

RÉTRO VISEUR

P. 38 LIEUX DE MÉMOIRE : SILVERSTONE
P. 100 LA COTE DES FRANÇAISES



P. 74 GALERIE
Ferrari 250 GT Lusso



+ TÉMOIGNAGES EXCLUSIFS :
JACQUES CHEINISSE,
JEAN-LUC THÉRIER,
MARCEL CALLEWAERT.

> DOSSIER P. 44

ALPINE BERLINETTE A110

La course aux podiums !



P. 24 DÉCOUVERTE
Peugeot 601
Eclipse

P. 82 GUIDE D'ACHAT
VW Karmann
Ghia

P. 18 ESSAI
Jaguar MK VII
1952



P. 24 DÉCOUVERTE



P. 82 GUIDE D'ACHAT



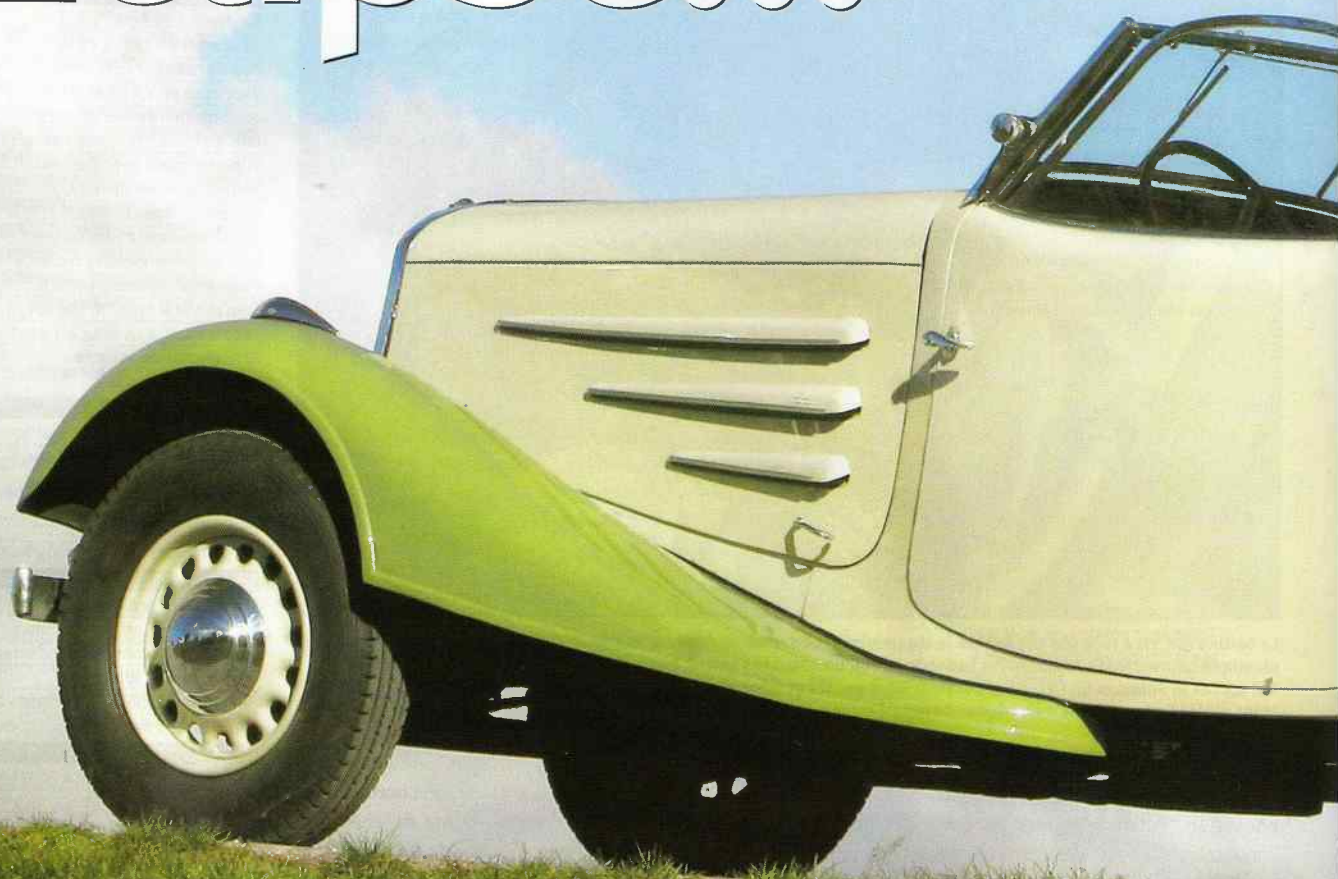
P. 18 ESSAI

EDITIONS
l'Espresso
M 03344 - 221 - F. 5,40 €



Peugeot 601 D coupé transformable 1935

Lumineuse Eclipse...



