Les Amoureux de la 203-403 MAGAZINE

Automne 98

No. 47

Ouvert TOUS les JOURS de 07 H. à 01 H.
café 203
9, RUE DU GARET - 69001 LYON ✆ 04 78 28 66 65

Bureau

Président
Francois CORTIAL 01.45.34.89.68
Pièces/Technique (Pdt. d'honneur)
Yves PAVARD 01.30.41.45.61
Trésorier
Olivier LESUR 01.39.20.02.22
Secrétaire
Gérard MORELLI 01.39.69.81.37
Bulletin
Guy NOLLEAU 01.45.78.61.29
Rallyes
Christian LUCAS 01.42.29.99.02
Relations Peugeot/Clubs
Gérard MORELLI 01.39.69.81.37
Relations Presse
Francois CORTIAL 01.45.34.89.68
Technique 403 Diésel
Eric JUNIET 01.48.71.49.39
Région Ouest (Angers)
Marc COGNARD 02.41.48.22.20
Philippe LAMISSE 02.41.32.75.29
Région Normandie (Evreux/Anet)
Sylvain CAILLOUEL 02.32.35.90.57
Allemagne (Francfort)
Gunther LEOPOLD 49.69.789.44.57
Correspondant Australien
Gordon MILLER 00.61.3.98073586

Courrier

Les Amoureux 203-403

B.P. 2

78380 Bougival

Réunion

Tous les clubs Peugeot
le 1er dimanche de chaque mois
sur l'esplanade du **Château de Vincennes** (10h-13h)

Réunion de notre club (le soir)
le dernier jeudi de chaque mois
"Chez François"
106, rue Saint-Charles, 75015 Paris
tél 01.45.77.51.03
métro Charles Michels

Bulletin du club
Les Amoureux 203-403
club membre de
l'Aventure Peugeot
Reprographie **Peugeot-Paris**
Vente interdite. Reproduction fortement conseillée
(merci d'indiquer la source)

Editorial

La pénible période des congés payés est enfin terminée ! Les vacanciers du bord de mer ont fini de biner avec leur pelle sur les plages pour rapporter à s'en rendre malade des tonnes de coquillages plus ou moins frais, les montagnards se sont exténués à grimper des côtes pour les redescendre ensuite en se demandant pourquoi ils n'ont pas fait le contraire, les campagnards se sont gavés de cochonailles parce que le fermier leur a assuré que ça n'était que du naturel, comme les kilos attrapés, vous avez refait les valises en empilant les culottes, les chaussettes, les T-shirts ... Vacanciers, votre cauchemar est TER-MI-NÉ !!!
A vous la douce quiétude du bureau. Enfin, vous allez pouvoir vous détendre, retrouver la belle vie, ne plus penser aux vacances .....
Allez, je vous quite, car je dois aller vérifier qu'il reste un peu de coquillages sur les plages de Bretagne !

Bises aux Filles,
Poignées de mains aux Garçons,
Et à bientôt dans le Sancerrois ...

Gérard

Sommaire

3	Noirmoutier: Le Gois	26	Presse
4	Lyon Charbonnières 59	27	Danger
6	Compresseur Constantin	28	Carrosserie 403
11	Pub Australie	33	Venezuela
12	Dix ans du Musée Peugeot	34	Clé Surpans
14	403 mieux que neuve !	35	Bouchons Parisiens
20	Frontière Suisse	36	Sud-Ouest/403 des Iles
22	203 Norev	37	Pub 1957
25	Jean Amadou	38	B.D. Ric Hochet

La pression de gonflage a une très grande importance pour votre sécurité, votre confort et la durée de vos pneus.
Exigez toujours les pressions indiquées ci-dessous.

Vérifiez la pression au départ, les pneus étant froids.

Marques et Types	Dimensions " X "	Gonflage 2 personnes AV.	Gonflage 2 personnes AR.	Gonflage 4 pers. et plus AV.	Gonflage 4 pers. et plus AR.
		Kg	Kg	Kg	Kg
PEUGEOT					
403	165-380	1,200	1,400	1,250	1,550
203 berline 54-55	155-380	1,200	1,400	1,250	1,550
203 berline 49-53	155-400				
203 famil. et Ciale	185-400	1,100	1,200	1,100	1,600

Les dimensions conseillées peuvent être différentes de la dimension d'origine. C'est voulu.

1957

Noirmoutier: Le Gois

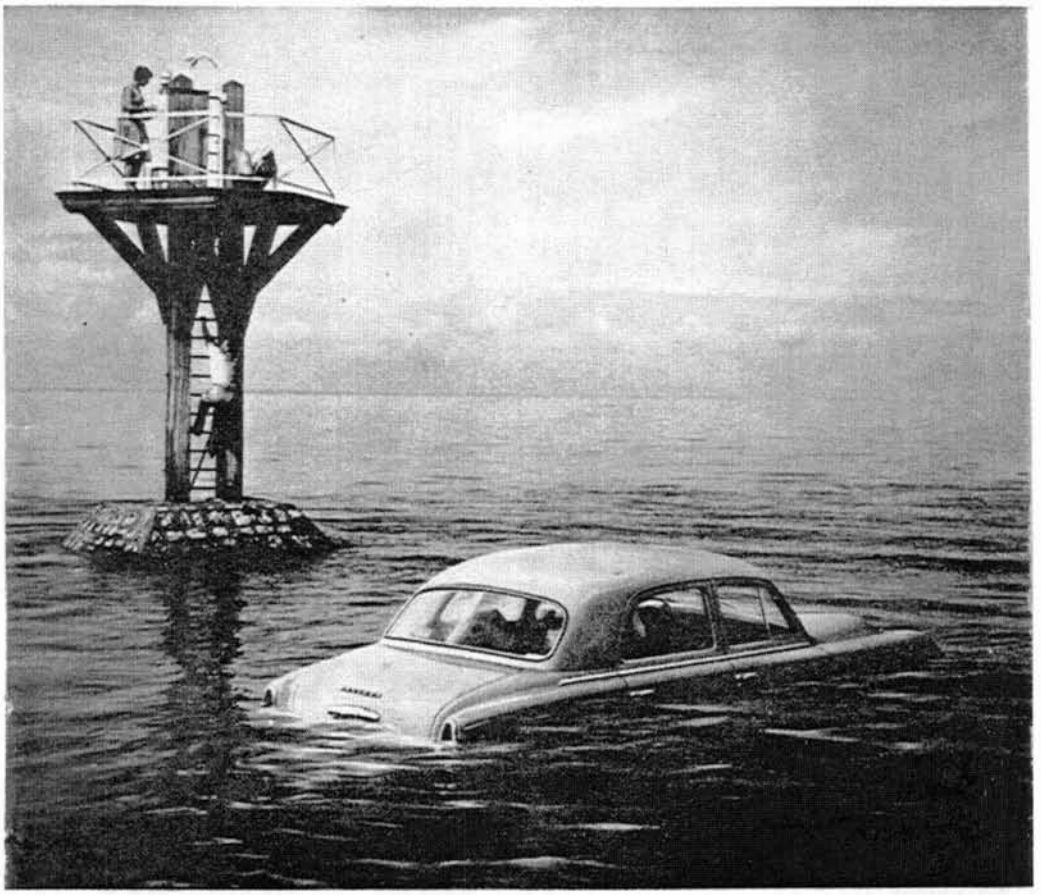
L'ILE de Noirmoutier n'est une île véritable qu'à marée haute. A marée basse, en effet, les fonds de la Baie de Bourgneuf découvrent partiellement et unissent l'île au continent ; les sables vaseux du fond de la Baie offrent alors un passage terrestre entre l'île et la terre ferme. Une route relativement récente a été bâtie sur ces sables, et c'est un curieux spectacle, à marée haute, pour celui qui, après avoir suivi la route aux multiples virages entre les bossis et les étiers des marais salants de Beauvoir, voit la chaussée plonger sous les eaux glauques de la Baie. Que notre voyageur se rassure ! Quelques heures plus tard, il pourra gagner l'île en toute sécurité, à pied ou en automobile, par la chaussée du Gois. Ce nom de Gois, parfois écrit Gua, Goua, Gouas..., évoque bien la nature du passage puisque, très vraisemblablement, il appartient à la famille du mot gué, et du verbe patois *goiser* qui signifie patauger, se mouiller les pieds.

le Gois se présente de nos jours comme une large chaussée longue de 4,5 kilomètres. La route est jalonnée de piquets, tandis que de nombreuses balises s'offrent aux voyageurs que la marée pourrait surprendre, malgré les indications précises fournies par le Service des Ponts et Chaussées (13). En effet, un tableau indique, à chaque extrémité du Gois, les heures de passage.

Malgré ces précautions, des imprudents sont encore fréquemment victimes du Gois. Il peuvent, le plus souvent, se réfugier sur une balise et sont ensuite recueillis par des pêcheurs ; ils en sont alors quittes pour la peur et les dégâts provoqués par l'eau salée aux automobiles qu'il leur a fallu abandonner pendant plusieurs heures à la mer.

1961

en complément de
notre série fameuse
"Les 403 des îles"
voici la 403 flottante !



(*Cliché F. Verger*).

La chaussée du Gois est rapidement submergée par la marée montante.

et comme dirait Gérard, toujours galant:
"Madame, ma berge est à vous !"

XIIe RALLYE LYON-CHARBONNIERES

20/22 MARS 1959

CATEGORIE "TOURISME SPECIALE ET G^d TOURISME
(1.300 à 1.600 c.c.)

1er DELAGENESTE-GREDER
SUR
Peugeot 403

"SENSATIONNELLE PERFORMANCE de Lageneste et Greder sur 403" (L'ARGUS)

"EXPLOIT HORS SÉRIE de Roger de Lageneste sur 403 Peugeot spéciale, qui devance toutes les PORSCHE" (L'ÉQUIPE.)

CHARBONNIÈRES :

Le match De Lageneste - Consten

... ou la Peugeot contre l'Alfa T.I.

La splendide performance de Roger De Lageneste dans le rallye de Lyon-Charbonnières alimente encore les conversations au centre desquelles reviennent toujours les mêmes questions : qu'y avait-il sous le capot de la 403 ; pourquoi Peugeot ne construirait-il pas une voiture « type rallye » en « extrapolant » cette mécanique hors série ?

En attendant les réponses, il est bon de comparer les performances de Bernard Consten qui pilotait une Alfa Giulietta Berline T.I. améliorée par Conrero, et celles de Roger De Lageneste avec sa 403 spéciale dans les différents secteurs chronométrés :

SECTEURS	DE LAGENESTE	CONSTEN
Saint-Jean-en-Royans	35' 8"	35' 59"
Bézaudun	18' 23"	18' 41"
Saillans	18' 23"	18' 45"
Laborel	10' 31"	10' 25"
Tarendol	12'	12' 25"
Col du Rousset	11' 30"	12' 19"
Total	1 h. 45' 55"	1 h. 48' 34"

Cela représente une différence de 2' 39" entre les deux pilotes dont la classe est connue de tous. Mais plus que la comparaison entre les hommes, c'est la confrontation des voitures qui est très intéressante. Cette 403 Peugeot n'a pas fini de faire parler d'elle...

D'autant plus que Roger De Lageneste entend prendre le départ d'Evian-Mont-Blanc et de Liège-Rome-Liège avec cette voiture, et peut-être même de la Coupe des Alpes.

A suivre de très près.

(L'EQUIPE - 25/3/59)

R. DE LAGENESTE

TECHNIQUE

MONTAGE DU COMPRESSEUR DANGER-CONSTANTIN

UN SOUFFLÉ QUI EN SOUFFLE PLUS D'UN

par Claude Blanchard

Voici un bon moyen, rationel, fiable et français, pour échapper à la nouvelle vignette, qui frappe tous les possesseurs (officiels) de véhicules à moteurs turbo.

Dans cet article, nous vous présentons le montage d'un compresseur Danger-Constantin, sur la 203 Café-Crème, qui est équipée d'un moteur 403 de 8 chevaux et 55 chevaux DIN. Ce montage s'applique également sur moteur 403 de 7 chevaux et même au 203, avec toutefois quelques pièces supplémentaires, comme une plaque pour boucher l'admission côté échappement. Au catalogue, d'autres kits pour 504, 505, Golf GTI, Lada, V8 Rover, Honda Civic, 2 chevaux et d'autres en cours de préparation, comme les V6 PRV et V6 Ford.

Et au fait, comment ça marche un compresseur ?

Pour vous éviter toute recherche dans le Rod et Custom n°10, où nous vous présentions le compresseur Danger-Constantin, voici brièvement son fonctionnement :

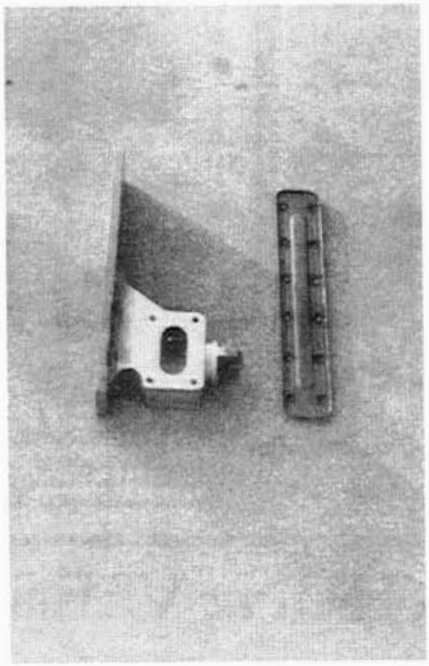
Imaginez, une petite boîte qui renferme en son antre, 2 éléments tournants composés de deux ou trois pâles, suivant le sytème. L'entraînement se fait mécaniquement, depuis le vilebrequin, par le biais d'une courroie. Les pâles en tournant (de 6000 à 8000 tr/mn), compressent l'air et l'essence aspirés, puis le soufflent dans l'admission.

Pourquoi une suralimentation ?

