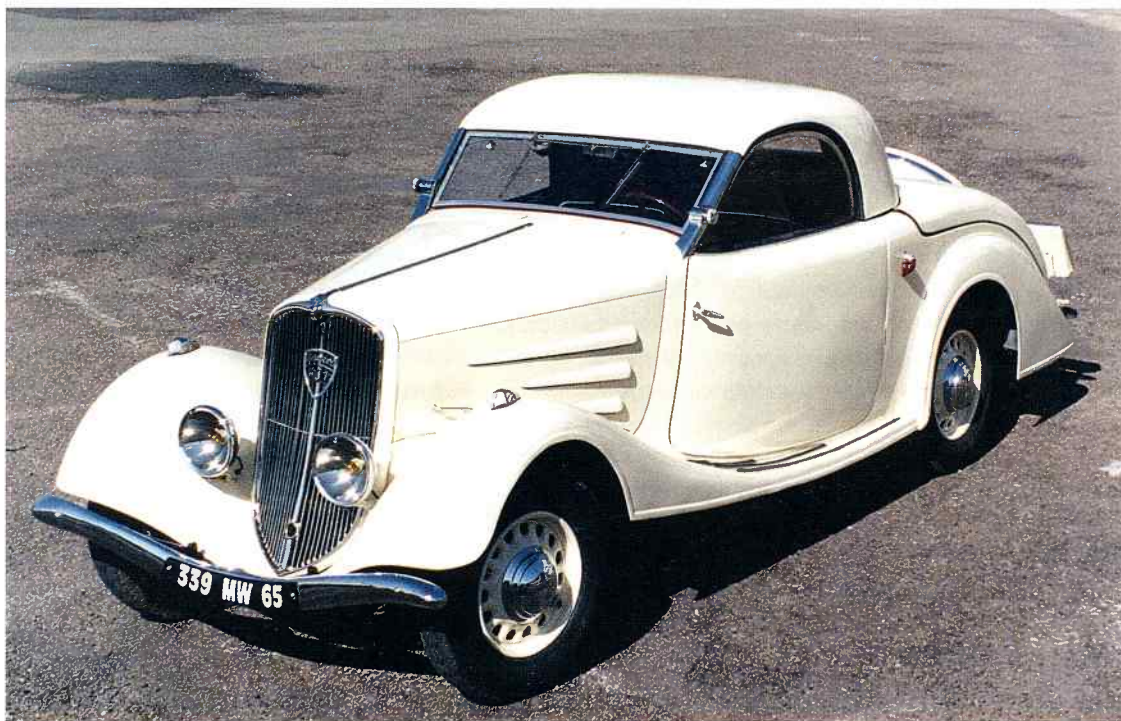
Les Peugeot 401 D furent fabriquées du mois de septembre 1934 au mois d'août 1935, ce qui correspond aux numéros de châssis 585.001 à 593.263.

Les 401 DL (châssis long) furent assemblées durant la même période, mais la série ne comprenait pas de configuration coupé transformable.

Les 401 type DLT, produites de novembre 1934 à août 1935, étaient des caisses limousines taxis à six/sept places.

▼ On devine sur ce document le mécanisme complexe de tringlerie qui permet de passer d'un coupé transformable en cabriolet et inversement en seulement 15 s. Une technologie de pointe en 1935 qui fascine les badauds.

Lors de la 28^e édition du Salon Automobile de Paris, inauguré le vendredi 5 octobre 1934 par le président de la République Albert Lebrun, les visiteurs découvrent sur le stand Peugeot l'étonnante et atypique 401 D Eclipse. Elle utilise un procédé ingénieux créé par Georges Paulin.



▲ La 401 D constitue la seule nouvelle Peugeot pour la saison 1935. Si le style général s'apparente, mise à part la cote des empattements, à celui des 201 D, 301 D et 601 D, la version Eclipse se distingue immédiatement de ses « sœurs » de chaîne.

Bien que le principe d'un toit en tôle d'acier disparaissant à l'aide d'une habile tringlerie animée par un moteur électrique sous la simple pression d'un bouton au tableau de bord afin de créer un cabriolet ne soit pas une première pour Peugeot en 1935, il fascine toujours autant le public. En effet, c'est sur un châssis de 301 millésime 1934 que la première Eclipse a été dévoilée publiquement.