"Il n'est de nouveau que ce qui a été oublié" : cette maxime semble plus que jamais d'actualité, à l'heure où la plupart des constructeurs automobiles redécouvrent le concept du coupé-cabriolet transformable. Pourtant, qui se souvient aujourd'hui que le styliste Georges Paulin et Peugeot ont montré la voie dès 1933 avec le système dénommé Eclipse ? Fleuron de la gamme 1935, ce resplendissant coupé 601 D transformable est sans doute l'unique survivant des vingt et un exemplaires construits.



●●● **Présentée en 1934, la 601 6 cylindres**, nouveau haut de gamme de Peugeot, ne bénéficiera du système Eclipse qu'à compter du millésime suivant ●●●



Avez-vous déjà manipulé la capote d'un cabriolet des années trente ? L'exercice est souvent complexe : il convient, au préalable, de décrocheter les attaches au sommet du pare-brise, libérer ensuite les œillets des parois latérales, puis les fixations de la toile aux montants supérieurs des portières, démonter ou replier ces mêmes montants, incliner les compas après avoir fait glisser la fermeture Eclair de la lunette arrière, replier soigneusement la toile (sans la pincer) entre les arceaux, et enfin, tenter d'entasser le tout dans le bac de capote (toujours exigü...) avant de livrer l'ultime bataille contre ces fichues pressions qui ne veulent JAMAIS maintenir en place la housse du couvre-capote...

Le bilan est généralement lourd : quelques ongles cassés, des doigts pincés, assortis de jurons bien sentis, le tout multiplié par deux car, vous l'aurez deviné, l'opération ne peut être menée à bien qu'avec l'aide d'un complice plus ou moins consentant. J'exagère ? Essayez donc, tout seul, de décapoter (ou l'inverse) un cabriolet Delahaye 135 ou Delage D6... Bien entendu, nos amis britanniques ont

élevé le genre au niveau d'une discipline olympique durant plusieurs décennies, réussissant même à le pérenniser sur l'actuelle Lotus Elise qui se distingue toujours par la manipulation fastidieuse de son minuscule tendelet faisant office de capote...

Bien sûr, avant de paraître devant le jury des concours d'élégance de l'entre-deux guerres, le chauffeur ou les domestiques s'étaient le plus souvent chargés de cette basse besogne. Mais, signes précurseurs d'une proche décadence de la société, certains devaient déjà rêver à l'époque d'un système escamotant prestement et sans effort la légère toiture dans le coffre arrière...

Quand le Schpountz fait mouche

Amateur de mécanique et de belles carrosseries, Georges Paulin passait toutefois le plus clair de son temps dans son cabinet de dentiste, une honorable profession qui lui avait accessoirement permis d'acquérir le sens de la précision. Cette précision (indispensable dans l'exercice de son métier), il va la mettre au service de sa passion, traçant sur la planche à dessin des voitures aux lignes fuselées, étonnantes de modernisme, dont il

Les galbes du toit épousent harmonieusement ceux du coffre arrière, qui se déploie comme une traîne de mariée jusqu'au pare-chocs. Seuls vingt et un exemplaires de cette Peugeot 601 D Eclipse ont été produits en 1935. Le modèle de notre article est l'unique survivant de cette série confidentielle.