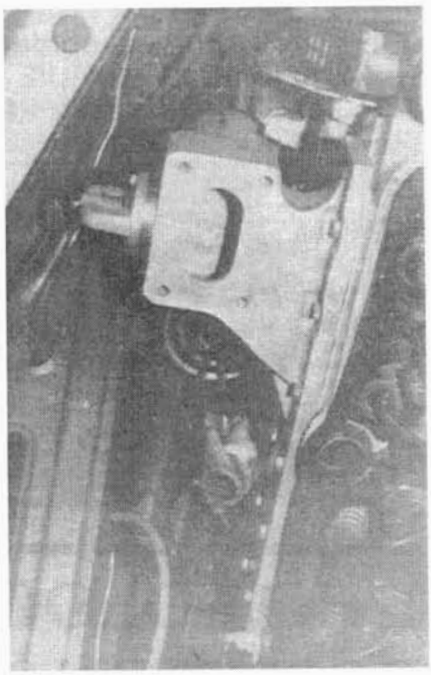
A vrais dire et même à dire vrais, un moteur n'est jamais utilisé à 100% de ses possibilités. En effet, le remplissage air-essence, n'est pas uniforme pour tous les cylindres et de plus on constate une déperdition de puissance en fonction de l'altitude, due à la variation de la densité de l'air. C'est pourquoi, une des première application du moteur compressé, fut pour l'aviation.

L'adaptation du compresseur, se fait en trois temps : Préparation du moteur, montage du compresseur et de ses divers éléments, réglage de l'allumage.

Il est à préciser avant toute chose, que ce compresseur Danger-Constantin, a été longuement étudié, pour offrir aux

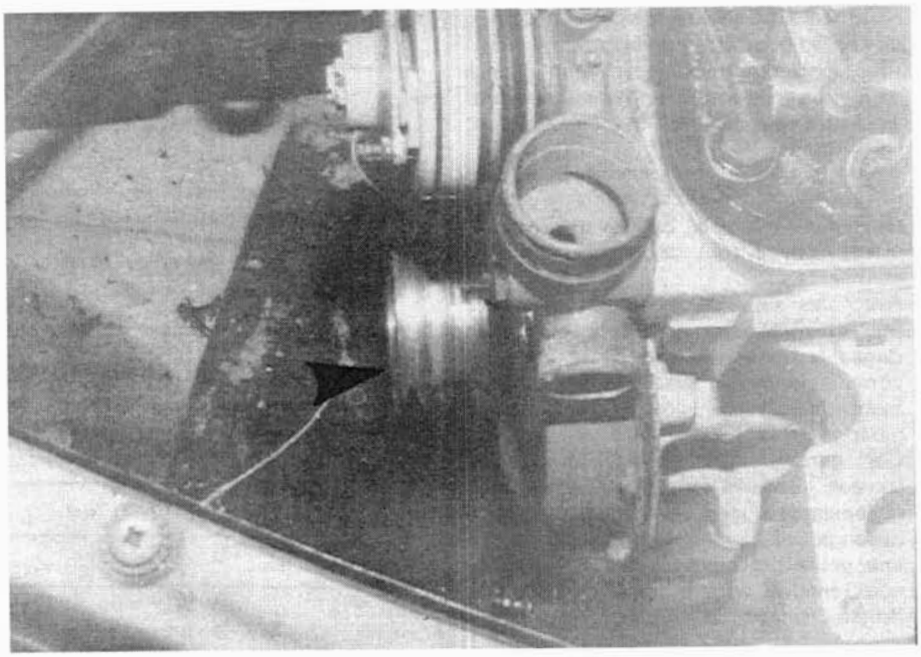


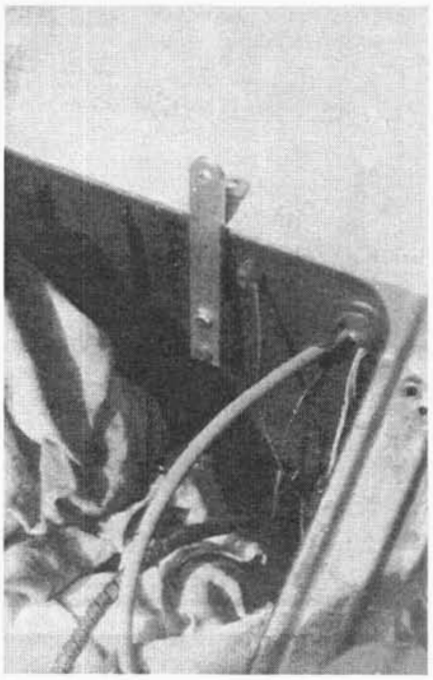
La pipe d'admission qui remplace la plaque d'obturation



Fixez la pipe à l'aide des 12 boulons de 10 mm

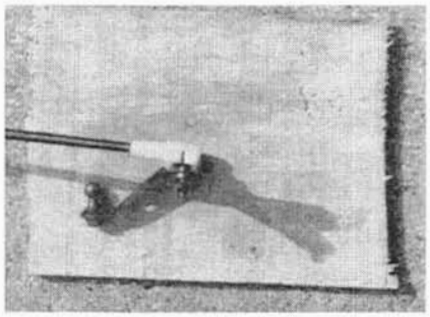
Ne pas oublier de mettre la clavette de guidage lors du montage de la double poulie





Impérativement monter le support, dans l'axe de la commande de carburateur

utilisateurs un agrément de conduite et une fiabilité extrême. De ce fait un moteur de 403, 8 chevaux, aura sa puissance maximum, volontairement limitée à 90 chevaux DIN. Quelles sont les pièces qu'il est conseillé de monter parallèlement au compresseur :
Un ventilateur électrique de CX, un échappement 4 en 1 disponible chez Auto-Rétro accessoires 169, av de la République 94700 Maisons-Alfort. Tél 375.29.42, un radiateur de 403, qui possède une sonde thermostatique.



Chanfreinez la fixation et la monter sur l'axe de commande de la paroi pare-feux

1) préparation du moteur

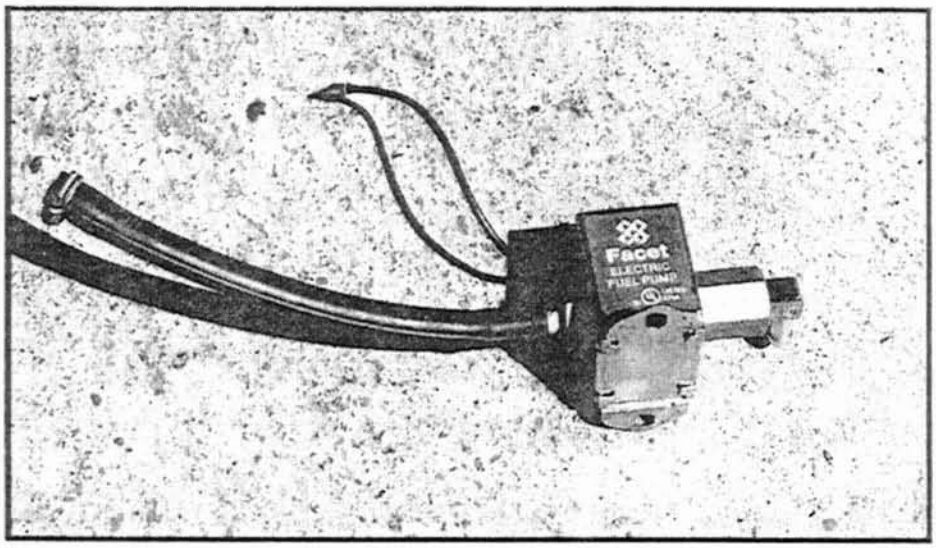
Cette préparation, n'est en fait que purement extérieure, et ne consiste qu'à démonter certains accessoires inutiles et incompatibles avec la pose d'un compresseur.

Ce que vous devez démonter :
- vidanger l'eau du bloc moteur
- le radiateur et les diverses durites
- la poulie inférieure en sortie de vilebrequin (après avoir dévissé la gueule de loup)
- le carburateur et son système de commande
- Les pâles du ventilateur sur la pompe à eau
- le système d'allumage (bobine)
- la plaque d'obstruction d'alimentation sur la culasse (12 boulons diam 10 mm).
- les bougies.

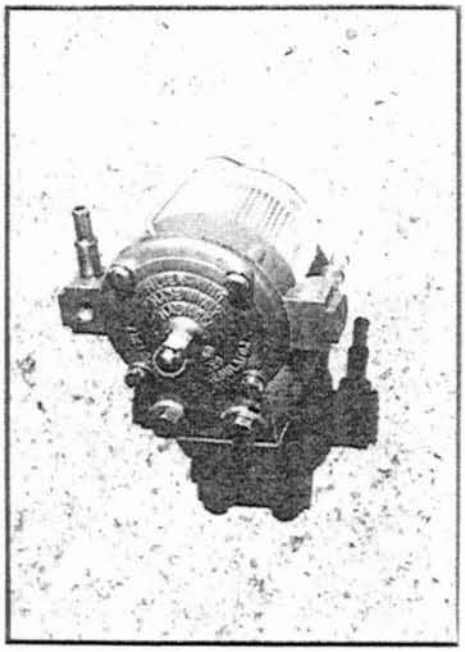
Important : supprimer la barre de renfort sous le capot. Celle-ci sera avancée sur l'avant d'environ 10 cm, pour faciliter le montage du filtre à air.

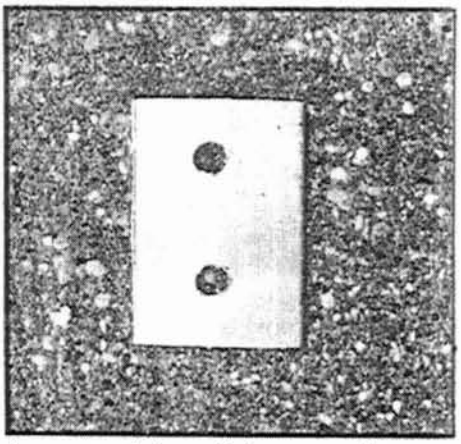
Le carburateur et compresseur prêts à souffler

MONTAGE DU COMPRESSEUR DANGER-CONSTANTIN



La pompe à essence électrique, désormais miniaturisées





Le support de radiateur gauche (vu de face)

2) Montage du compresseur :

Le kit du compresseur Danger-Constantin, comprend :
Un compresseur Danger-Constantin (logique), une pipe d'admission, un carburateur Weber pré-réglé, un filtre à air, une doubles poulies, un filtre-régulateur à essence, une pompe à essence électrique, le système complet de commande du carburateur, une courroie de transmission, les joints de la pipe d'admission et du carburateur, un tendeur de courroie, 4 bougies, les boulons et écrous de fixation (aux bonnes dimensions), et en option le manomètre de pression du compresseur.

a) monter la pipe d'admission en vous servant du joint, préalablement enduit de pâte d'étanchéité. Serrez les boulons prévus à cet effet, sans forcer au maximum (ils sont au nombre de 12 diam de 10)

b) monter la double poulie inférieure, sans oublier la clavette de maintien, puis la bloquer en vous servant de la gueule de loup (point d'encrage de la manivelle).

c) débrancher l'arrivée d'essence à la pompe.

d) positionner la tringle principale de commande du carburateur, sur les 2 supports montés sur roulement.

e) fixer le compresseur, en n'oubliant pas le joint (à monter à sec), et serrer les 4 écrous de 12 mm.

f) monter le carburateur avec son joint, en prenant soin de rebrancher le système d'avance à dépression.

g) monter le filtre à air.

h) positionner la poulie du compresseur après avoir monté le tendeur de courroie. Bien serrer cette poulie avec le boulon de type BTR.

i) fixer le support de commande principale de carburation, sur la paroi parefeu (bien dans l'axe de la commande).

j) finir de rassembler les commandes d'accélérateur et les fixer au carburateur.

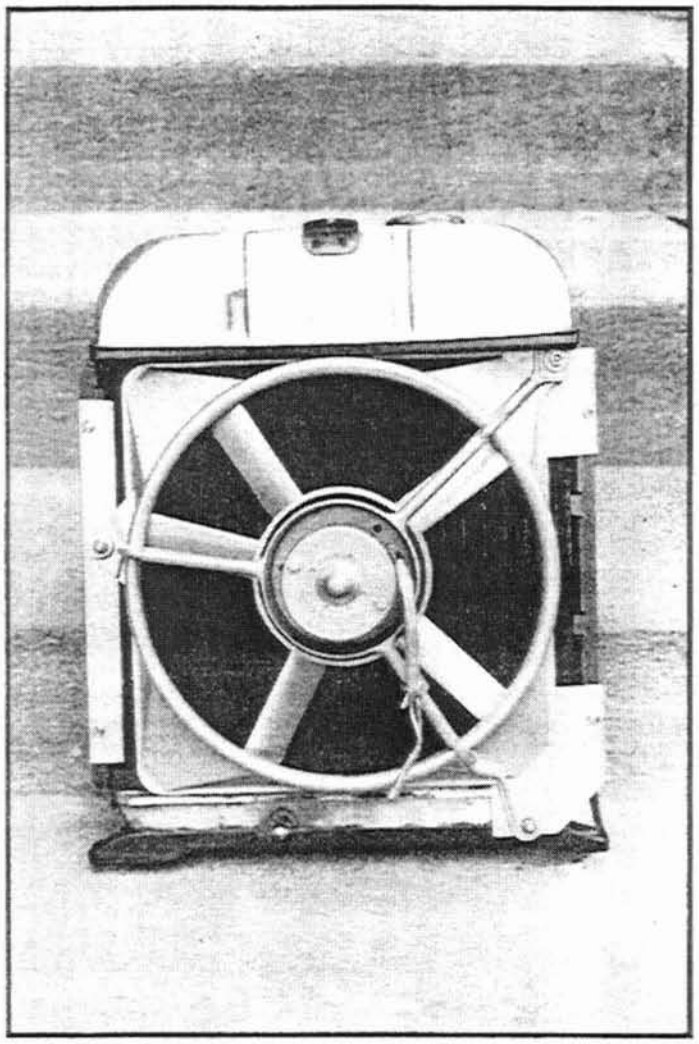
k) monter les deux courroies : une qui entraine le compresseur et la pompe, l'autre qui entraine soit un dynamo ou un alternateur. (bien tendre ces deux courroies, pour éviter tout patinage).

l) monter éventuellement l'échappement 4x1.

