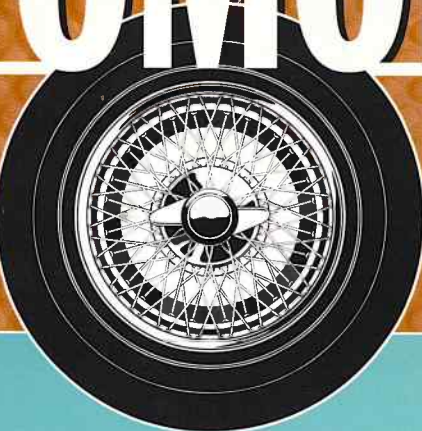


UN SIÈCLE D'AUTOMOBILES

N° 198



Peugeot 601 :
le retour du 6

IFA F 8 et F 9 :
l'esprit de l'Est

L'Universelle :
un utilitaire de Salon

Venturi Trophy :
pour gentlemen
compétiteurs

M 04759 - 198 - F: 10,52 € - EY



HACHETTE

Consultez notre site

www.hachette-collections.com

10,52 € (69,01 FF) / 17,30 CHF / Belgique : 10,66 € / 11,95 \$ CAN

Edito



Votre prochain numéro



Au printemps 1934, **Peugeot** renoue avec la tradition du 6 cylindres en ligne grâce à son offre **601**, une motorisation que la marque avait abandonnée deux années auparavant avec le Type 183 D 12 Six. Très à la mode à cette époque, ce genre de motorisation permet aux grands constructeurs généralistes de répondre à une demande plus élitiste tout en gardant une tarification raisonnable.

La sophistication et les performances des automobiles **Talbot** de Londres de la période de l'immédiat après-guerre (la première), comme le Type **10/23** millésime 1924, doivent beaucoup aux compétences d'un jeune ingénieur d'origine suisse : Georges Roesch. L'**IFA F8**, ex-DKW F8, est simplement issue de la réorganisation économique de l'Allemagne en 1945.

En 1969, l'appellation magique « **300** », qui caractérise chez **Chrysler** une idée intéressante de « Grand Tourisme bourgeois performant », s'est bien affadie par rapport au concept original lancé en 1955. Introduite sur le marché français en 1992, la marque coréenne **Hyundai**, trois années plus tard, compte toujours sur son modèle phare **Lantra** pour consolider ses positions face à la concurrence.

Entre 1934 et 1940, **Edsel Ford** demande au responsable du style de la Ford Motor Company, Eugene T. Gregorie, de lui concocter des machines sportives **spéciales** pour son propre usage, avec toutefois l'idée d'une éventuelle mise en production. De son côté, l'**Universelle** représente en 1955 une initiative rare – voire même unique – au sein de l'industrie automobile américaine. Il s'agit d'un show-car en configuration de véhicule utilitaire.

Dans ce numéro, une fois n'est pas coutume, nous évoquerons deux voitures de course : la **Ferrari 750 Monza**, qui selon légende était la préférée d'Enzo, et la **Venturi Trophy**, qui sur une base de Challenge permet à des « gentlemen » épris de vitesse et animés d'un esprit chevaleresque de s'affronter au sein de la compétition du même nom.

Patrick Lesueur

Votre 199^e modèle réduit Solido : la Citroën Visa et sa boîte numérotée

Consultez notre site



www.hachette-collections.com

Édité par :

Hachette Collections, SNC, 395 291 644 RCS Paris
43, quai de Grenelle – 75905 Paris Cedex 15
Gérant : Isabelle Magnac
Filiale de : HACHETTE LIVRE

Renseignements réseau presse et abonnements

- Pour la France (Abonnements) : Hachette Collections, 59893 Lille cedex 9
Numéro Indigo (0,12 € la minute) : 08 20 081 814
 - Pour la France Service des ventes (Renseignements réseau presse) : Hachette Collections
Numéro indigo (0,12 € la minute) : 08 20 016 427
 - Pour la Belgique : Hachette Collections
BP 666 – 1930 Zaventem 1
Belgique
N° commercial : 070 22 54 54
- Pour la Suisse (uniquement réservé au réseau presse, non disponible à l'abonnement) : Naville SA
38, av. Vibert CH, 1227 Carouge/GE
Numéro : 00 41 223 080 44
 - Pour le Québec : Express Mag
8155, rue Larrey H1J 2L5 Anjou QC