proposera un jour la réalisation à son ami (et presque voisin), le carrossier Marcel Pourtout. Ce dernier est lui-même lié à Emile Darl'mat, un dynamique concessionnaire parisien de la marque Peugeot. Ensemble, le trio va signer les superbes 302 et 402 Darl'mat Spécial Sport carrossées en roadster, coupé et cabriolet, et produites à 105 exemplaires, de janvier 1937 à juin 1938. Ce qui donnera l'idée à Louis Renault de commander au même Pourtout une petite série de roadsters Primaquatre outrageusement inspirés de la 302/402 SS. Paulin et Pourtout se distingueront encore par deux réalisations exceptionnelles : la berlinette profilée Bentley 4 litres 1/4 "Embiricos" (du nom de son commanditaire), alignée à plusieurs reprises aux 24 Heures du Mans (qui finira notamment 6^e en 1949 et 14^e en 1950), et le cabriolet Peugeot 601, commandé en 1935 par Marcel Pagnol, qui partage avec Fernandel la vedette du film *Le Schpountz*. Sur cette imposante automobile (aujourd'hui propriété d'un collectionneur du Sud de la France) le dessin de Georges Paulin, très novateur, introduit les prémices du style "ponton" qui fera fureur après la guerre. Les lignes des ailes et du capot avant, ainsi que la forme galbée de la calandre, vont également se retrouver sur les très avant-gardistes 402 "Fuseau Sochaux".

L'ère du tout électrique...

Entre deux plombages et l'arrachage laborieux d'une molaire, notre dentiste trouvera encore le temps d'élaborer les plans d'un étonnant toit rétractile, baptisé "Eclipse", dont il déposera d'ailleurs le brevet.

L'amélioration proposée apparaît substantielle. En effet, grâce à un ingénieux système de leviers et de barres compensatrices, le pavillon métallique s'escamote sous le couvercle du coffre. Soigneusement calculé pour fonctionner sans effort, d'une simple poussée de la main, la métamorphose s'opère en quelques secondes. Le procédé sera encore amélioré par l'utilisation d'un moteur électrique : la technique "presse-bouton" dès 1933 ! C'est en effet à cette date qu'Emile Darl'mat, désireux de proposer à sa clientèle un cabriolet Peugeot "hors-série", contacte Marcel Pourtout.

Un prototype à toit escamotable Eclipse est réalisé sur la base de la 301 CR pour le *Salon de Paris* qui se tient au Grand Palais en octobre 1933. La réalisation impressionne favorablement les dirigeants de Peugeot qui décident dans la foulée de lancer une petite série de 301

transformables-Eclipse, dévoilée dès le printemps 1934. Présentée à la même époque, la 601 6 cylindres, nouveau haut de gamme de Peugeot, ne bénéficiera du système Eclipse qu'à compter du millésime suivant. Puis, c'est au tour de la 402, aux lignes révolutionnaires, d'être proposée en version transformable. D'abord électrique, le mécanisme redeviendra ensuite manuel pour des raisons de simplification et, surtout, de prix de revient. En 1937, le coupé 402 Eclipse devient coach en accueillant cinq personnes sous un pavillon allongé. Fabriqué à 553 exemplaires, le modèle figure encore au catalogue 1939. C'est alors la Peugeot la plus chère de la gamme, et aussi la plus longue (5,20 m !). →



Même si la 601 représente le sommet de la gamme Peugeot en 1935, ce n'est pas pour autant un produit de luxe. La preuve par l'image : cet habitacle sommairement garni évoque davantage la grande série industrielle que la confection "haute couture".

La manivelle installée à l'arrière permettait, en cas de défaillance du moteur électrique, de transformer manuellement la 601 Eclipse en roadster.

L'idée a été reprise par Ford pour sa Skyliner 1957, dotée elle aussi d'une commande manuelle du toit escamotable, au cas où...



Bien après la mort de Georges Paulin, fusillé en 1942 pour faits de Résistance, son invention va refaire surface. D'abord outre-Atlantique, avec la Ford Skyliner "Rétractable" produite en série de 1957 à 1959, et inspirée, peu ou prou, du show-car Chrysler Thunderbolt 1940 qui, lui-même, reprenait le principe du toit escamotable dans le coffre.

Après une longue... éclipse, la première Mercedes SLK a remis le procédé au goût du jour dans les années 90. Comme beaucoup d'autres constructeurs, Peugeot fera mine de réinventer le système en présentant en février 1998 sa 20 "cœur" à toit escamotable dont vont dériver les populaires 206 et 307 CC...

L'Eclipse au grand jour...