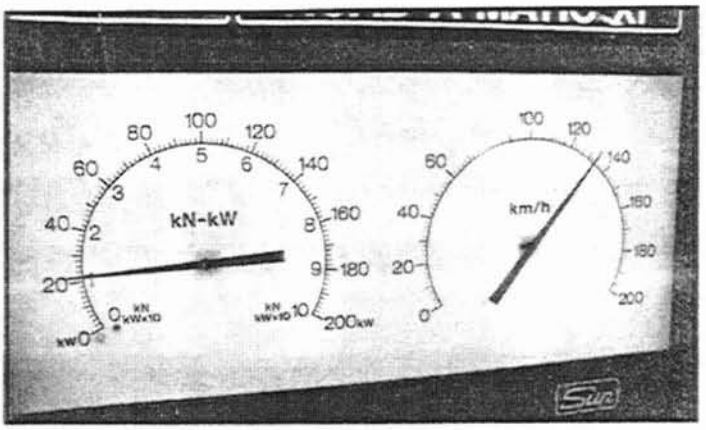
Il ne reste plus maintenant, qu'à finir de monter tous les autres éléments, comme le ventilateur électrique sur le radiateur, la pompe à essence électrique et le filtre-régulateur de pression. Le filtre-régulateur de pression ainsi que la pompe à essence électrique, sont montés sur la paroi droite du compartiment moteur. Il suffit de décaler simplement la bobine, qui sera montée à la droite du bocale looc ked de frein car le moteur tournant, il se produit un balancement de l'ensemble.

La pompe à essence électrique doit être montée avec le contact. Pour ceci, servez-vous de la boîte à fusibles, sous le tableau de bord. Raccorder les différents tuyaux d'arrivée d'essence, entre la pompe, le régulateur et le carburateur (bien les serrer avec des petits colliers). Fixation du ventilateur électrique sur le radiateur : fabriquez 3 petites pattes, qui seront

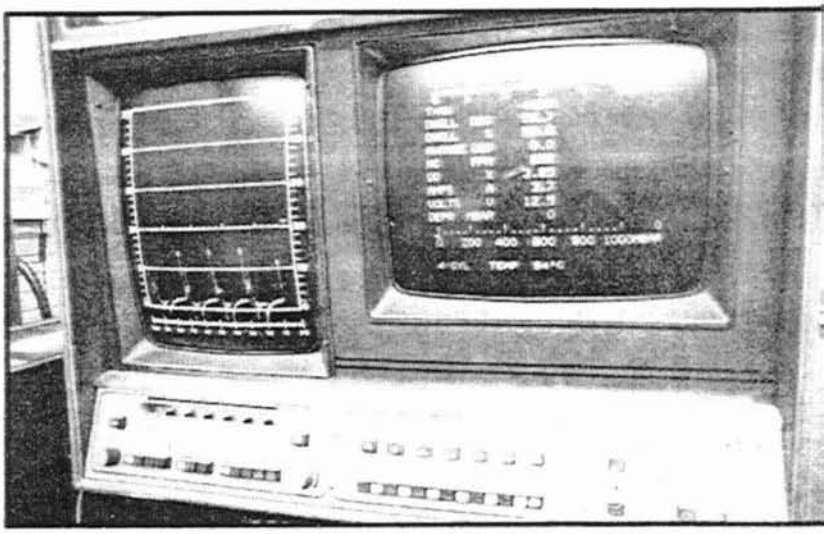
Le filtre et la pompe fixés sur la paroi. Notez le nouvel emplacement de la bobine



Radiateur de 403 et ventilateur de CX. L'air sera poussé et non aspiré

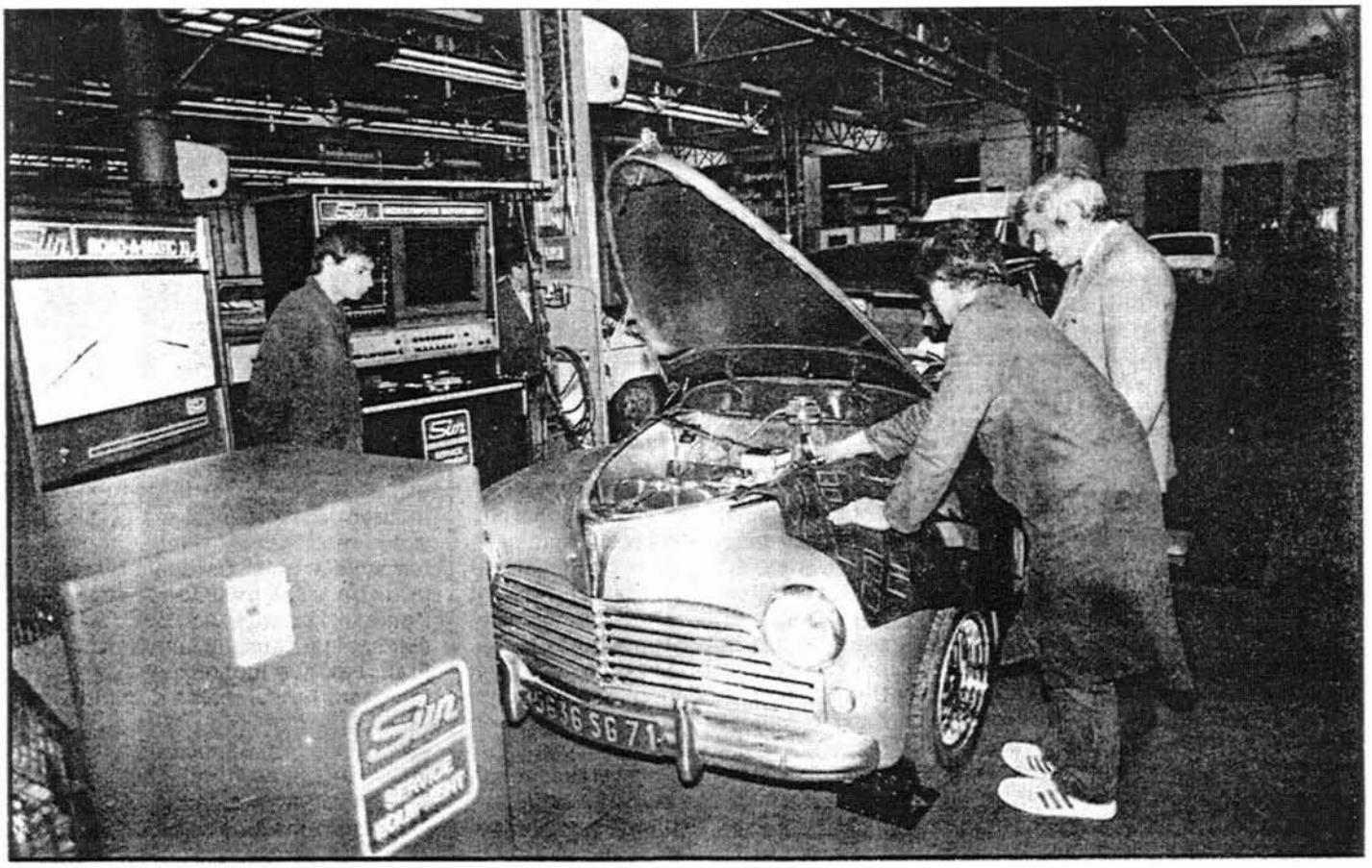


Une des mesures enregistrées : 135 km/h chrono et 23 chevaux seulement



Vous n'êtes pas dans un hôpital, mais bien au centre technique de Weber-France

La 203 prête à souffrir, pour des essais en dynamique sur banc à rouleaux



MONTAGE DU COMPRESSEUR DANGER-CONSTANTIN

fixées directement sur le radiateur de 403. Positionnez le radiateur légèrement sur la droite de sa position d'origine (environ deux centimètres), pour éviter que la durite inférieure et la courroie du compresseur, ne viennent frotter l'un et l'autre. Fabriquez une petite patte de maintien pour la fixation gauche et repercer le support de droite à l'aide d'une fraise à deux centimètre du trou initial.
Ensuite, effectuer le branchement électrique et établir le contact entre la sonde thermostatique et le ventilateur. Finissez par remonter toutes les durites de circulation d'eau, les branchements électriques et les 4 bougies spéciales.
Voilà vous venez de monter votre compresseur et ses éléments. Il est à constater que tout s'adapte sans grosse modification et dans un temps relativement court.

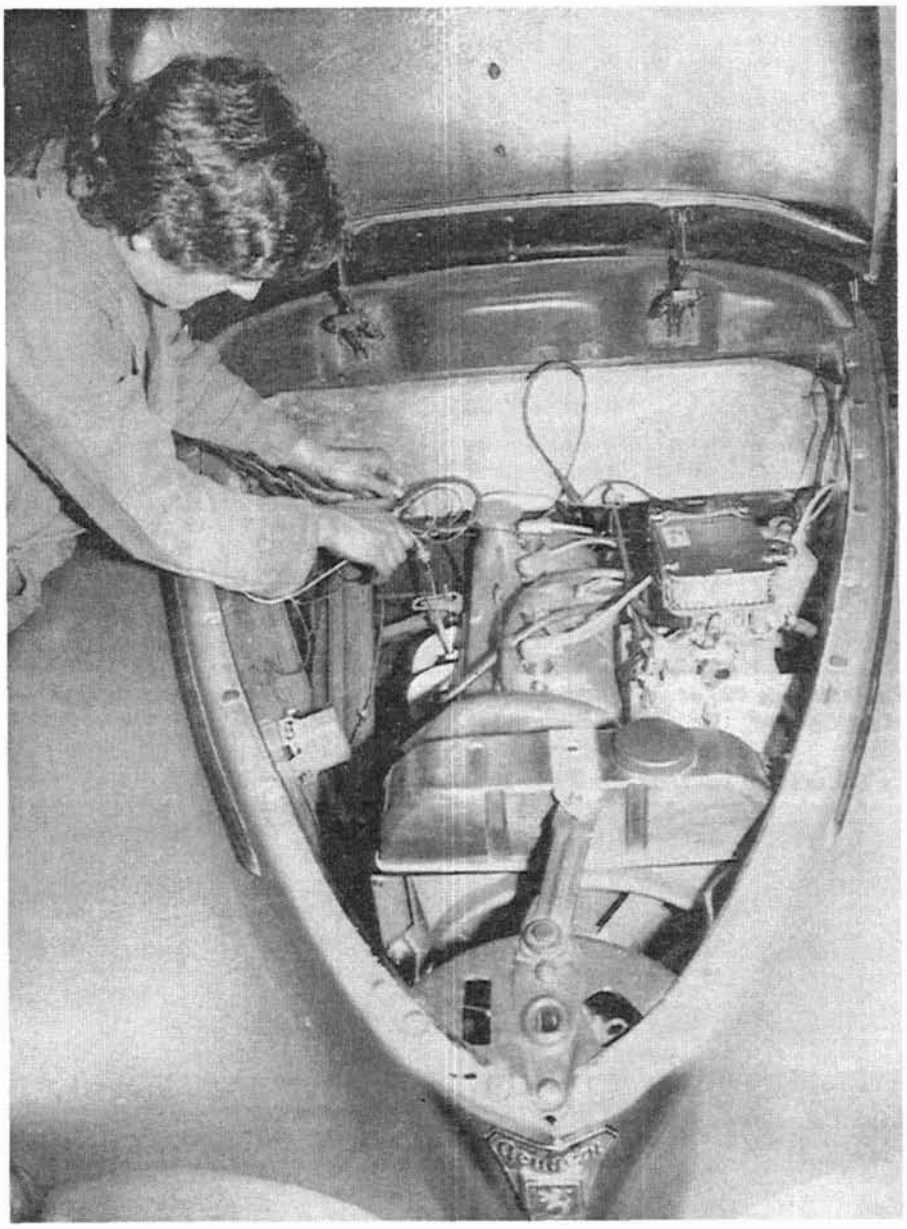
3) Réglage de l'allumage

Il ne reste plus qu'à régler l'avance de l'allumage. Celle-ci doit être pratiquement à 0°. Pour un réglage le plus précis possible, il est conseillé de le faire avec du matériel spécialisé ou tout simplement le faire chez un garagiste qui possède un banc de réglage électronique.
Et maintenant moteur !
Il ne faut quand même pas s'attendre à avoir un moteur de dragster sous le capot. Malgrès tout, pour la 203 Café-Crème qui possède un moteur 1500 cc, la puissance est passée de 55 chevaux à un peu plus de 90 chevaux. Un agrément de conduite qui s'est vu nettement amélioré et des reprises sur les vitesses intermédiaires beaucoup plus franches.

Mise au point du prototype du kit pour 203-403

Lors de votre achat du compresseur Danger-Constantin, tout sera prévu, pour que vous n'ayez rien à acheter parallèlement chez d'autres fournisseurs, tels des écrous, boulons ou pièces spéciales. Il en est de même des réglages de carburateur qui seront pré-réglés d'avance. (Le seul réglage qu'il vous appartiendra de faire, sera celui de l'avance d'allumage). Direction au ralenti la station technique de Weber France 22-28 rue du Moulin des Bruyères 92400 Courbevoie.