Numéro sans frais : 1 (877) 356 4906
Région de Montréal : (514) 356 4906
Télécopieur : (514) 355 3332
E-mail : expsmag@expressmag.com

Vente au numéro

Les numéros parus peuvent être obtenus chez les marchands de journaux ou, à défaut, chez l'éditeur au prix de 10,52 €. Merci d'adresser votre commande majorée de 2,29 € de frais d'envoi accompagnée de son règlement à Hachette Collections 59 893 Lille Cedex 9. Exceptionnellement, le prix du n° 1 est de 4,42 €.

Hachette Collections :

Directrice de la publication : Isabelle Magnac
Directrice de l'édition : Fabienne Kriegel
Éditrice responsable : Sophie Levesque-Landais
Assistante éditoriale : Catherine Lartisant-Lafane
Responsable Sourcing et Objets : Gilles Maron
Directrice fascicules : Myriam Héricier
Chef de groupe : Vincent Brun
Chef de produit : Florian Finot
Distribution : Philippe Rondel
Directeur de la fabrication : Denis Schneider
Responsable de la fabrication : Philippe Alfonsi

Réalisation fascicules :

Directeur de collection : Patrick Lesueur
Auteurs : Patrick Lesueur, Dominique Pascal, Jean-François Krause, Christian Longueville, Marie-Claire Lauvray, Jean-Pier Dauliac, Marc-Antoine Colin, Philippe Vigneron.
Illustrateurs : Patrick Lesueur, Jean-François Krause
Coordination : Nicolas Bonnefoix
Direction artistique : Blue Up
Photographie de couverture : Gilbert Falissard

À nos lecteurs :

En achetant votre numéro chez le même marchand de journaux, vous faciliteriez la précision de la distribution et vous serez certains d'être immédiatement servi. Nous vous remercions d'avance. Le fascicule et les éléments qui composent la collection ne peuvent être vendus séparément.

Imprimé par Cayfosa en Espagne

© Hachette Collections

Reproduction interdite et droits réservés pour les documents signés « D.R. »