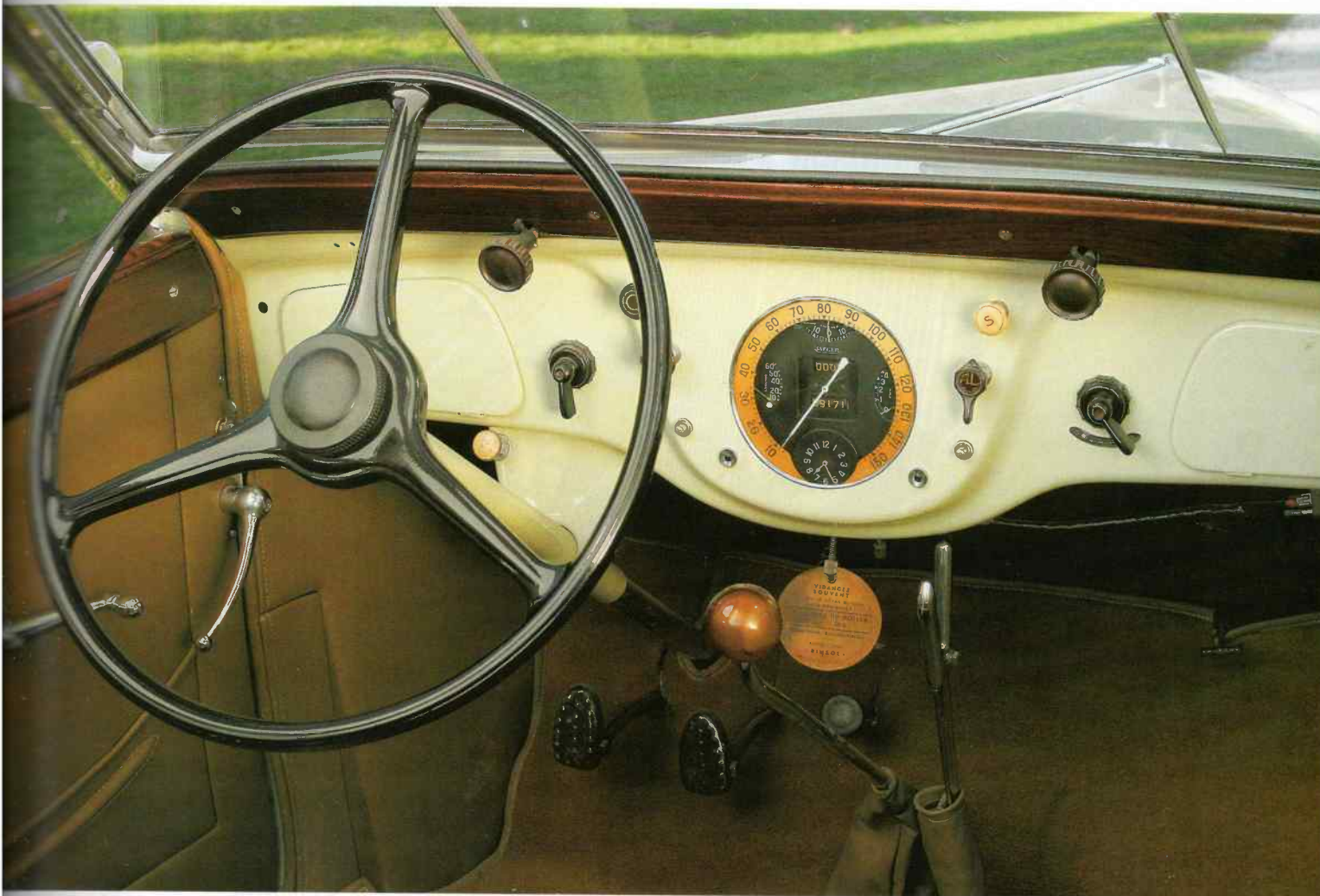
C'est d'ailleurs à l'occasion de la présentation de ce prototype 20 "cœur" que l'on redécouvre en plein jour la 601 Eclipse de cet article : "Les dirigeants de Peugeot qui en avaient cherché vainement – et pour cause ! – un exemplaire, m'ont demandé de leur prêter ma 601 pour prouver l'antériorité de la marque en la matière et justifier ainsi la parenté du système Eclipse !", rappelle Claude Frésard qui veille aux destinées du Musée de Muriaux dont cette 601 est l'un des fleurons. Construit en février 1935, ce coupé transformable 601 D (n° de châssis 712 572) serait donc l'unique rescapé des vingt et un modèles construits avec une carrosserie "usine" (comme nous l'avons dit, l'autre 601 transformable survivante, est celle commandée par Marcel Pagnol, et donc dotée d'une carrosserie spéciale réalisée par Pourtout sur un dessin de Paulin).