Pourquoi un réglage sur la 203 Café-Crème ?
Tout simplement car ce kit était le prototype de celui qui sera commercialisé. Donc des réglages d'allumage et de carburation d'origine, qui ne sont plus compatibles avec un compresseur. Tout devra être revu et corrigé, pour éviter toute casse mécanique. Une station moderne, équipée d'un banc à rouleaux pour des essais en dynamique, avec ordinateur de traitement des informations, visualisation sur écran et sortie des renseignements sur mini listing. Tout d'abord, brancher toutes les sondes sur les diverses pièces mécaniques : allumage, température d'eau et d'huile, compte tour, CO et COHC, ampérage. Ensuite le moteur sera mis à rude épreuve, en étant solliciter au maximum. Les réglages pourront donc être définis d'une façon optimum.
Près de 12 heures d'essais ont été nécessaires pour mettre au point tous les réglages. Maintenant bonne route et sachez apprécier la conduite d'un moteur compressé, mais, toujours avec modération. Nous tenons à remercier tout particulièrement la maison Danger-Constantin, Mr Baudoux et son équipe de techniciens,(ainsi que la maison Weber-France et ses techniciens).
Pour tout renseignement complémentaire, contactez : Ets Danger-Constantin Mr Baudoux 15, av de la République 75011 Paris. Tél. 357.02.29

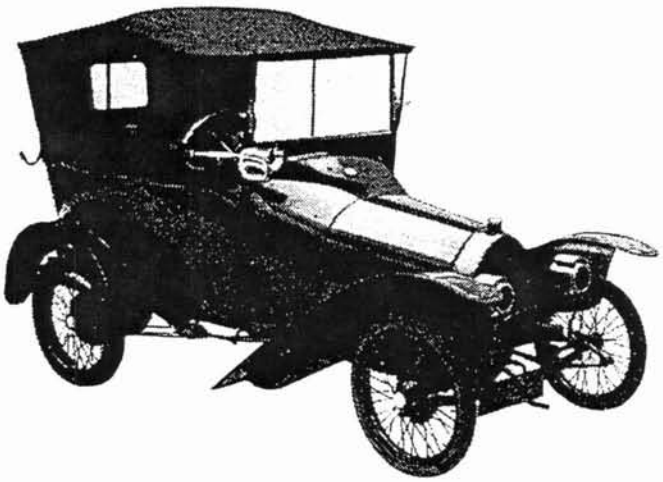


Silence, on tourne et tout ça pendant 12 heures

Tout est prêt, docteur ?

Rod et Custom

You may have been too young to drive this Peugeot



Bebe Peugeot 1913

◀ Baby

But you won't know you're born until you've driven a **PEUGEOT** like these

Peugeot 404

"Like sitting behind a dynamo" was the first impression of a 404 owner describing the extraordinary feeling of power and quietness of the new 1·6-litre engine. Incredible road-holding, yet it's a 5/6 seater. ◀ Up to 90 m.p.h. yet 30 m.p.g. Stainless steel trim, heater, screen washers, adjustable front seats to any position and many other extras are all standard in the price of £1297 . 7 . 6

An ideal 5/6 seater family or business car, the 403 has earned an enviable reputation for reliability, toughness, exceptional roadability and economy. Its 1468 c.c. engine gives speeds up to 88 m.p.h. with consumption up to 35 m.p.g. ▶ Built-in overdrive, heater, screen washers, stainless steel trim, adjustable front seats to form bed are all standard in the price of £1099 . 0 .10

Peugeot 403

Arrange a trial run NOW

Voici une publicité australienne de 1961 reproduite récemment dans TORQUE, bulletin du club PCCV:

> "Vous êtes peut-être trop jeune pour avoir conduit cette Peugeot (Bébé 1913), mais votre vie ne commencera que lorsque vous aurez conduit une Peugeot comme celles-là (404 et 403)"

dans tous les pays, les publicitaires ne manquent jamais d'imagination !

Musée Peugeot à Sochaux

Dix ans déjà !

Le musée Peugeot vient de fêter ses 10 ans. Pierre Peugeot, président de l'Aventure Peugeot, l'association qui gère le patrimoine de la marque, a voulu célébrer l'événement comme il se doit.

Pas loin de 200 équipages se sont donc retrouvés les 18 et 19 juillet dans le fief de la marque au Lion. Principalement français, mais également belges, allemands, hollandais, espagnols, ils eurent la grande surprise de voir en arrivant le samedi matin, une flopée de véhicules exceptionnels gares (et sévèrement gardés) devant le musée : prototypes et véhicules de compétition étaient de sortie ! Les passionnés ainsi que tous les visiteurs présents purent ainsi déambuler entre la 406 T 16 du Paris-Dakar, la 301 des records ou même la future 206 Eclipse — la 20 Cœur — qui sera commercialisée au printemps 2000 !

Peu avant l'heure du déjeuner, tous les équipages reçurent un road-book et un panier pique-nique, et furent priés de prendre la direction de Mulhouse... où une nouvelle surprise les attendait : la présentation de la gamme 206 qui sera officialisée le 10 septembre prochain. Voir défiler des 202 entre deux chaînes de montage de 106 où se glissaient quelques 206, voilà un spectacle peu banal. De retour à Sochaux, une soirée de gala fut donnée par le musée en présence de Pierre Peugeot, Frédéric Saint-Geours (directeur général d'Automobiles Peugeot) et Corrado Provera (directeur de l'information et de Peugeot Sport). Après un jeu de questions/réponses animé par Pierre Péchin et gagné par une table... de journalistes, l'honneur est sauf, l'assistance eut droit à un petit film réalisé spécialement pour l'événement, ponctué de nombreux témoignages dont celui de Philippe Bouvard qui vient d'offrir sa 604 limousine au musée. Pour clore la soirée, le chanteur (et amateur d'anciennes) Philippe Lavil est venu avec ses musiciens et ses choristes occuper la scène, suivi par une bonne partie de l'assistance féminine.

Réveil au clairon

Le lendemain matin, réveil au clairon pour ceux qui dormaient dans l'hôtel jouxtant le musée : la CD Peugeot de 1966 à moteur 204 (échappement libre...) tournait pour les curieux, bientôt suivie de la 504 du Bandama, de la 205 T 16 du Paris-Dakar, de la 301 des records et de la toute récente barquette Asphalte. Pendant ce temps, les amoureux des motos Peugeot dont on fêtait les cent ans se retrouvaient devant la mairie de Sochaux où avait lieu un concours d'élégance très coloré d'une trentaine d'engins, tous plus bichonnés les uns que les autres, présidé par Thierry Peugeot. Enfin, un rallye passait par les différents sites de production Peugeot où les équipages faisaient tamponner un parchemin, puis on se séparait après une ultime célébration des 50 ans de la 203. Décidément, cet anniversaire-là ne sera pas passé sous silence et c'est tant mieux ! D'ailleurs la plupart des nombreux participants venus avec ce modèle avaient déjà été aperçus à Lomme ou à Montlhéry, ainsi que dans les différentes célébrations locales qui eurent lieu en France.

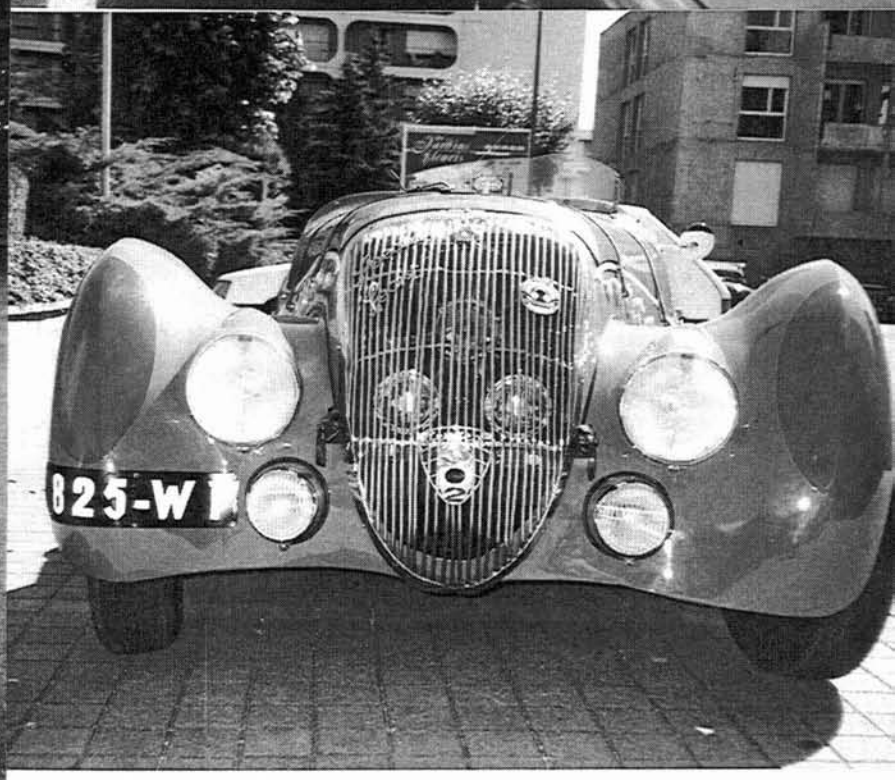
En tout cas, les moyens déployés pour cette fête ont visiblement emballé les participants ; on regrettera simplement que le manque de communication sur l'événement ait empêché bon nombre de collectionneurs d'être prévenus à temps (la date, en plein mois de juillet, n'offrait sans doute pas non plus la meilleure audience possible), et que tous les anciens des usines Peugeot, venus voir le rassemblement, n'aient pu y accéder ni discuter avec leurs propriétaires... Dommage, car pour les engagés, la fête fut très réussie !

Corr. François Allain

Musée de l'Aventure Peugeot, carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux, tél. 03 81 94 48 21.

Petit échantillon des voitures présentes avec plusieurs Darl'Mat en 302 et 203.
Un grand nombre de participants étrangers étaient venus comme ce cabriolet 203 Belge.

A noter aussi la présence de **huit** membres des Amoureux. Bravo !



Chronique d'une restauration mouvementée...

Ma première rencontre avec celle qui deviendra ma 403 remonte à juin 1990. J'avais fait la connaissance de Joël MARCHAT quelques mois auparavant dans le cadre de nos activités professionnelles (ce juriste, qui se définissait lui-même à l'époque dans son feuilleton populiste "tâche d'huile" comme "un cadre dont le rire de poulie mal graissée entraînait la formation de deux goldens farineuses dans l'oesophage, comme des boules de billard, mais sans les numéros").

Dès le lendemain, il avait réussi à réveiller en moi les souvenirs encore vivaces de la 403 bleu amiral de mon grand-père et de tout ce qui s'y rattachait dans mon esprit : les tours répétés de la place de la Concorde à la façon d'un gigantesque manège, les fous-rires entre cousins sur la banquette arrière, ...et surtout son odeur et son bruit... Il y avait aussi ces formes toutes en rondeurs, ces hanches rebondies, et ces bons gros yeux ...

Je ne suis pas le seul à être sensible à ce charme ; nos amis du club 403 cabriolet, poètes avant l'heure, en donnaient en effet il y a peu une définition à laquelle je souscris totalement, soulignant notamment les traits féminins de la 403 :

"De face, on est séduit par son sourire accueillant, ses lèvres charnues sans être épaisses, ses yeux ronds et bien proportionnés qui vous regardent d'un air franc et engageant, mais sans être aguicheurs ni vulgaires pour autant,
De coté, sa robe élégante et sobre laisse deviner des contours aux courbes bien proportionnées, sans les rondeurs lourdes de ses cousines Germaines ni l'excentricité tapageuse et le maquillage chromé à outrance des belles d'outre-Atlantique,
De l'arrière, on est forcé d'admirer ses rotondités bien proportionnées sans être joufflues ni étriquées, laissant présager une assise sûre et avenante"...

D'ailleurs, l'auteur de ces lignes continue dans la métaphore en comparant

la berline	à l'épouse
la limousine familiale	à la mère de famille
l'ambulance	à l'infirmière
la camionnette bâchée	à la jardinière
le cabriolet	à la maîtresse (habituelle)
le cabriolet capoté	à la maîtresse (occasionnelle, avec capote)... !

Joël donc, à l'époque, sévissait comme secrétaire dans une association de bienfaiteurs visant à rassembler les amateurs de ces autos, j'ai nommé les "Amoureux"... Le centenaire d'Automobiles Peugeot se déroulant ce mois de juin 1990, je ne fus pas le plus coriace à convaincre d'y participer. Le coup de foudre était proche...

A Sochaux, devant tant de beautés rassemblées, ma décision fut prise. Quelques mois plus tard je la rencontrai enfin... C'était au cours du rallye d'automne 1990, superbe samedi de fin d'été dans le pays de ROCHEFORT-en-Yvelines. Yves PAVARD m'annonçait en effet qu'une des 403 présentes cherchait acquéreur, et que je pouvais quasiment l'acheter les yeux fermés ...

Cela tombait bien, c'était un modèle 1959 (4 août pour être précis) ; or, ma préférence va très nettement aux modèles 58 et 59, pour leur habillage extérieur (grand enjoliveurs et calandre à moustache) et pour la meilleure qualité de leurs tôles, et plus précisément à l'année 1959 : seule année où la 403 a été produite sans aucun monogramme sur la malle arrière, soulignant encore mieux ses rotondités.

Et surtout elle était bleue, pas un bleu d'origine certes, mais suffisamment proche de celui de mon enfance. De plus, comme me l'expliqua rapidement Joël, une 403 bleue serait un argument de poids pour séduire une de ses amies qu'il voulait me présenter,... et qui allait devenir ma femme (cela tient à vraiment peu de choses...). En effet, son père en pilotait une sur les routes de son enfance ; elle ne saurait ne pas être sensible à un tel charme,...