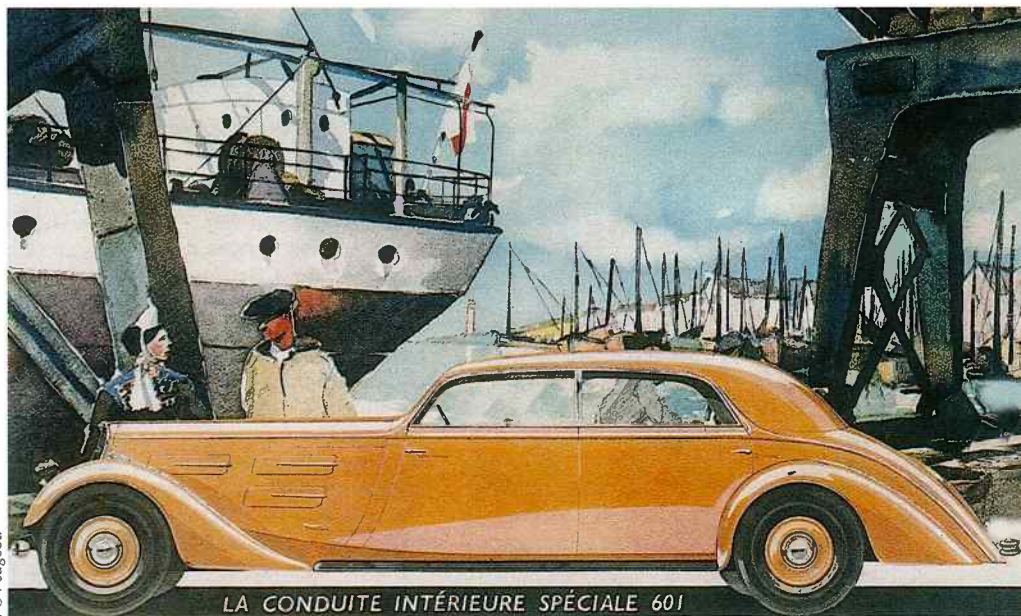
Dépôt légal : mars 2007

HACHETTE

Peugeot 601

Les limites d'une formule 1934

Le 5 mai 1934, Peugeot présente au Salon de Paris son nouveau modèle : la 601. Avec lui, le constructeur franc-comtois effectue un retour remarqué sur le marché des 6 cylindres. La carrière de la 601 sera cependant fort brève. Explication.



LA CONDUITE INTÉRIEURE SPÉCIALE 601

Extrêmement classiques, les 601 n'étaient pas dénuées de qualités. Celles-ci se montrèrent cependant insuffisantes pour garantir de manière durable le succès de la formule.

Le 6 cylindres plébiscité

Depuis la deuxième moitié des années vingt, les moteurs 6 cylindres en ligne de cylindrée moyenne sont incontestablement en vogue auprès des constructeurs européens. Comprise entre 2 litres et 2,5 litres, leur cylindrée reste dans des catégories relativement éparpillées au point de vue fiscal, tout en autorisant des performances convenables : la vitesse de pointe supérieure dépasse toujours légèrement 100 km/h. De plus, le couple-moteur élevé procuré par ces groupes à longue course garantit une grande souplesse d'utilisation, d'autant plus appréciable que les organes de transmission se montrent encore souvent bruyants, sinon rétifs. Avec

La « Conduite intérieure spéciale » habille également le châssis 301. Surnommé la « robe de traîne », le porte-à-faux arrière allonge encore la voiture.

une 6 cylindres, plus besoin de changer de vitesse ! Telle est du moins l'opinion d'une clientèle relativement aisée, et qui plus est sensible aux charmes des longs capots. En France, les 6 cylindres de 12 ou 14 CV de puissance fiscale rallient bien des suffrages. Non seulement ceux des entreprises moyennes, telles Berliet, Donnet, ou Mathis, mais également ceux des grands constructeurs. Le plus important d'entre eux, Citroën, dévoile son AC 6 en octobre 1928. Tandis que Renault propose évidemment des modèles similaires, Peugeot ne saurait être en reste.

PRIX D'ÉPOQUE

En 1934, une 601 C était vendue **entre 29 500 et 34 000 francs**. Les prix de la gamme 601 D allaient **de 29 500 francs (conduite intérieure six glaces) à 39 750 francs (coupé transformable Éclipse)**. Ceux de la gamme 601 D Longue étaient compris **entre 33 000 francs (berline six glaces sept passagers) et 37 000 francs (coach profilé)**.

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Peugeot.
Type :	601.
Moteur :	6 cylindres en ligne.
Cylindrée :	2 148 cm ³ .
Alésage x course :	72 x 88 mm.
Puissance :	60 ch à 3 500 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur.
Distribution :	soupapes latérales.
Allumage :	6 V.
Transmission :	roues arrière motrices, boîte de vitesses mécanique à 3 rapports.
Pneumatiques :	160 x 40.
Empattement :	298 cm.
Voie :	135 cm.
Longueur :	460 cm.
Largeur :	160 cm.
Hauteur :	165 cm.
Poids :	1 180 kg (châssis nu).
Vitesse maximale :	105 km/h.



B © Peugeot.

La limousine familiale est disponible sur châssis long. Traité dans un style encore très conventionnel, ce modèle constitue la version la moins coûteuse de la gamme.