Le premier propriétaire, domicilié dans la région de Vichy, l'a conservée jusqu'à la débâcle de 1940. Elle échoue ensuite chez un garagiste de Saint-Germain-des-Fossés, non loin de Vichy. En 1952, selon le nouveau système minéralogique initié en 1950 et entré en vigueur deux ans plus tard, l'auto est ré-immatriculée "229 AF 03". A la fin des années cinquante, un collectionneur de voitures anciennes (un précurseur, devrait-on dire !) qui s'arrête régulièrement devant ce garage pour faire le plein de sa Bugatti 40, aperçoit un jour le propriétaire poussant cette 601 devant son établissement. "Je ne m'en sers plus depuis longtemps et elle m'encombre ! Le ferrailleur est prêt à m'en débarrasser pour 20 000 F..." , explique le garagiste. Sur le champ, notre collectionneur riposte et lui en offre 5 000 de plus (soit 50 futurs "nouveaux" francs, mais les francs des années 50 n'étaient pas encore "anciens", il est vrai) ! Aussitôt, la 601, attachée par une corde à l'arrière d'une Citroën 15-6, quitte le garage pour le château de notre amateur. Un cadre certes plus plaisant que celui d'une casse... Mais, comme c'est souvent le cas, le nouveau propriétaire, fortement absorbé par la restauration d'une autre voiture, ne trouvera pas le temps de se pencher sur le sort de l'Eclipse, par ailleurs complète, et conservée en très bel état d'origine. Quelques années plus tard, on la retrouve chez un médecin genevois qui la garde quelques temps sans y toucher et la cède finalement à Claude →



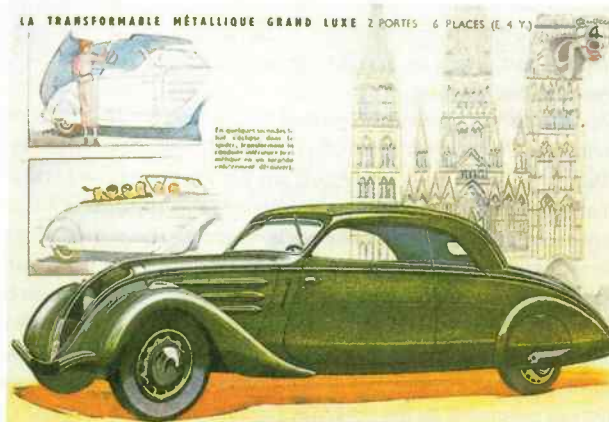
La recherche aérodynamique apparaît encore embryonnaire au début des années 30. Moins radicale à cet égard que la série 402 ultérieure, la carrosserie de la 601 s'offre tout de même quelques belles courbes profilées tout à fait représentatives des canons esthétiques de l'époque.

●●● Grâce à un ingénieux système de leviers et de barres compensatrices, le pavillon métallique s'escamote sous le couvercle du coffre ●●●



Ci-dessus : le tableau de bord en tôle peinte n'est pas très différent en apparence de celui des 301 et 401 de classe inférieure. A noter que le compteur de vitesse affiche un présomptueux maxi virtuel de 150 km/h. Plus prosaïquement, la fiche du catalogue se contentait d'annoncer... 105 km/h !

Ci-dessous : les illustrateurs des catalogues publicitaires de l'époque n'hésitaient pas à allonger démesurément les carrosseries. La 601 Eclipse ne fait pas exception à la règle, comme on le voit ici où elle semble aussi longue que la voiture du loup de Tex Avery... La famille des Peugeot Eclipse (401 et 601) a également compté la 402 dont la robe ultra-profilée se prêtait fort bien à cette transformation (ici un coach de la deuxième série, dont le toit est commandé manuellement).



Le moteur sans grand caractère (un 6 cylindres latéral de 2 148 cm³) ne faisait pas de la 601 une routière très performante. La version Eclipse avait heureusement d'autres arguments à faire valoir...