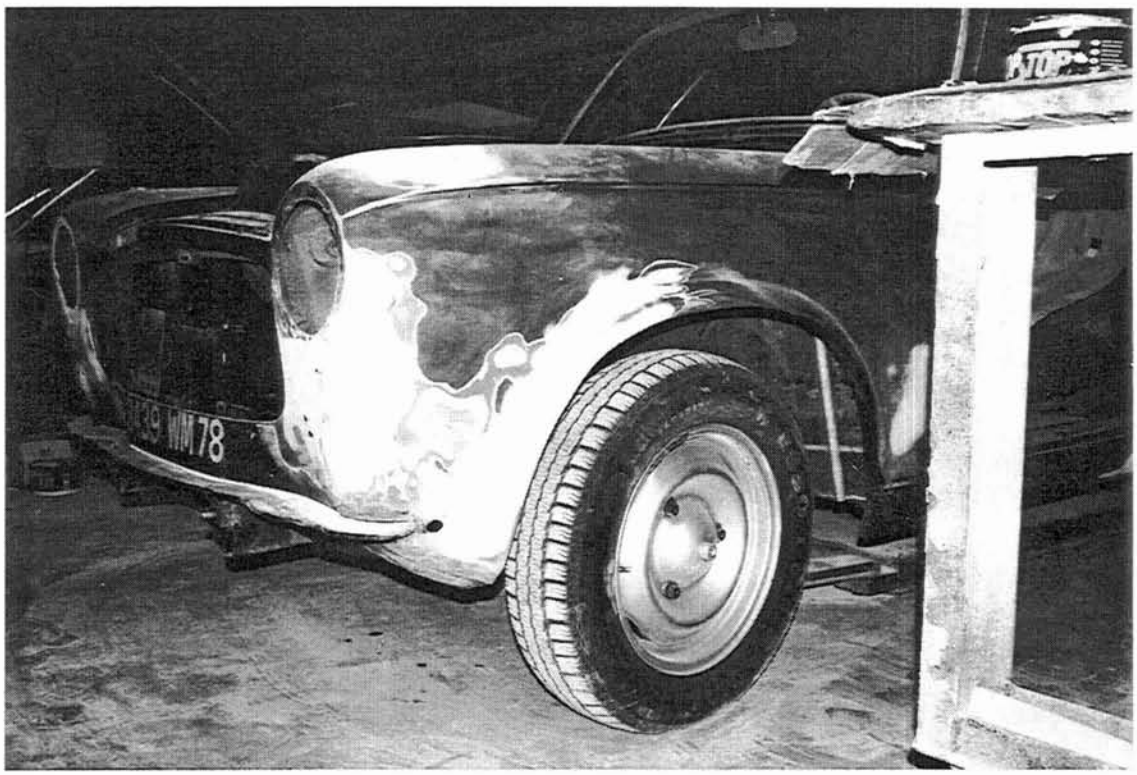
sans plaques, comme au premier jour...

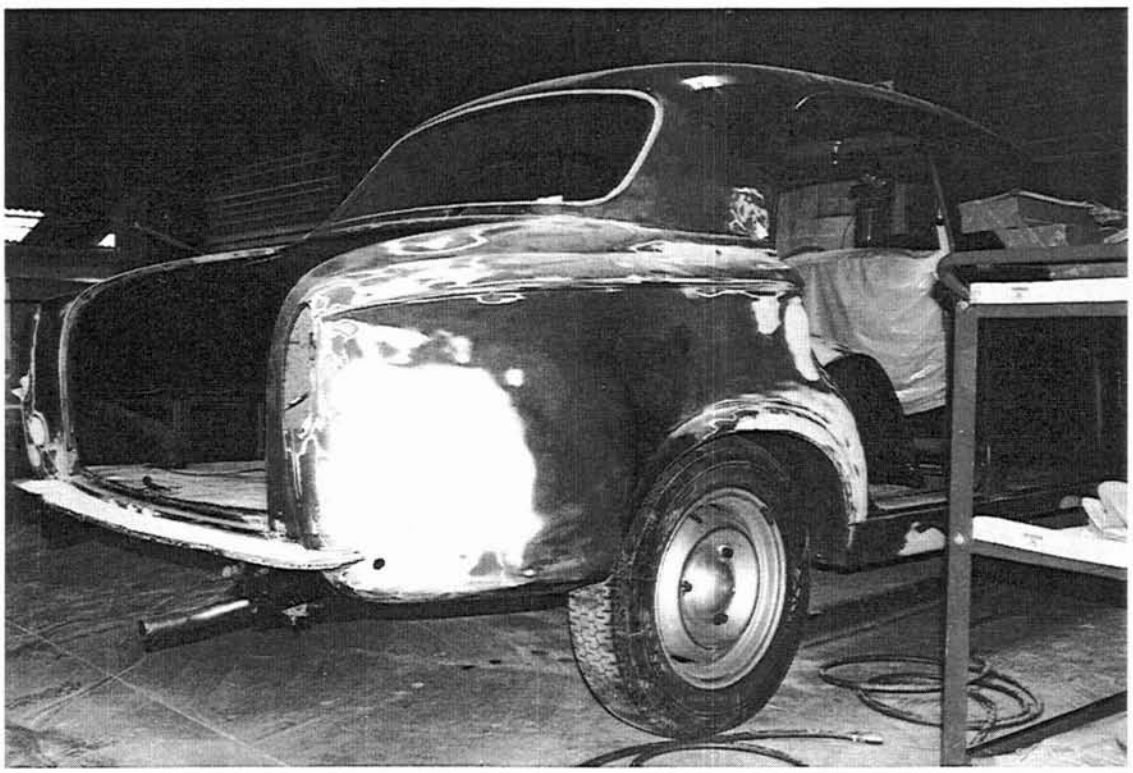
Des années de bons et loyaux services plus tard, fidèle et increvable compagne des vacances aux 6 coins de l'hexagone (pays Cathare par 37° à l'ombre, ascension du Mont Ventoux,...), ma 403 méritait mieux que son état, que l'on pourrait qualifier "d'usage". J'avais enfin réuni assez d'argent pour envisager une restauration complète (peinture, sellerie, bloc moteur).

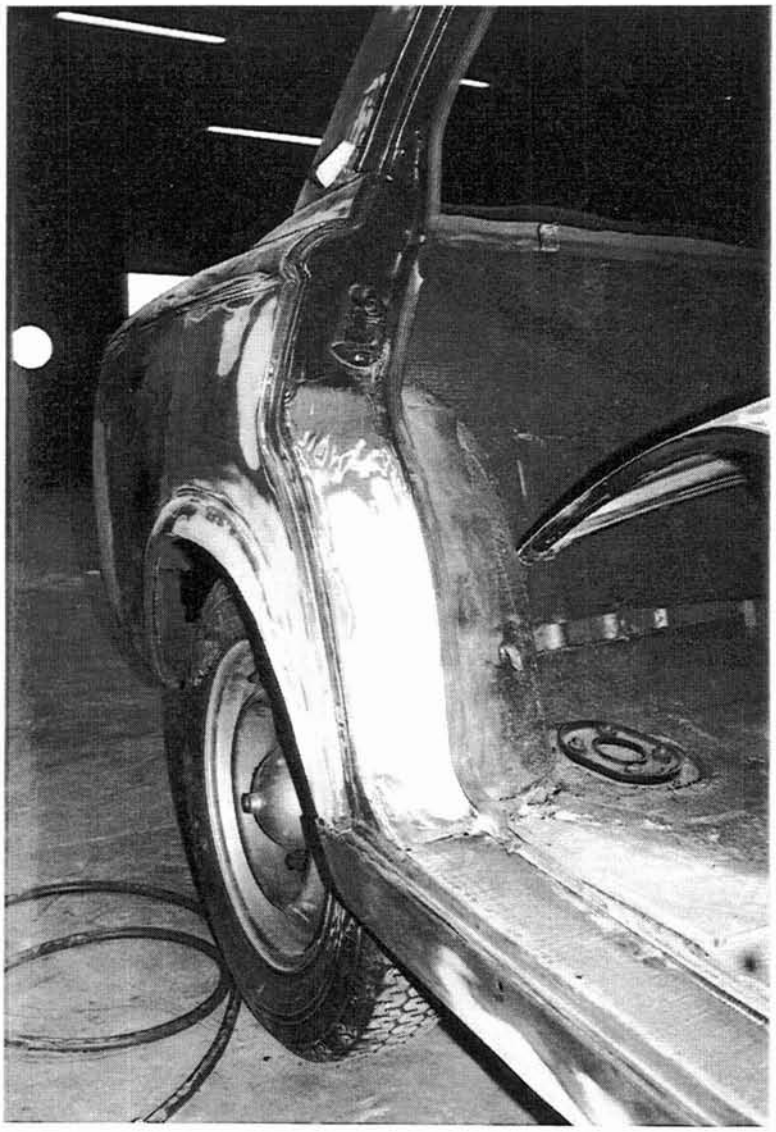
Première chose : le moteur. Tombé grâce aux annonces du bulletin sur une occasion inespérée, je m'attelais rapidement au démontage et nettoyage intégral, avec les nombreux conseils d'Yves PAVARD que je remercie au passage.

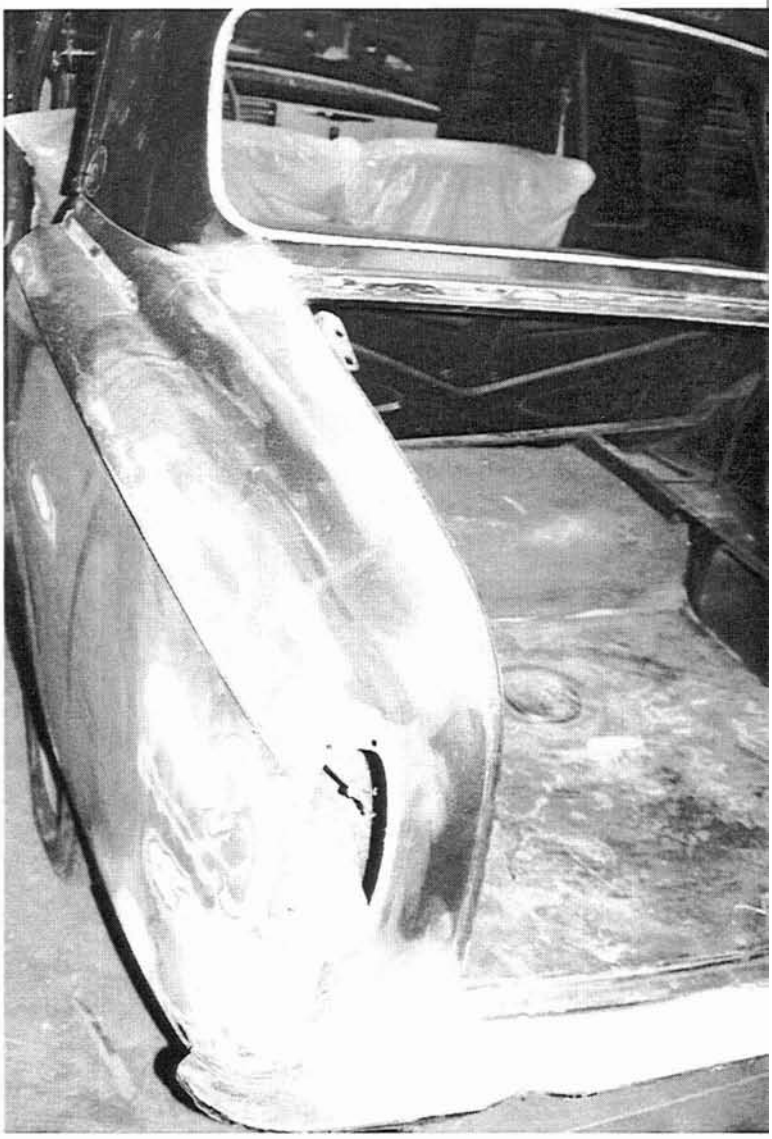
Je cherchais par contre des professionnels pour la peinture et la sellerie ; une rapide étude de marché m'avait convaincu de l'intérêt financier de faire faire ce travail le plus loin possible de la région parisienne.

Sur les conseils de Marc COGNARD, responsable de la toujours dynamique section "ouest" du club, je pris contact avec un carrossier et un sellier d'Angers... Il les connaissait, les avait fait travailler... Je pouvais y aller en confiance. Le contact étant passé tout de suite, et non mécontent d'avoir à faire quelques escapades Angevines, j'abandonnais la 403 en leurs mains à la faveur des vacances après un rapide démontage dans le hangar-de-mes-rêves-caverne-d'ali-baba de Marc COGNARD et Philippe LAMISSE (imaginez 25 ou 30 anciennes Peugeot et Citroën rassemblées innocemment dans un hangar perdu dans la campagne).









pas de corrosion importante, mais plein de petites choses à reprendre pour avoir un travail parfait

Samedi 27 septembre 1997 : quel plaisir de piloter vaillamment sur la superbe N23 vers Paris, par une belle lumière de début d'automne, une 403 dont on a l'impression qu'elle sort d'usine...!

Le travail était parfait : sellerie entièrement refaite à neuf (sièges, portes, ciel de toit) par un amoureux de son métier (J'en connais qui sont mûrs pour se laisser tenter...).

Cela changeait des assises tellement affaissées que seul un rembourage avec des coussins permettait d'éviter de compter les ressorts avec le postérieur.

Quant à la carrosserie et à la peinture, le résultat final permettait de mesurer l'écart entre un vrai professionnel et les autres... avec en plus le respect de la parole donnée (145 heures de travail facturées 90, comme annoncé au devis).

Plaisir de courte durée... Dès le lendemain, la Safrane du Préfet des Yvelines, himself, coupant la corde d'un virage à plus de 100 km/h en ville (!), et à 100 mètres de chez moi, me défonçait l'aile avant gauche, alors que nous partions avec ma femme en promenade inaugurale. Envie de pleurer...

Heureusement, les amis sont faits pour soutenir le moral. Rapidement, Marc me proposa de redescendre la 403 à Angers, Monsieur PERDREAU bouscula son planning de travail pour la remettre sur l'ouvrage... Le 15 novembre, seul un mauvais souvenir restait, rapidement estompé : dans pareil cas, mieux vaut oublier...

Aujourd'hui, bien que comme neuve, ma voiture présente aux yeux du puriste 2 anachronismes ; cependant, n'étant pas intégriste, c'est délibérément que je les ai souhaités.

En effet, je roule avec un lion de capot ; chacun d'entre vous sait bien évidemment que le lion a disparu fin 1958, mais la 403 perd alors la seule touche d'agressivité dans un océan de douceur (vous savez, Chocoletti...)

D'autre part, la teinte choisie, le bleu amiral 1023 avec jantes gris métallisé, n'est apparue qu'en 1960, horrible faute de goût pour un modèle 1959... Mais il m'était inconcevable de choisir une autre couleur que le bleu, vous l'aurez compris (ah, le coeur des femmes...), et le bleu au catalogue jusqu'en 1959 (teinte 515) n'était vraiment pas une réussite.

Et le coût, vous entends-je demander ? Sans compter le 2ème retour vers Angers, cela m'a coûté 17.800 F TTC en carrosserie-peinture et 9.500 F TTC pour la sellerie intégrale.