Un héritage à recueillir

Dès octobre 1927, la firme a lancé sa propre interprétation de la formule. Officiellement désignée « 183 », mais plus connue en tant que 12 Six, cette automobile est animée par un 6 cylindres à soupapes latérales de 1 991 cm³. Constatant améliorée, la 12 Six reste produite jusqu'en 1931, sans être jamais parvenue à s'imposer réellement sur le marché. En dépit de carrosseries souvent élégantes, ses performances limitées et sa fâcheuse propension à couler ses bielles lui interdisent de connaître le succès. Au début des années trente, Peugeot est cependant déterminé à lui donner une rempla-

CHIFFRES DE VENTES

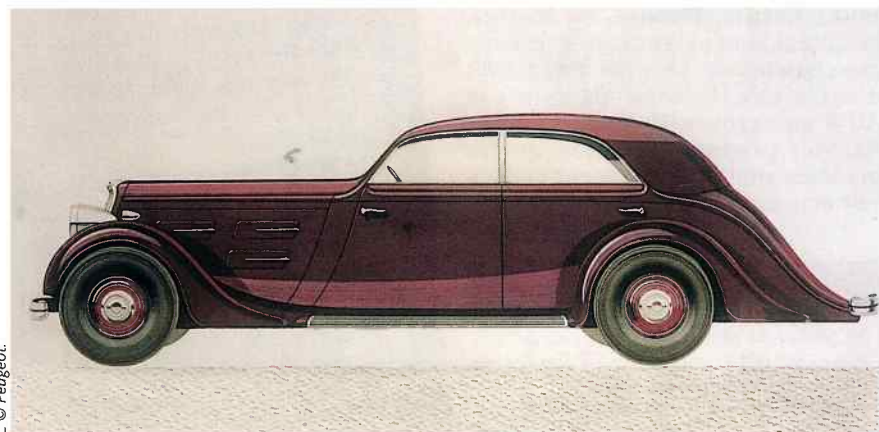
De février 1934 à juillet 1935, il fut livré 1 235 exemplaires de 601, 779 de 601 L, 1 074 de 601 D et 911 de 601 DL.

çante. Cette volonté s'explique largement par les succès remportés sur ce marché par Citroën et Renault, qui entendent bien eux aussi persister dans cette voie. À partir de 1932, le renouvellement de leurs gammes respectives voit le maintien des 6 cylindres. Quai de Javel, les 15 succèdent ainsi aux C 6. À Billancourt, les Monastella viennent d'être remaniées de manière très heureuse. Mais dans l'immédiat, Peugeot s'est trouvé dans l'incapacité d'apporter la riposte convenable. Sauvée d'une grave crise par l'excellent accueil réservé à sa nouvelle 6 CV, la 201, la firme a dû parer au plus pressé en prolongeant cette réussite. Malgré un contexte économique de plus en plus sombre, c'est chose faite en moins de quatre ans. Le lancement réussi de la 8 CV 301 débouche sur la constitution d'une gamme attrayante, fort bien structurée. Peugeot peut ainsi envisager l'avenir avec sérénité, et mener à bien l'étude du modèle de haut de gamme destiné à couronner dignement la série 01.

La technique 01

Très logiquement, la grande Peugeot bénéficie de tous les perfectionnements introduits au cours des précédentes déclinaisons de la série 01. Elle possède donc la suspension avant à roues indépendantes par ressort transversal inaugurée par la 201, et le châssis Bloctube introduit sur la 301. Doté de longerons caissonnés, celui-ci se montre à la fois plus rigide et plus léger qu'un cadre traditionnel, et permet surtout de tirer le meilleur parti possible de la nouvelle suspension avant. En fait, cet ensemble est réellement très proche du châssis 301. S'il en diffère bien sûr par l'empattement, les voies sont quant à elles pratiquement identiques. Il reçoit naturellement un 6 cylindres en ligne à soupapes latérales de 2 148 cm³. L'expérience accumulée auparavant sur la 183 n'a pas été vaine. Grâce à la cylindrée accrue, il n'est plus indispensable de trop solliciter la mécanique pour obtenir des performances convenables. La fiabilité générale se trouve évidemment accrue. En outre, afin d'écartier autant que faire se peut le spectre des bielles coulées, Peugeot a prévu un régulateur de température d'huile fort bienvenu.

10_198_010 - M.-A. Collin.



C © Peugeot.

Certes, la 601 possède une longueur respectable. Comme il est de règle alors, le dessinateur n'a pas hésité à exagérer l'allongement de l'ensemble.