Frésard. Nous sommes alors en juin 1985... "Elle était dans son état d'origine, sans aucune transformation et sans rouille. Seule l'armature en bois à l'arrière avait quelque peu souffert et se trouvait affaissée sur un côté", se souvient Claude, qui la confie alors à Serge Cattin, de Saignelégier, pour une restauration totale. "Elle a été entièrement désossée et remontée après avoir subi une révision totale des pièces. Malgré la complexité du modèle, la restauration n'a pas posé de problèmes particuliers, car la voiture se trouvait dans un excellent état d'origine..."

A l'époque où il récupère cette Peugeot d'exception, Claude Frésard envisage la construction de son Musée de Muriaux et pense que la présence d'une 601 transformable, utilisée comme attraction, représenterait une excellente animation : "J'avais réalisé que le mécanisme, actionné par le moteur électrique en 12 volts, ne fonctionnait pas à une vitesse constante. Le toit, assez lourd, gagnait en vitesse lors de l'approche du pare-brise, et heurtait ce dernier assez violemment. Pour cette raison, et afin de présenter au public une démonstration exemplaire des avantages du toit rétractile, j'ai décidé de changer le voltage du moteur en 380 volts triphasé, ce

qui a permis d'obtenir une vitesse absolument régulière du mécanisme..."

Tour de magie...

Prendre le volant d'une placide 601 n'est pas une perspective "électrisante", son 6 cylindres latéral de 2 148 cm³ n'étant pas réputé pour son brio. Mais celle-ci a bien d'autres vertus, il faut dire. A commencer par ses formes. Les galbes du toit escamotable s'harmonisent parfaitement avec ceux du long coffre arrière terminé par une roue de secours proéminente. La découpe des ailes, prolongées de l'inévitable marchepied, les barrettes signant le capot et les phares placés très bas devant la calandre témoignent des efforts de Peugeot pour s'adapter à l'envahissante mode "aérodynamique". Une évolution à petits pas, entamée au Salon de 1933, mais qui, sur le moment, ne laissait en rien présager du coup de tonnerre généré par le lancement en fanfare de la révolutionnaire 402, quelques mois plus tard (en octobre 1935) ! Le moment de bravoure, vous vous en doutez, consiste à escamoter le "ballon" dans le coffre. Un tour de magie simplement commandé à l'origine par un commutateur au tableau de bord. "Mais



●●● **Parfait pour circuler pare-brise baissé en longeant la Riviera, le 6 cylindres ne se distingue vraiment que par son couple à bas régime** ●●●

après cinq ou six opérations, la batterie 12 volts était à plat !”, constate Claude Frésard, “voilà pourquoi chez Peugeot, ils avaient installé une manivelle dans le compartiment arrière !” Grâce à cette manivelle prévue en cas de défaillance électrique (également montée sur les Ford Skyliner), le capot arrière se lève majestueusement tandis que le toit entame sa descente vers l’arrière. Dans un même mouvement et sans à-coups, le toit trouve place au fond du coffre, tandis que le couvercle se referme, conférant à la 601 une superbe ligne de roadster. Rendons hommage à Georges Paulin qui a élaboré ce mécanisme de précision où un seul moteur et un seul arbre commandent tous les leviers ! D’ailleurs, ce système est si bien équilibré qu’il suffira sur les 402, dépourvues d’appareillage électrique, d’une simple poussée de la main pour basculer l’ensemble dans un sens ou dans l’autre.

Un lion assagi

Derrière le volant à trois branches, l’ambiance est moins festive, d’autant que la place est comptée ! La caisse, à l’avant, est tout juste assez large pour deux personnes et l’éventuel passager du compartiment arrière doit se résoudre à choisir l’un des deux strapontins disposés transversalement. En définitive, cet espace doit plutôt être considéré comme un coffre additionnel, solution bien utile lorsque le toit est escamoté, une bonne partie du volume de la poupe étant “remplie” par le moteur électrique et les divers mécanismes. La finition est de bon aloi, mais l’austérité, toujours de mise chez Peugeot, nous vaut un tableau de bord en tôle peinte simplement orné en son centre d’un unique compteur rassemblant les principales