En conclusion, je dirais qu'une réfection coûte cher, certes, mais le plaisir ressenti vaut la peine d'un tel sacrifice. Et que dire d'un club qui m'a permis de trouver la 403 de mes rêves, mais aussi de rencontrer ma femme, et, quelques années après, de trouver du travail ; mais c'est une autre histoire...

Olivier LESUR

Tous mes remerciements à :

Mr PERDREAU - Carrossier - 13 Rue du Général Lizé, 49100 ANGERS, Tél 02.41.48.31.19

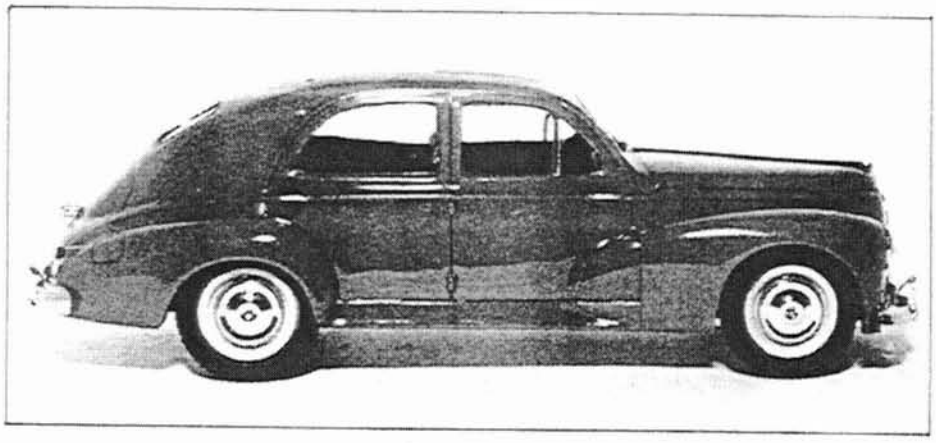
Mr RYDIER -Sellier - La Planche Pellerin, 49000 ECOUFLANT, Tél 02.41.43.19.60

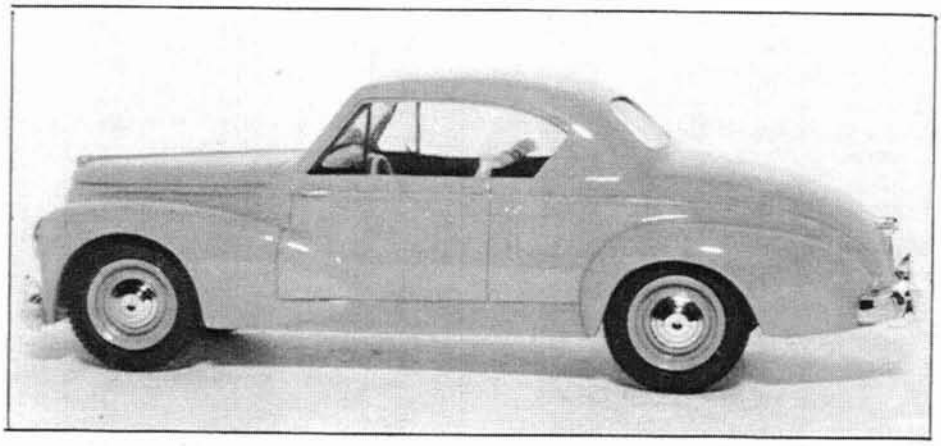
Yves PAVARD, Marc COGNARD, et Joël MARCHAT.

DOUANES

encore une carte postale sympa dénichée par notre spécialiste Olivier (aussi trésorier du club à temps perdu). Elle vous montre la fin, ou le début c'est selon, de la route Nationale 5 à la frontière franco-suisse. Une rutilante 203 à calandre GH Américc (dite 'dents de requin') quitte la petite ville frontière de Saint Gingolph en bordure du lac Léman. S'agit-il d'un traffic et la calandre est-elle en or massif rechromé ? nul ne le sait et la carte postale ne le dit pas ....

Peugeot 203 Berline et Coupé au 1/43ème chez Norev





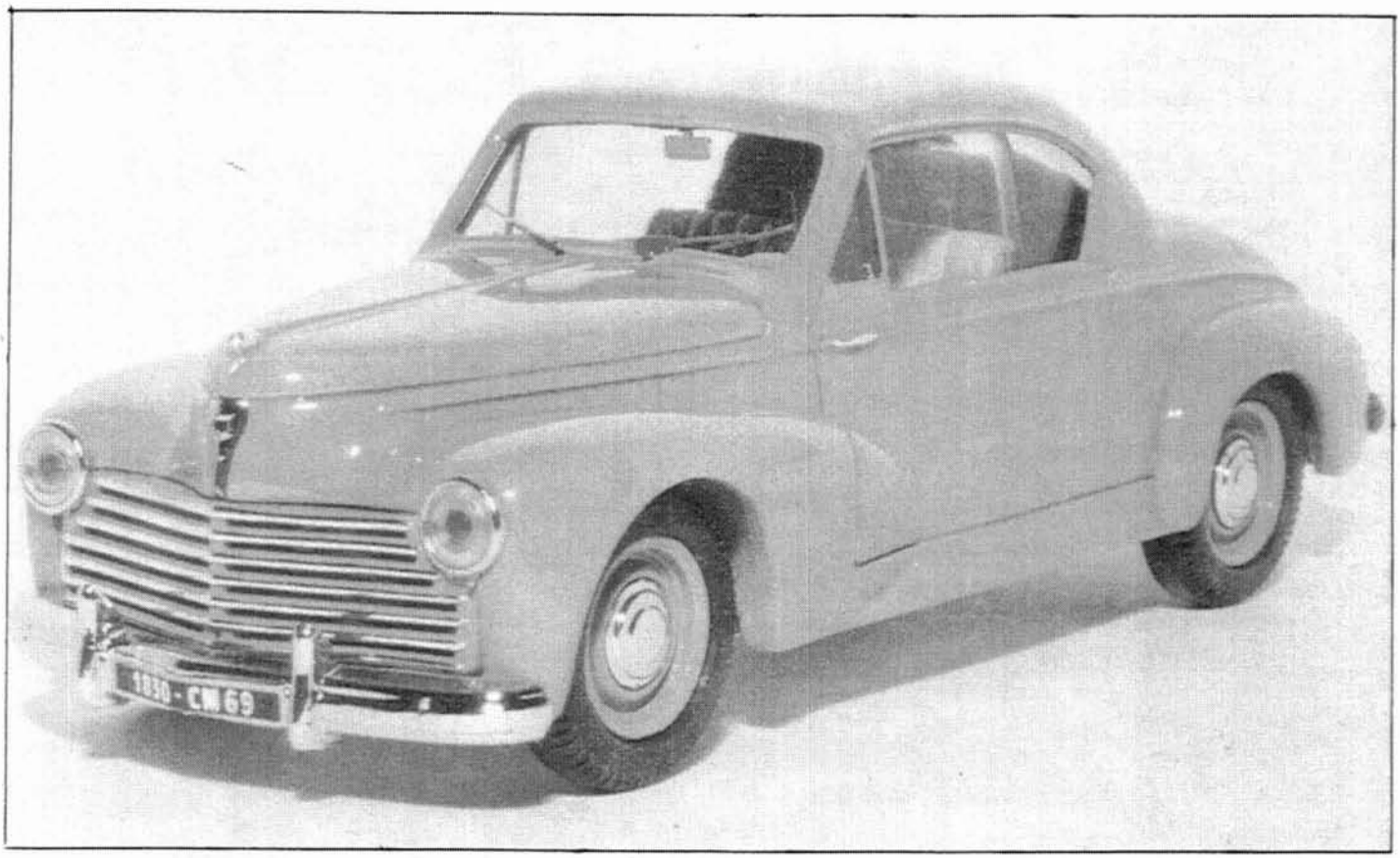
On ne peut imaginer une collection de miniatures consacrée à l'histoire de l'automobile française sans qu'une large place soit faite à la Peugeot 203. Après plusieurs Citroën, Norev a entrepris de retracer, au 1/43ème, toute la carrière de celle qui a occupé les chaînes de Sochaux pendant douze ans...

Commençons par résoudre un point d'histoire. Au milieu des années 1950, Norev a fait paraître une reproduction de la berline 203 réalisée selon les techniques de l'époque : carrosserie en Rhodialite, châssis en tôle emboutie, éléments en matière plastique métallisée sous vide. Le moule de ce modèle, ainsi que beaucoup d'autres, a été acquis par Eligor voici une dizaine d'années, et des améliorations ont été apportées au modèle d'origine. Un intérieur et des vitres en plastique cristal ont été ajoutés, un nouveau châssis réalisé. Une première série de miniatures a été produite en injectant la carrosserie en zamak, mais devant l'usure rapide du moule, les responsables d'Eligor ont décidé d'abandonner cette technique et la carrosserie de la 203 a été fabriquée en ABS puis peinte. La reproduction proposée aujourd'hui par Norev ne doit donc rien à cette ancienne réalisation, puisque la firme lyonnaise ne possède plus les outillages. C'est donc d'une création totale qu'il s'agit, conçue avec des techniques actuelles et le degré de finition exigé par les collectionneurs...

A l'heure actuelle, deux versions de la Peugeot 203 sont offertes par Norev : la Berline porte le millésime 1958 et le Coupé reproduit une voiture de 1954. Nos lecteurs savent, par ailleurs, que Norev promet une bonne vingtaine d'autres versions, correspondant à d'autres années-modèles et d'autres types de carrosseries. On notera, avant d'examiner dans le détail chacune des miniatures actuellement commercialisées, que le respect de la vérité historique, si cher à Norev, a guidé en permanence les concepteurs de ces Peugeot qui ont eu accès aux archives du Musée Peugeot de Sochaux. En outre, ils ont aussi travaillé en collaboration avec l'association l'Aventure Peugeot. Ce recours aux sources d'information les plus autorisées constitue un solide gage d'authenticité.

Caractéristiques générales

On retrouve, sur cette nouvelle série de Peugeot, des caractéristiques devenues classiques chez Norev et que les Citroënistes et Bugattistes connaissent bien. C'est en effet sur des voi-



tures de ces deux marques que Norev a jusqu'ici fait porter ses efforts... Le lancement d'une gamme Peugeot arrive donc à point nommé pour satisfaire tous les amateurs d'automobiles françaises.

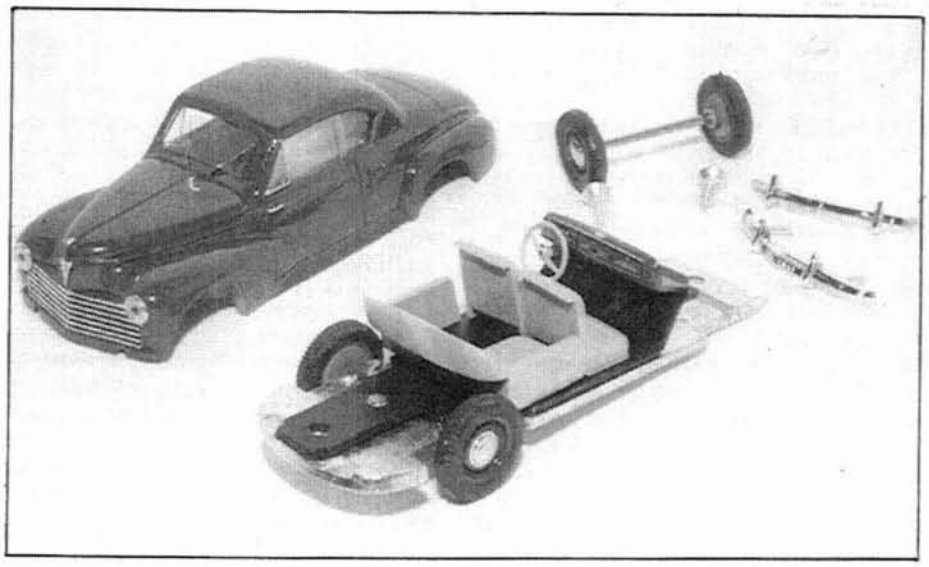
Rigoureusement reproduits au 1/43e, la Berline et le Coupé 203 possèdent une carrosserie en résine aux lignes exactes, avec une excellente gravure, en creux ou en relief, des détails. Toutes les pièces accessoires, comme les roues, les pare-chocs, les feux, le tableau de bord et le volant sont réalisées en plastique ABS injecté. Celles qui sont chromées dans la réalité le sont aussi sur les modèles réduits en utilisant la technique de la galvanoplastie, c'est-à-dire que les pièces en plastique reçoivent un dépôt de chrome lors d'un passage dans un bain électrolytique. On obtient ainsi une excellente qualité de chrome... La calandre constitue un élément particulièrement difficile à réaliser puisqu'elle comporte une partie de la couleur de la carrosserie et une partie chromée. Au 1/43e, elle est réellement ajourée et toutes les barres horizontales sont chromées par marquage à chaud. Le réalisme obtenu est parfait.

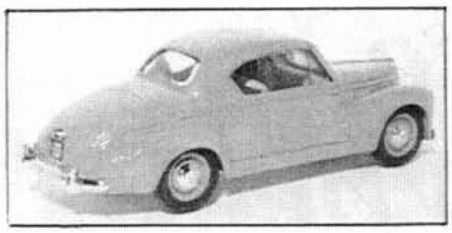
A l'avant, les phares sont moulés en plastique translucide jaune et entourés d'un enjoliveur chromé. Le blason de la Marque qui surmonte la calandre est en plastique chromé et rapporté. La carrosserie, le tableau de bord et les jantes sont peints et vernis dans des teintes conformes à celles du catalogue Peugeot de l'année-modèle du véhicule considéré. Norev a utilisé la technique du photodécoupage pour figurer divers détails en métal comme les essuie-glaces, le rétroviseur intérieur et les déflecteurs du Coupé. Le châssis est injecté en zamak avec un assemblage par vis. Les pneus au dessin correct sont souples.

Ces modèles sont livrés dans des coffrets en carton du même type que ceux des Bugatti et Citroën. D'une couleur gris-bleu avec la reproduction des armoieries de la Marque et le nom Peugeot écrit dans le graphisme de l'époque, ils mettent bien les miniatures en valeur. Celles-ci sont fixées par vis sur un sol qui imite la moquette d'un Salon avec le dessin d'une centaine de lions héraldiques.