DES CARROSSERIES SPÉCIALES

Les rares cabriolets Meulemeester mis à part, on connaît peu de 601 carrossées à l'extérieur, à l'exception d'un exemplaire carrossé par Grummer et de l'extraordinaire Éclipse réalisée par Pourtout. Remarquable par sa ligne ponton, cette voiture fut livrée à l'écrivain et cinéaste Marcel Pagnol en 1935. Utilisée dans son film Le Schpountz, elle a été conservée en collection. Sa calandre annonçait celle des 402 et des Darl'mat.

Peugeot 601

Les limites d'une formule 1934



LA CONDUITE INTÉRIEURE GRAND LUXE 601

Pour 1935, la ligne « Queue de castor » est généralisée par Peugeot à l'ensemble de sa gamme. Cette mesure est peu faite pour affirmer l'identité de la 601.

A © Peugeot

Les premières versions

Initialement, lors de la présentation des nouvelles 601, en mai 1934, deux versions figurent au catalogue : la première, établie sur le châssis de 298 cm d'empattement, prend le nom de 601 C ; la seconde, qui repose sur le châssis long de 320 cm, celui de 601 L. Au gré du client, la 601 C est livrable sous forme de berline, de coach découvrable et de roadster. L'acheteur de 601 L bénéficie d'un choix plus large, et peut hésiter entre une

limousine familiale et deux carrosseries issues des gammes 301 : une berline aérodynamique à la poupe bien caractéristique, connue sous le nom de « robe à traîne », et un coach Sport. Au cours de l'été 1934, cette offre est complétée par un coach profilé. Les nouvelles Peugeot ne semblent rien avoir à envier à leurs concurrentes les plus directes. Les 60 ch développés par leur moteur se comparent plutôt favorablement aux 65 ch des Renault Primastella et aux 56 ch des Citroën 15. Par ailleurs, leurs freins mécaniques et leurs boîtes à 3 vitesses cor-

respondent à ce qui se fait ailleurs. En revanche, les Peugeot reprennent l'avantage grâce à leurs roues avant indépendantes, qu'elles sont seules à proposer dans leur catégorie.

Une certaine déception

Et pourtant, malgré d'indéniables qualités de douceur et de silence, les 601 connaissent un accueil relativement tiède. De mai à juillet, la production respective des 601 C et des 601 L ne dépasse pas 1 235 et 779 exemplaires. Bien sûr, dans une France touchée à son tour par la grande dépression, il s'agit tout de même de voitures relativement coûteuses. La morosité ambiante n'explique cependant pas tout. De toute évidence, les 601 souffrent d'une image un peu incertaine. L'incontestable similitude de ligne qu'elles présentent avec les 301 empêche trop souvent le public de les assimiler



B - Archives Dominique Pascal - DR.

Cette vue d'une rare 601 Éclipse met en valeur le point faible de la voiture, esthétiquement parlant. L'étréitesse de la voie avant par rapport à la longueur nuit à l'équilibre de l'ensemble.

UN RÉSULTAT DÉCEVANT

Tous modèles confondus, la production des 601 n'a pas dépassé 3 999 exemplaires. Un résultat bien loin des objectifs initialement fixés par Peugeot.

Peugeot 601

Comme celles de ses petites sœurs 201 et 301, les lignes de la 601 illustrent les efforts de Peugeot en matière de recherche aérodynamique. Sur le plan technique aussi, les 601 partageaient de nombreux points communs avec les autres modèles de la série 01 : châssis bloctube, moteur à soupapes latérales, boîtes à 3 vitesses...

À défaut d'audace particulière, les 601 peuvent au moins se targuer du soin apporté à leur finition. Si, extérieurement, le traitement bicolore apporte une touche de gaieté, l'habitacle reste plutôt austère.



Conforme à la mode aérodynamique sévissant alors, la ligne « Queue de castor » connaît les faveurs de la clientèle. Malheureusement, celle-ci comporte plus d'amateurs de 301 puis de 401 que de 601.