informations. Si la 601 trône au sommet de la gamme sochaliennne en 1935, ce n’est cependant pas une voiture de luxe, tout juste une 401 allongée à l’avant et équipée d’un 6 cylindres sans grand caractère. Bien que fabriqué à Sochaux, lieu où l’on ne cultive pas particulièrement la galéjade, le tachymètre affiche un présomptueux 150 km/h. Un optimisme qui va de pair avec l’illusion de puissance symbolisée par le long capot qui s’étire devant le pare-brise ! Ces promesses qui s’évanouissent sitôt la voiture sur la route. Logique : avec 1 430 kg à vide pour 60 chevaux, il ne faut pas s’attendre à être collé au dossier des sièges, par ailleurs fort étroits. Inutile d’insister, d’ailleurs. La boîte à trois rapports est lente, les freins paresseux, le moteur grognon et souffreteux. Parfait pour circuler pare-brise baissé en longeant la Riviera sur un filet de gaz, le 6 cylindres ne se distingue vraiment que par son couple à bas régime. Produite seulement durant un millésime et demi, la 601 n’a pas laissé de souvenirs inoubliables et, d’ailleurs, il reste assez peu de survivantes issues de cette série hâtivement conçue. Et cette jolie Eclipse est un cas d’espèce, puisqu’elle est bien la seule aujourd’hui à pouvoir témoigner de l’existence éphémère de ces premiers coupés transformables à la carrière météorique. Autant dire que nous lui pardonnerons volontiers ses médiocres prestations routières pour mieux appréhender ses promesses d’un “monde meilleur”. Deux voitures en une : un vrai luxe...

TEXTE JEAN-PAUL DECKER – PHOTOS XAVIER DE NOMBEL

Merci à Dominique et Claude Frésard pour leur confiance et leur accueil chaleureux.

FICHE TECHNIQUE

Peugeot 601 D Eclipse 1935

MOTEUR
6 cylindres en ligne en position longitudinale avant.
Cylindrée : 2 148 cm ³
Alésage x course : 72 x 88 mm, soupapes latérales, refroidissement par eau,
Puissance : 60 ch à 3 500 tr/min.
TRANSMISSION
Aux roues arrière, boîte 3 rapports +marche arrière, embrayage monodisque à sec, pont arrière à vis.
STRUCTURE
Châssis bloc-tube séparé, carrosserie acier sur ossature bois, coupé transformable système Eclipse (breveté) à commande électrique.
FREINS
A tambours sur les 4 roues à commande mécanique.
DIRECTION
A vis et roue dentée.
SUSPENSIONS
Roues avant indépendantes et ressort à lames transversal, essieu arrière rigide et ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux.
Pneus : 150 x 40 Durandal.
Electricité : 12 volts.
DIMENSIONS/POIDS/VITESSE
Longueur x larg. x emp. : 4,85 m x 1,62 m x 3,07 m.
Voies : 1,35 m.
Poids à vide : 1 430 kg.
Vitesse : 105 km/h.
NOMBRE D'EXEMPLAIRES
21 construits (un seul restant).
PRIX
Prix neuf (1935) : 39 750 F (en comparaison : la même année, un coach 201 de base valait 14 900 F).



2 200 FOIS PAR AN !

“On a calculé que l’Eclipse a effectué plus de 22 000 démonstrations publiques depuis l’ouverture du Musée de Murlaux en 1987, soit plus de 2 200 manœuvres par an !”, raconte Claude Frésard. “Certes, le moteur électrique en 380 volts triphasé, fabriqué par Bondy à Cortailod près de Neuchâtel, est fiable. Mais il faut aussi admirer également rendre hommage à la parfaite fonctionnalité des armatures, leviers et barres compensatrices qui n’avaient pourtant pas été prévues pour un aussi long service !” Trônant dans l’entrée du Musée de Murlaux, la 601 Eclipse est toujours très admirée et les plus curieux réclament évidemment une démonstration du fameux système. Ajoutons que j’ai eu la joie et le privilège de faire effectuer à cette Peugeot sa première sortie sur route depuis sa restauration, il y a plus de dix-neuf ans ! Musée de l’Automobile de Murlaux – Collection Claude Frésard CH-2338 – Murlaux/Saignelégier Tél. + 41 32 951 10 40 – Internet : www.musee-murlaux.ch