UNE INVENTION BIEN FRANÇAISE

Trois personnalités ont permis de faire naître ce formidable concept. À tout seigneur, tout honneur, commençons par Georges Paulin, un dentiste de formation mais passionné de stylisme automobile, qui a fait breveter en 1933 son invention de toit escamotable automatique. Le

principe est donc que le pavillon d'un coupé s'escamote électriquement afin de se ranger automatiquement dans le coffre arrière d'une automobile. L'invention prend le nom à la fois poétique et éclairant d'« Eclipse ». Il est ensuite rejoint dans l'aventure par Marcel Pourtout, fondateur des célèbres ateliers de carrosserie installés à Reuil-Malmaison, et enfin Émile Darl'Mat, un dynamique et frondeur concessionnaire Peugeot dont les garages se trouvent rue Malard, à Paris. Avec un produit aussi séduisant, les trois hommes arrivent facilement à convaincre les instances dirigeantes de Peugeot de la pertinence de l'idée, d'autant que ces derniers sont à la recherche d'un engin vecteur d'image de marque. Un prototype de faisabilité est alors construit et durement testé durant une



B - © Archives Dominique Pascal

A - © Musée de l'Aventure Peugeot



▲ Voici comment se présente l'opération de décapotage ou capotage à mi-chemin. L'opération est facilitée pour le moment par un moteur électrique. On observe la belle forme galbée vers l'arrière des glaces latérales.

année complète au sein des bureaux d'études Peugeot de la Garenne-Colombes. Quelque 20 000 opérations ont lieu afin d'éprouver le dispositif. L'industrialisation de ce dernier prend forme en 1935 avec les 401 et 601 Eclipse. La clientèle peut désormais passer commande de cette machine révolutionnaire. Ce préambule historique permet de préciser une fois pour toutes que ce n'est ni Chrysler avec son show-car Thunderbolt de 1941, ni la Ford Motor Company avec le modèle de série Skyliner produit entre 1957 et 1959, ni surtout Mercedes-Benz avec la SLK dévoilée en 1996, qui sont les inventeurs de ce formidable principe, mais bien la marque au Lion.

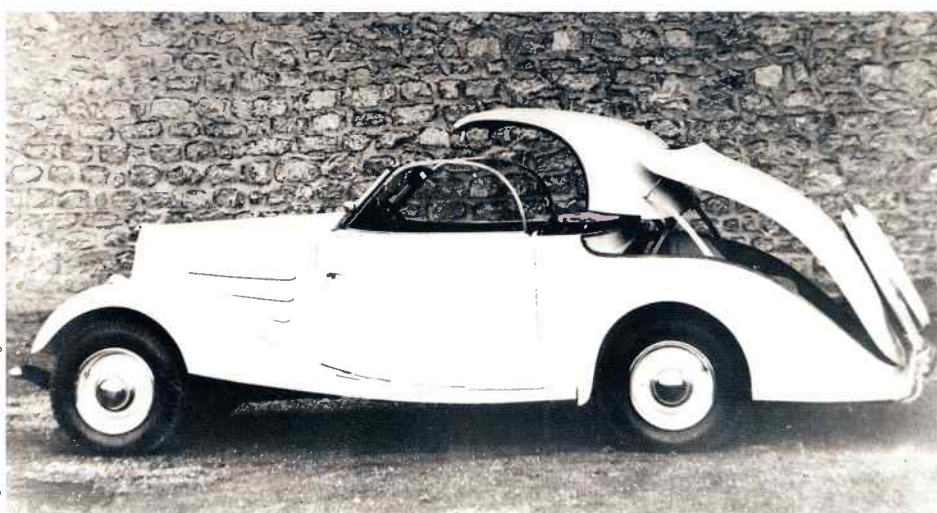
DEUX EMPATTEMENTS

À l'occasion de ce même Salon de Paris en 1934, la firme de Sochaux dévoile sa nouvelle proposition à 4 cylindres, baptisée 401 D. La

voiture s'inscrit dans la classe fiscale des 10 CV et vient ainsi combler un vide commercial gênant existant entre la 8 CV 301 D et la série haut de gamme de la maison, la 12 CV 601 D. Selon une habitude de la marque, dès sa présentation la nouvelle venue est disponible avec deux empattements : une version classique (empattement de 281 cm), qui offre un choix de huit carrosseries, et une version longue (empattement de 315 cm). Petite curiosité stylistique de ce Salon 1934 : les conduites intérieures Peugeot (y compris la 401 D) se dotent d'un curieux et abrupt tombé de pavillon. D'une forme très bombée, ce dernier prend l'appellation tout aussi étonnante de « queue de castor ». Ce nouveau dessin de caisse autorise l'aménagement d'une malle à bagages accessible de l'extérieur par une porte basculante, qui accueille également la roue de secours dissimulée sous un cache tôle.

Les 601 D Eclipse

Les Peugeot 601 D, comprenant le coupé transformable Type CE2, furent quant à elles assemblées à partir de septembre 1934 jusqu'en juillet 1935, incluant les numéros de châssis 712.001 à 713.076. La fabrication de la 601 châssis long, soit le Type DL, s'étendit de septembre 1934 à juillet 1935 (châssis 727.001 à 727.915), mais n'intégrait pas le coupé transformable électrique. Sans surprise, la 601 D Eclipse était le modèle le plus onéreux du catalogue Peugeot 1935. Il fallait signer un chèque de 39 750 francs afin de jouir du système coupé-cabriolet, alors que la plus abordable des Peugeot millésime 1935, la 7 CV 201 D en configuration coach Standard, était facturée 14 900 francs.