Lion au sommet de la calandre.

Moteur 6 cylindres en ligne à soupapes latérales de 2 148 cm³.

Sur le capot, volets d'aération.

La conduite se trouve à gauche.

Phares implantés relativement bas.

Éclairage en 6 V.

Roues en tôle. Pneumatiques 160 x 40.

Suspension avant indépendante avec ressort transversal.

Freins mécaniques.

Boîte de vitesses à 3 rapports.

Levier de vitesses au plancher.

Illustration J.-F. Krause.

Châssis de type « bloctube ».

Plancher presque plat.

Pont arrière à vis.

Essieu arrière rigide.

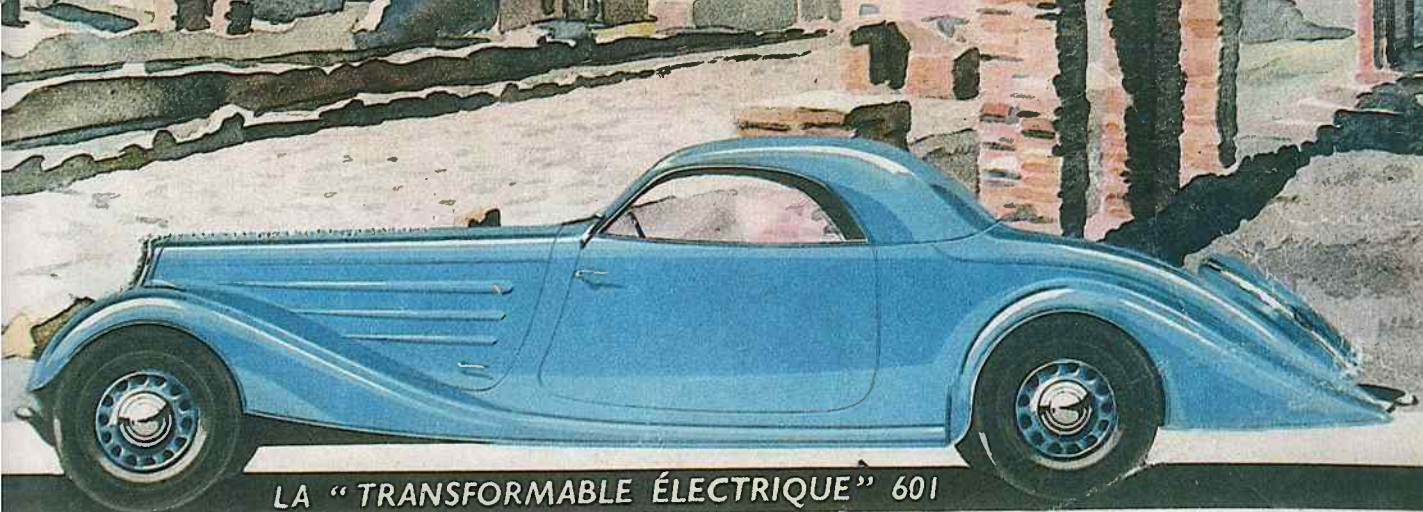
Empattement généreux (298 cm) mais voies étroites (135 cm).



Très élégant – vu de profil – le cabriolet réalisé chez Meulemeester conserve un style plutôt traditionnel. Sa diffusion n'en demeure pas moins confidentielle.

Pour promouvoir ses 601, Peugeot s'est attaché les meilleurs graphistes. On ne peut plus clairement, cette page suggère que la 601 incarne la locomotive de la gamme Peugeot. Sur le terrain, on est loin du compte.





LA "TRANSFORMABLE ÉLECTRIQUE" 601

C © Peugeot.

Réalisée à partir des brevets de Georges Paulin, l'Éclipse constitue une réalisation d'avant-garde. Vendue 39 750 francs, la « transformable électrique » sur châssis 601 constitue la plus onéreuse des Peugeot figurant au Salon de Paris 1934.

COTES SUR LE MARCHÉ DE LA COLLECTION

En collection, une 601 C en parfait état de marche et de présentation est cotée **entre 12 000 € (berline) et 30 000 € (roadster)**.