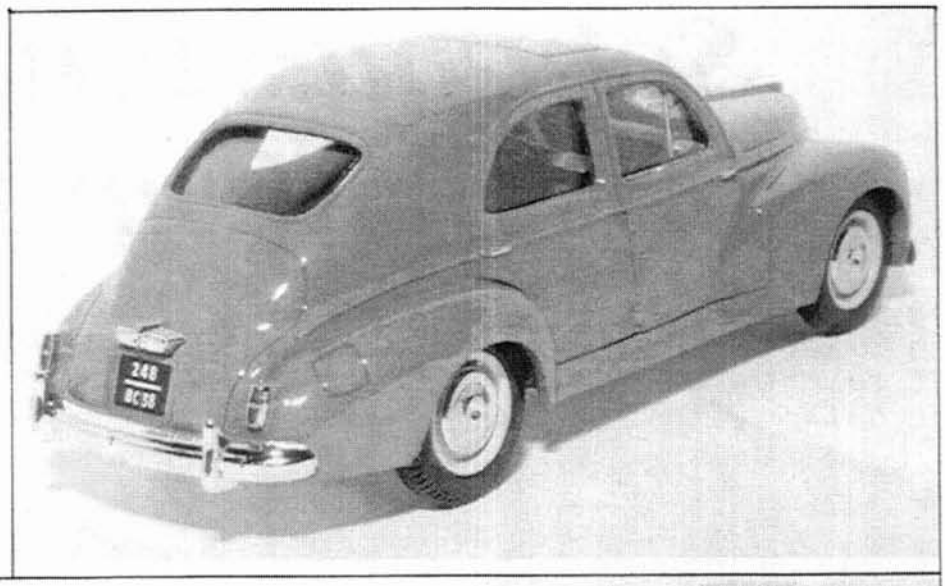
Le Coupé 1954

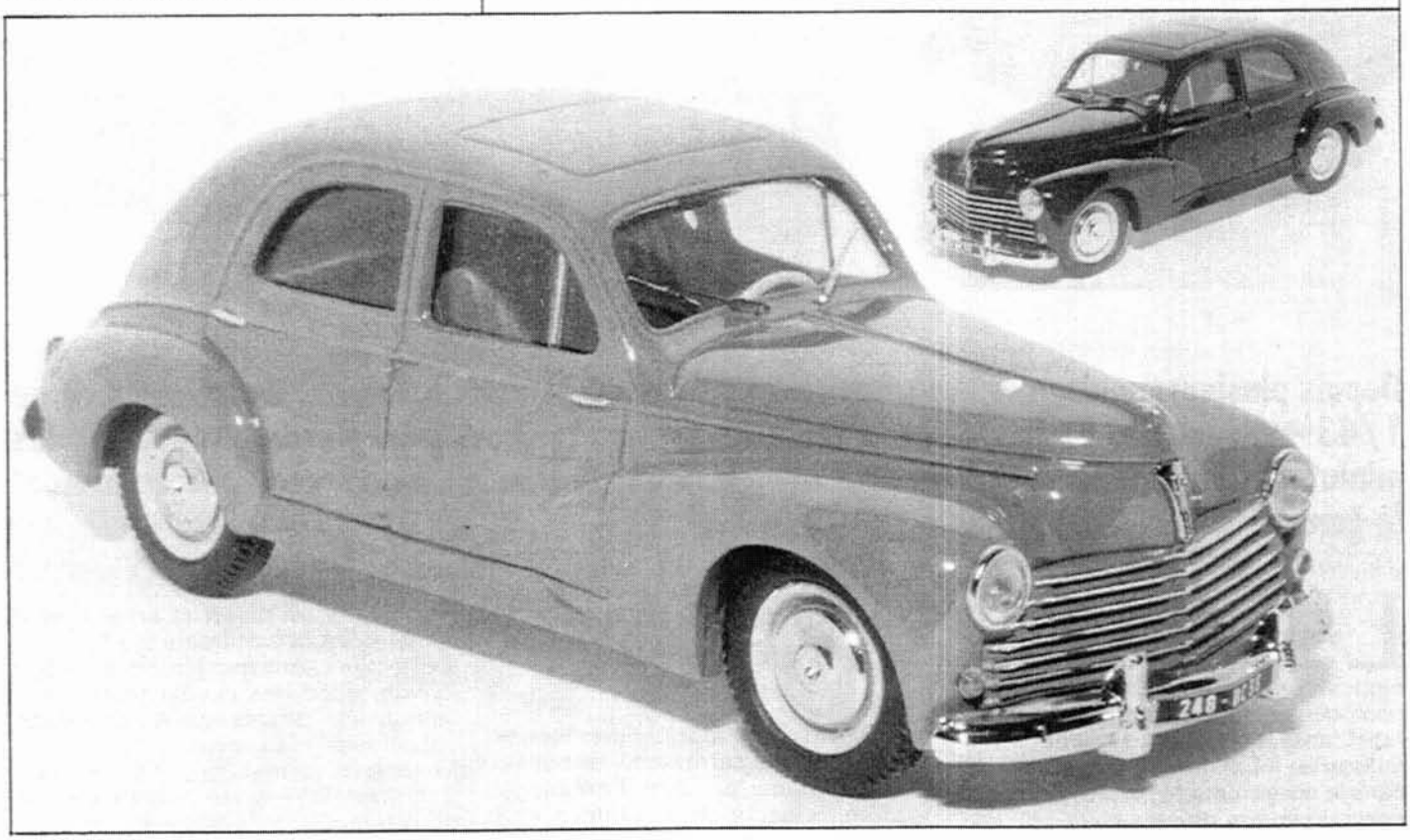
La carrière du Coupé 203 a été éphémère puisqu'il n'a été fabriqué que de 1952 à 1954, avec de légères modifications au cours de sa brève existence. Pourtant, la carrosserie dessinée à Sochaux ne manquait pas d'élégance, avec d'agréables proportions et une découpe originale de la vitre arrière. C'est la version de 1954 qui existe au 1/43e, reconnaissable à la présence de pare-chocs nervurés. Norev a fidèlement reproduit les petits enjoliveurs de roues chromés, le bloc arrière lumineux au-dessus de la plaque d'immatriculation incorporant les feux figurés avec du vernis trans-





lucide rouge, le catadioptre sur l'aile arrière gauche. Sur chaque flanc, derrière la porte, la flèche de direction est bien gravée. L'intérieur est traité avec soin, le tableau de bord étant reproduit en décalcomanie et le volant ayant une forme fidèle. Trois couleurs sont proposées : carrosserie noir avec intérieur bleu et roues ivoire; carrosserie gris 460 avec intérieur bleu et roues gris 460; carrosserie bleu 459 avec intérieur bleu et roues bleu 459.





La Berline 1958

Apparue au salon de l'Automobile de 1948, la Peugeot 203 est, en 1958, en fin de carrière. Ce qui ne veut pas dire qu'elle est dépassée... Elle est plutôt en pleine maturité sur le plan technique, mais sur le plan commercial, sa courbe est descendante depuis 1956, année où la nouvelle 403 commence à lui faire de l'ombre. Elle a reçu, au fil des ans, plusieurs modifications et, sur le plan esthétique, elle ne va quasiment plus changer jusqu'à son retrait de chaîne en 1960. La miniature qu'offre Norev est donc intéressante puisqu'elle permet de posséder la version finale de la 203... Depuis 1954, la carrosserie est dotée de gouttières qui ne se prolongent plus jusqu'à l'arrière mais descendent le long des portes. Les pare-chocs sont devenus plus enveloppants. Les flèches de direction, en 1957, sont remplacées enfin par des clignotants que Norev a très bien reproduits. Ils sont gravés sur chaque panneau de custode et, à l'avant, ils sont réalisés en plastique translucide et rapportés. Les feux arrière, qui incorporent les catadioptres, sont la copie de ceux de la vraie, avec un entourage chromé et des parties rouges figurées au vernis émail. Les enjoliveurs chromés sont exacts et différents de ceux du Coupé. L'intérieur bénéficie d'un excellent traitement, avec des sièges exacts, un tableau de bord en décalcomanie, un volant fidèle. Cette Berline 203 se pare, au 1/43e, de coloris d'époque : carrosserie noir, avec intérieur brun, volant et roues beige 517; carrosserie vert 507, avec intérieur brun, volant et roues beige 517; carrosserie gris 501, avec intérieur bleu, volant beige 517 et roues gris 501.

Dans la France d'après-guerre, la Berline Peugeot 203 a correspondu aux attentes de toute une catégorie d'automobilistes qui trouvaient la Traction vieillissante et trop gourmande, la Vedette trop américaine et la 4 CV trop petite. Voiture moyenne pour Français Moyens, elle a largement contribué à donner de Peugeot une image de sérieux et de fiabilité, fort bien rendue par la reproduction de Norev.

Jean Amadou: mes premières voitures 4CV, 203 cabriolet (*), Traction cabriolet

(*) perdue aux cartes !!!

Jean Amadou a commencé sa longue route au volant d'une 4 Chevaux. "*D'occasion, bien sûr, elle avait au moins 100 000 kilomètres et appartenait à la femme d'un copain qui me l'a revendue 1 000 francs.*" Le copain en question, Jean-Marie Amato, jouait à l'époque le personnage de Furax dans la fameuse série radio de Pierre Dac.

Le ton était donné, Jean Amadou fera ses débuts de conducteur, à 26 ans, dans l'auto de la compagne de Furax et aura bien du mal à y glisser son mètre 96. Une fois sa nouvelle acquisition en mains, Jean Amadou s'emploie à la remettre en état. Une gageure, à l'entendre raconter son premier voyage, qui l'a mené tout droit vers une décharge pour y jeter tous les objets et déchets restés en vrac dans son nouveau carrosse : "*Elle devait servir de poulailler ou je ne sais quoi, mais ce n'était pas glorieux.*"

Son second souci sera de nettoyer l'engin, "*tout simplement pour essayer de découvrir sa couleur*". Une fois ces corvées accomplies, Jean Amadou s'envole, en cette année 1955, sur les routes de France. Les premières tentatives seront timides : Le Havre, Deauville ouvriront le bal. Puis la grande échappée viendra. Direction la Côte d'Azur, par les chemins de traverse. Patiemment Amadou et un copain descendront à 60 km/h en direction du *Palm Beach*, le célèbre casino cannois. "*Le retour a été moins glorieux. Nous avions tout flambé au jeu. Il nous restait à peine de quoi mettre de l'essence dans la voiture. Nice-Paris sans boire ni manger, c'est pénible.*"

Ce sera le dernier voyage de la 4 CV. Jean Amadou en garde une reconnaissance éternelle pour le bistrot qui, à leur arrivée à Paris, leur servit "*un plat de nouilles de deux kilos au moins... à crédit*". Il en garde aussi la recette secrète du "*poker voiture*", qui consiste à jouer les plaques d'immatriculation des voitures qui vous doublent. "*Et à soixante entre Paris et Nice, il en passe, des autos ! De quoi jouer des millions qu'entre amis on ne paye pas.*"

Aujourd'hui, le comédien roule en Mercedes et possède une Jeep Willis modèle 44.

Le comédien réussira à revendre la 4 CV pour 250 francs et, le succès venant, il s'offre une 203 décapotable affichant 160 000 kms au compteur. " Cette bagnole était incroyable. C'est à se demander si le moteur n'était pas coulé dans le bronze. Elle était indestructible". Qualité qui quelques années plus tard, ne vaudra pas tripette face à un brelan d'as. Une fois encore, le joueur invétéré, avec le même ami, commet l'erreur de se rendre en voiture à une partie de cartes : "*Nous sommes tous les deux arrivés dans notre bagnole et nous sommes tous les deux repartis dans le même taxi.*"

La chance tournant, il aura vite l'occasion de s'offrir une Traction décapotable en copropriété avec son compagnon de tripot. Puis il se rangera un peu des jeux de cartes. Sans oublier une fois par an, de s'offrir un plaisir intense lors du Tour de France. Joie renouvelée 21 fois et qui permet à Amadou de connaître par cœur la descente du Tourmalet ou d'avoir dévalé le col du Glandon à 100 à l'heure derrière Bernard Hinault.

Maintenant, à 68 ans, il roule en Mercedes, regrette juste qu'elle ne soit pas décapotable mais s'est tout de même offert "*une danseuse*". Une Jeep Willis de 14 CV modèle 1944. Celle dans laquelle, enfant, il a vu débarquer les premiers Américains. "*Une bagnole pleine d'ingéniosité et d'innovations.*" Une voiture avec laquelle il parcourt à peine 20 km par an. Mais justement, quand on aime, on ne compte pas. Comme au poker. ■

Edouard Zambeaux

Auto moto - Nov. 97

Ecolos et rigolos

LA nouvelle fiscalité écologique arrive. Dans le projet de loi portant « **diverses dispositions d'ordre économique et financier** » (DDOEF) en cours de discussion devant le Parlement figure en effet la réforme du mode de calcul de la puissance fiscale des véhicules. Un nouveau mode de calcul voulu par Dominique Voynet et qui doit favoriser les voitures propres.

L'article 39 dudit DDOEF donne la formule qui désormais va permettre de fixer la puissance administrative, et donc fiscale, d'une automobile. Ladite puissance détermine le tarif de la vignette. Cette formule, la voici telle que l'a publiée le ministère de Dominique Strauss-Kahn :

$$P_A = \frac{CO_2}{45} + \left[\frac{P}{40}\right] 1{,}6$$

Traduction de la formule telle que le précise le DDOEF :

« **P_A désigne la puissance en chevaux-vapeur, arrondie à l'entier le plus proche. P et CO_2 désignent respectivement la puissance réelle du moteur exprimée en kilowatts et les émissions de dioxyde de carbone exprimées en grammes par kilomètre.** »

Bon courage ! Les automobilistes bénéficient d'un sursis de quatre mois pour s'entraîner : le nouveau mode de calcul écologique de la puissance fiscale ne concernera que les véhicules mis en circulation après le 1er juillet 1998. Merci Strauss-Kahn, merci Voynet.