▲ La roue de secours soigneusement protégée d'une housse en tôle d'acier peinte à la couleur de la caisse et cerclée d'un jonc chromé se plaque sur la porte de malle arrière et suit le mouvement.

Fiche technique

- **Type** : 401 D Eclipse Type CE1.
- **Moteur** : 4 cylindres en ligne.
- **Cylindrée** : 1 720 cm³.
- **Alésage × course** : 78 × 90 mm.
- **Puissance** : 44 ch à 3 500 tr/mn.
- **Alimentation** : 1 carburateur Solex 35 FH.
- **Distribution** : soupapes latérales.
- **Allumage** : batterie 12 V et bobine.
- **Transmission** : boîte de vitesses à 3 rapports.
- **Empattement** : 281 cm.
- **Voie** : 135 cm.
- **Longueur** : 468 cm.
- **Largeur** : 163 cm.
- **Hauteur** : 152 cm.
- **Poids** : 1 291 kg.
- **Vitesse maximale** : 100 km/h.

Prix d'époque

En 1935, une 401 D Eclipse s'échangeait contre un chèque de 34 750 francs. Il s'agissait évidemment, du fait de sa sophistication, de la machine la plus onéreuse du catalogue 401 D. Pour comparaison, la plus abordable 401 D était la conduite intérieure quatre glaces vendue 22 900 francs.

Cabriolets transformables

Un panorama automobile en 1935

Depuis le 2 novembre 1934, Henri Théodore Pigozzi, alors âgé de 36 ans, avait fondé la Simca. La Ford Motor Company cherchait à optimiser sa diffusion en France et son union avec Mathis avait donné naissance au mois d'octobre 1934 à une nouvelle marque, Matford.

La mort d'André Citroën le 3 juillet 1935, à l'âge de 57 ans, laissa son entreprise orpheline et la priva de son génie. Les pouvoirs publics demandèrent à Louis Renault de reprendre la firme du quai de Javel, alors en grande difficulté financière. Ce dernier refusa. Pour pallier à la grande crise économique internationale qui éliminait les plus fragiles des constructeurs nationaux, l'État accorda une aide à l'industrie automobile de 1,9 franc au kilo.

Enfin, un décret voté le 5 mai 1935 autorisa la construction de la première autoroute française.

▼ Vue de l'arrière la 401 D Eclipse dégage une plastique particulière mais nullement désagréable à l'œil, due à l'importante surface arrière nécessaire au logement du toit. Compte tenu de la complexité du modèle, l'Eclipse pèse 170 kg de plus que la version roadster.



▲ Le défaut majeur du dispositif Eclipse demeure la faible contenance de la malle à bagages une fois le pavillon replié. Cet exemplaire, qui prend la pose devant le très intéressant Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux, repose sur des roues à voile ajouré disponibles dès l'été 1935.

4 EN LIGNE

Sous le capot de la 401 D prend place un 4 cylindres en ligne aux soupapes latérales doté d'une culasse en fonte, tournant autour d'un vilebrequin à trois paliers, d'une cylindrée de 1 720 cm³. La puissance disponible culmine à 44 ch à 3 500 tr/mn. Il faut ajouter que trente moteurs ont été équipés d'une culasse spéciale coulée en aluminium, portant ainsi le potentiel à 47 ch. Le groupe est accouplé à une boîte de vitesses à 3 rapports qui relève du type « synchromesh » à rapports silencieux. Le châssis « Bloctube » ne s'éloigne pas des principes en

vigueur sur les gammes 201, 301 et 601 : transmission à vis, roues avant indépendantes avec ressort transversal à lames, essieu rigide à l'arrière avec ressort longitudinal à lames. Le freinage est assuré par un dispositif mécanique. Et, pour terminer ce chapitre technique, la direction adopte l'option technique vis et roue dentée.

UN SYSTÈME ÉPATANT

En ce mois d'octobre 1934, sous les plafonds majestueux du Grand Palais imaginés comme à l'accoutumée par l'architecte décorateur André Granet, la foule qui se bouscule autour des modèles Peugeot découvre donc qu'un cabriolet tôle transformable électriquement Eclipse à deux portes et trois places a été judicieusement injecté au sein du tout nouveau catalogue 401 D. La firme de Sochaux semble décidément très fier de son original concept de coupé-cabriolet, car lors de cette même exposition d'octobre 1934, elle dévoile aussi la nouvelle 601 D Eclipse type CE2. Est-ce son statut élitiste qui lui vaut des égards particuliers, il n'empêche que la machine bénéficie d'une mise en scène spécifique. Le coupé Eclipse à 6 cylindres est donc exposé en bonne place sur une estrade surélevée cernée par un réseau de tubes chromés d'un style très « Art-Déco ». Des panneaux ceinturant le stand indiquent clairement le concept « La carrosserie Eclipse, une invention sensationnelle Peugeot » ou encore « Un geste



Cabriolets transformables

Rien ne s'oublie !