à d'authentiques modèles de haut de gamme. Elles reprennent juste les caisses des 301 avec un capot plus long. En outre, tant techniquement qu'esthétiquement, les voitures ne sont pas sans reproches. Techniquement, le potentiel du moteur est unanimement jugé insuffisant. En 1934, une vitesse de pointe frôlant 105 km/h paraît bien modeste. Au même moment, le propriétaire d'une Hotchkiss 620 peut compter sur un vrai 130 km/h. On nous objectera que la Hotchkiss, au demeurant plus onéreuse, dispose d'un groupe de 3,5 litres. Rien de plus exact, mais une telle cylindrée, qui lui permet d'atteindre les performances escomptées, n'est-ce pas au fond ce qu'espère alors l'acheteur d'un 6 cylindres ? Il semble bien que Peugeot ait fait fausse route en définissant la capacité du groupe 601. Esthétiquement enfin, les 601 souffrent de l'étroitesse de leur voie par rapport à leur empattement. À peine

plus larges qu'une 301, elles semblent franchement étriquées sous certains angles, et en particulier de trois quarts avant. L'habitabilité en souffre, alors qu'une voiture de luxe doit être avant tout spacieuse et généreuse. Au cours de l'été 1934, l'abaissement des projecteurs au creux des ailes avant confère aux 601 une allure plus agressive. Il en faudrait cependant davantage pour relancer une carrière commerciale qui piétine déjà.

Les leçons d'un échec

En octobre de la même année, Peugeot met à profit le Salon de Paris pour présenter une gamme 601 sensiblement revue. Les 601 C et L s'effacent au profit des 601 D et des 601 DL. Ces dénominations nouvelles désignent des voitures dont l'empattement est porté à 307 cm sur les versions courtes (601 D) et à 340 cm sur les versions longues (601 DL). L'allongement excessif de l'empattement par rapport à la voie constituant un des points faibles des 601, un tel remaniement peut sembler sans objet. Il permet cependant le montage des nouvelles car-

rosseries fermées du type « queue de castor », disponibles sous forme de Conduite intérieure Luxe sur châssis 601 D et de Conduite intérieure Limousine sur châssis 601 DL. Par ailleurs, le catalogue s'enrichit d'un nouveau cabriolet décapotable 601 D, préparé chez le carrossier Meulemeester, et surtout d'un fantastique coupé Éclipse à toit rétractable électriquement. Tout ceci s'avère cependant bien insuffisant pour relancer l'intérêt autour des 601, qui souffrent désormais de concurrence interne. Présentée en octobre 1934, la nouvelle 10 CV 401 affiche des prestations pratiquement équivalentes à celles de son aînée, tout en se montrant moins gourmande et plus épargnée fiscalement. En 1935, l'état-major de Peugeot est désormais convaincu de l'erreur commise avec la 601. Pour le nouvel homme fort de Peugeot, Maurice Jordan, il convient d'abandonner le marché des 6 cylindres moyennes aux petits constructeurs. La crise aidant, il doit être selon lui possible de conserver et d'élargir la clientèle de ce type de véhicules en proposant des modèles totalement repensés. De conception ultramoderne, performants bien que de cylindrée réduite, ils devront procurer un agrément général inconnu jusqu'alors. Une analyse dont la mise en œuvre débouchera dès l'année suivante sur le succès de la 402. ■

10_198_011 - M.-A. Collin.



D © Peugeot.

Ce roadster met lui aussi en valeur l'étroitesse des roues par rapport à la longueur totale des 601. Il y a loin de ce document aux dessins des catalogues.

LES ULTIMES 601

Les premiers mois de la saison 1935 confirmèrent le désintérêt croissant de la clientèle pour le modèle. Les 601 étaient donc condamnées à vivre. Au Salon d'octobre 1935, elles figuraient toujours au catalogue de la marque au Lion. Elles demeurèrent livrables jusqu'au début de l'hiver suivant. Il s'agissait alors de modèles restés en stock, la production ayant pris fin depuis l'automne.