Au mois de mars 1998, lors du Salon de Genève, Peugeot remit au goût du jour le principe du toit métallique escamotable en dévoilant le concept-car « 20 Cœur ».

Dès lors, le catalogue du constructeur intègre des machines dotées de ce dispositif, telle la 206 CC, commercialisée dès le mois de décembre 2000, ou la 307 CC, disponible à partir du mois d'octobre 2003.



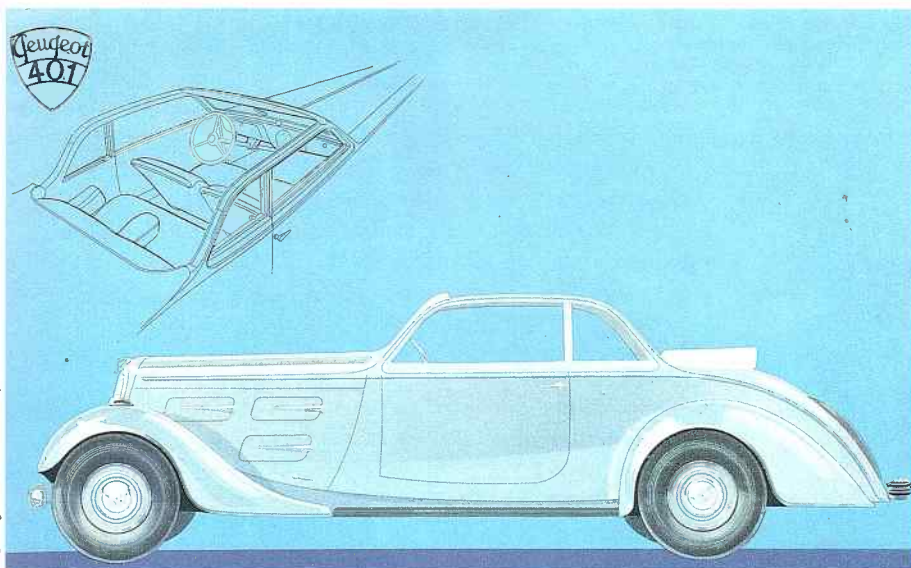
▲ La planche de bord est typique des voitures des années trente. Elle comprend un module central intégrant toutes les informations mécaniques nécessaires. La généreuse mollette au centre sert à l'ouverture progressive du pare-brise. L'air conditionné est encore un rêve d'ingénieur à cette époque !

Un concept à suivre

Esthétiquement, la 401 D Eclipse se différencie de ses compagnes de catalogue par quelques détails. Les flancs de capot moteur accueillent trois longues stries horizontales, un dessin que l'on retrouve sur le coach Grand-Luxe, alors que la conduite intérieure luxe à quatre glaces et

Grand-Luxe à six glaces conserve les trois trappes ouvrantes traditionnelles. Le roadster 401 D d'octobre 1934 repose sur des roues fils peintes à la teinte de la carrosserie. Mais dès l'été suivant, des roues à voile ajouré sont montées sur la voiture.

Concernant la « transformable » 401 Eclipse, les jantes pleines décorées d'un épais et proéminent enjoliveur chromé semblent le montage classique. Toutefois, dans le catalogue général on trouve une illustration représentant une version reposant sur des jantes à voile ajouré. Le pare-brise est entièrement rabattable à l'aide de deux grosses mollettes chromées aménagées de chaque côté de celui-ci, une fois la voiture en position découverte. Cette possibilité donne une ambiance très sportive similaire à celle procurée par le roadster. Si la Peugeot 401 D rencontre immédiatement un succès commercial non négligeable, elle n'est qu'une offre de transition : le catalogue n'est plus de mise au cours de la saison 1936 ; la révolutionnaire 11 CV 402 prend alors le relais. Pas question pour autant d'abandonner le concept unique Eclipse. De fait, le principe est immédiatement repris sur la nouvelle 402, et ce jusqu'à l'extinction du modèle, à la clôture de l'exercice 1939.



▲ Pour comparaison, voici comment se présente la 401 D en configuration coach décapotable, qui existe en deux versions : usine au tarif de 27 000 francs et issue des ateliers du carrossier Meulemeester alors facturée 28 000 francs. On observe sur cette illustration les flancs de capot équipés de volets ouvrants.