(Le Canard Enchaîné)

West Auto Collection monte à Paris

Non, West Auto Collection ne quitte pas la Sarthe pour s'installer à la capitale, mais il vient d'avoir une bonne idée : afin d'éviter à ses clients de la région parisienne de faire 400 km pour aller chercher des pièces de populaires françaises (Peugeot 203, 403, Renault Caravelle, 4 CV, Simca P 60, Ariane, Citroën 2 CV, DS, etc.) dont l'enseigne s'est fait la spécialité, West Auto Collection a ouvert un dépôt à Levallois, dans les locaux de la société CAP, elle-même active dans la vente de pièces pour voitures modernes. En passant commande à Levallois ,à partir d'un des catalogues de West Auto Collection (disponible contre 4 timbres), la pièce y est ensuite livrée sous vingt-quatre heures et attend d'être récupérée par le client. A terme, il est même envisagé de constituer un véritable stock de pièces. Pour se rendre au dépôt ***West Auto Collection, chez CAP, 6, rue Rivay, 92300 Levallois, tél. 01 47 37 66 20, fax 01 47 37 51 28,*** *on a le choix entre la ligne 13 du métro (arrêt Louise Michel), la gare de bus Levallois-Clichy ou le périphérique par la porte de Champerret. Enfin, n'oubliez pas que l'activité continue comme avant dans la Sarthe :* ***West Auto Collection, «Les Brûlés», route de Saint-Calais, 72470 Champagne, tél. 02 43 89 27 73, fax 02 43 89 48 34.***

Au voleur !

Souvenez-vous. Dans notre N° 21, nous vous présentions un coupé 203 de 1952, laissé tristement à l'abandon. Pascal Belair, qui avait pris ce cliché, a reçu ensuite une nombre de coup de fils assez impressionnant. Or, parmi ceux qui ont appelé, il doit se trouver quelques indélicats qui n'ont même pas pris la peine de contacter le propriétaire des lieux et ont carrément dérobé les plaques d'identification du véhicule, le capot AR et les portes. C'est du vol et la législation est très claire là dessus. Du coup, et comme on n'aime pas ça du tout, on vous rappelle l'immatriculation du véhicule (5633 BU 75), le numéro de série (1.298.729), son numéro de sortie d'usine (439) et le type (P3V). Et, si on vous propose un véhicule qui présente ces caractéristiques, méfiez-vous. Ce sera forcément un maquillage. On en profite pour vous rappeler que les épaves n'appartiennent pas à celui qui les trouve, mais au possesseur de la carte grise. Et que, si elles se trouvent sur une propriété privée, le simple fait de les photographier sans l'autorisation du propriétaire des lieux constitue une violation du domicile privé. ■

PIÈCES DÉTACHÉES NEUVES POUR :
RENAULT : 4 CV - DAUPHINE - R8 - R10
R16 - R15 - R17 - FREGATE - CARAVELLE
SIMCA : A90 - P60 - ARIANE
VERSAILLES - CHAMBORD - 1300/1301
1500/1501 - 1000/1200 S
PEUGEOT : 203 - 403 - 404 - 204 - 304
CITROËN : 2 CV - TRACTION - ID - DS
AMI 6 - AMI 8
PANHARD : DYNA - PL 17 - 24
Catalogue par modèle contre l'envoi de 4 timbres à 3 francs
Expédition France et Etranger
WEST-AUTO-COLLECTION
Les Brulés, Route de Corlais - 72470 CHAMPAGNE
Tél. 02 43 89 27 73 - Fax 02 43 89 48 34

200 ÉPAVES POUR PIÈCES
- PEUGEOT 203, 403, 404, 304
- RENAULT 4 CV, Dauphine, R8, R10
- CITROËN DS, 2 CV, Ami 6
- SIMCA P60, 1300, 1501, 1000 et autres véhicules divers
Venez avec votre outillage
WEST-AUTO COLLECTION
"Les Brûles" 72470 Champagne
Tél. 02 43 89 27 73

R.C.A.
48 bis, rue du Dr Vinaver - 78520 LIMAY
Tél. : 01 34 97 72 12 - Fax : 01 34 97 72 13
Catalogue sur demande
SERVICE SIMCA
Spécialiste de la pièce neuve
SIMCA - 50/60
PEUGEOT - RENAULT
CITROEN - FORD VEDETTE

A 30 mn de Paris
Melun - Rétro - Passion
DÉPÔT - VENTE de Pièces
Denis MAHAUD
PIECES POUR :
- Frégate, 4CV, Dauphine
- R4, R6, R8, R10, R12, R15, R16, R17
- Traction, 2CV, Ami 6, Ami 8, ID, DS
- 202, 203, 403, 404, 504, 204, 304
- Simca V8, Aronde, P60, 1000, 13-1500
- Panhard Dina PL17-24
autres, nous consulter
Pièces & Accessoires Auto de 1900 à 1976
Les Bordes 77390 CRISENOY
Tél. : 01 64 38 89 54 Fax : 01 64 38 89 71
du LUNDI au VENDREDI : 14 h à 18 h - SAMEDI : 10 h à 18 h

Station 50
Le plein de pièces
PEUGEOT 203 - 403
RENAULT 4 CV
DAUPHINE
Catalogue contre 4 timbres à 3 F
STATION 50
"Le Maine des 7 Frères"
16300 St Bonnet
Tél. : 05 45 78 84 12
Fax : 05 45 78 85 79

Restaurez l'intérieur de votre traction
4CV et 203
Avec un kit complet ou détaillé
Qualité origine comme sortie d'usine
Tissu, moquette au mètre

M. CHOLLET
Tél. & fax 05 56 32 97 29
Port. 06 09 72 12 73

Bouchons 1960:

1. Simca cinq arondes et trois vedettes
2. six dauphines et six 403
3. une Chevrolet

AIR BLAGUES

Attention, la sécurité est dangereuse (« Aujourd'hui », 19/8) : « Selon une revue médicale britannique, les airbags, ces coussins gonflables qui équipent de plus en plus les voitures, peuvent être dangereux. Ils seraient responsables de plusieurs décès et de blessures graves, la plupart au niveau des yeux, avec des décollements de rétine ou des cécités définitives. Les personnes les plus à risque sont celles qui mesurent autour de 1,50 m, celles qui portent des lunettes(...) ».

Un remède simple et hautement technologique : rouler sans lunettes avec un Bottin sous les fesses...

VW rachète Rolls-Royce

La nouvelle est tombée le 5 juin dernier : après sept mois de lutte et de surenchères mutuelles entre BMW et Volkswagen, Vickers, "l'avionneur" britannique propriétaire de Rolls-Royce et Bentley ainsi que du motoriste Cosworth, a voté en faveur de l'offre de rachat des deux célèbres marques britanniques par Volkswagen, pour la somme de 4,3 milliards de francs. Une offre supérieure de 900 millions de francs à celle de BMW. Pourtant, la marque bavaroise semblait favorite au départ, de par son accord de coopération technique pour la fourniture de motorisations à Rolls-Royce et Bentley qui remontait à quatre ans et dont les premiers effets venaient de se concrétiser lors de la présentation en début d'année des nouvelles Rolls-Royce Silver Seraph et Bentley Arnage, équipées respectivement des V12 et V8 compressés, adaptés aux besoins des deux marques.

La menace de BMW d'arrêter la fourniture des motorisations dans le cas d'un rachat par son concurrent n'a pas arrêté les actionnaires de Vickers qui ont décidé de privilégier le plus offrant financièrement, d'autant plus que VW a fait une offre supplémentaire pour le rachat de Cosworth par Audi, pour la somme de 1,2 milliards de francs.

Dans les communiqués officiels, les dirigeants des deux compagnies ont affiché leur satisfaction, malgré les nombreuses réactions de la part des Britanniques à l'annonce de la vente de leur dernier "joyau automobile" à un constructeur étranger. Parmi les plus vindicatifs, on trouvait le pilote Stirling Moss, Bernie Ecclestone et Peter Royce, le propre petit-neveu d'Henry Royce, qui participait ce vendredi à une manifestation de protestation contre le rachat par Volkswagen de la marque fondée par son grand-oncle. L'avenir dira si les conséquences de ce rachat ne se feront pas ressentir trop durement, d'une part du point de vue technique et fabrication (le moteur BMW devant être remplacé très rapidement) et d'autre part en terme d'image, surtout en Grande-Bretagne où la marque réalisait un grand pourcentage de ses ventes : le fait que Rolls-Royce, l'ultime marque de prestige, ait été rachetée par Volkswagen (= la voiture du peuple) relève de l'ironie la plus "shocking" qui soit...

Y.B.

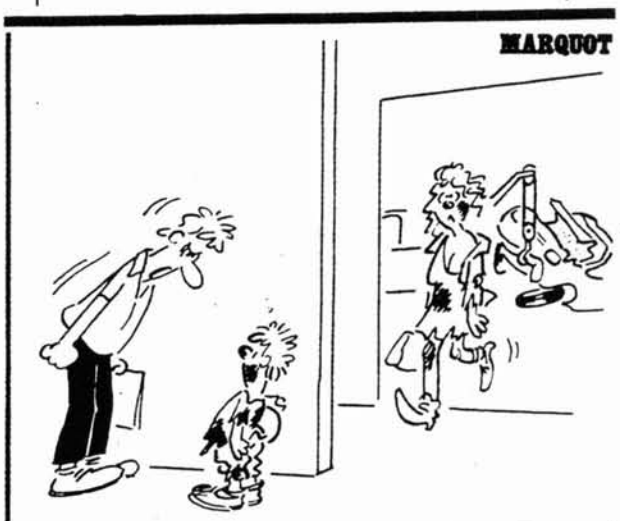
Exemple de défaut de maîtrise : cette voiture qui est montée sur le trottoir pour venir heurter violemment la vitrine d'un café, dont le rideau de fer, heureusement, venait d'être baissé !

— Ça c'est drôle... Nous avons les mêmes assureurs... Ils vont être fous !

PAS TANT QU'ÇA...

Photo prise avant Montbrison (Loire).

Envoi de M. Octave IPCIER, Saint-Étienne (Loire).



— Dans quel état tu t'es mis !... Tu vas voir ta mère quand elle va rentrer !

réparation de la carrosserie

PEUGEOT "403"

Offert par ARO - 33, RUE DE LA COLONIE - PARIS (XIII) - TÉL. 588.52.09 (Siège Social)

EXTRAIT DU N° 173 DE SEPTEMBRE 1960 DE LA REVUE TECHNIQUE AUTOMOBILE (Périodique mensuel)

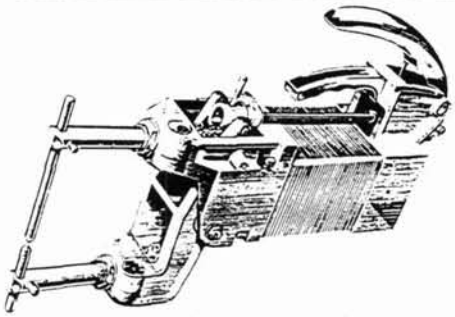
LA SOUDURE PAR POINTS EN RÉPARATION DE CARROSSERIE

PEUGEOT "403"

Berline et Utilitaire

Voici une documentation complète sur la réparation par soudure électrique par points de la coque des PEUGEOT « 403 ».

Les dessins qui illustrent les pages suivantes ont été entièrement exécutés par les Services Spécialisés de la Revue Technique Automobile à la suite d'une Etude réalisée en collaboration avec les Ateliers Centraux PEUGEOT et la Sté ARO. Qu'ils trouvent ici tous nos remerciements pour l'aide efficace qu'ils nous ont apportée. (Voir également nos numéros 135 pour carrosserie 2 CV CITROEN, 142 pour SIMCA « Aronde », 148 pour RENAULT « Dauphine et 168 pour Volkswagen.



PINCE PORTATIVE 169 A
Capacité : 2 + 2 ou 1,5 + 4 avec porte-électrodes standard, 1,5 + 1,5 avec porte-électrodes de 250 mm, 0,8 + 0,8 avec porte-électrodes de 460 mm.
Ecartement entre bras : 118 mm.
Dimensions : 185 × 90 × 470.
Poids : 11,5 kg.

LE MATERIEL ARO NECESSAIRE

L'ensemble « carrosserie-réparation » ARO comprend :

1. — **Une pince à souder portative 169 A.**

Elle présente deux caractéristiques essentielles, sur lesquelles nous attirons tout particulièrement l'attention du lecteur :

— la forme « décrochée » du bras mobile qui permet, en utilisant des porte-électrodes de forme courante, de résoudre facilement certains problèmes ardus d'accessibilité, tels qu'on en rencontre souvent en carrosserie automobile;

— le système de décrochage de ce même bras mobile, qui permet de souder derrière des profilés ou des omégas de renfort qui feraient normalement obstacle au passage des électrodes avec tous autres modèles de pinces (soudage de tours de phares, de montants de portières, etc...).

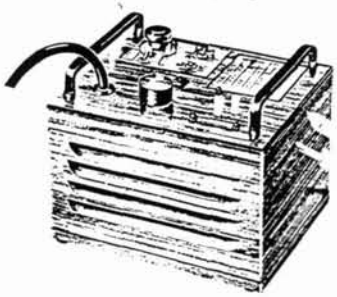
SOUDEUSE DOUBLE-POINTS DP 38
Capacité : 1 + 1 sur acier doux décapé.
Dimensions : 150 × 98 × 364.
Poids : 13,3 kg.

2. — **Une soudeuse double-points DP 38** permettant d'appliquer simultanément les deux électrodes sur la même face de l'assemblage.

Cette soudeuse est utilisée lorsque l'accès aux deux côtés du travail est impossible avec une pince classique (soudage au milieu de grands panneaux, sur parties caissonnées, etc...).

3. — **Un coffret de temporisation de type D 12 ou CD 12** destiné à assurer l'enclenchement et le réglage du courant de soudage.

Un contrôle d'énergie thermique réglable permet le soudage de tôles sales, calaminées ou légèrement rouillées.



COFFRET DE TEMPORISATION

4. — **Un jeu de porte-électrodes** et d'électrodes adaptables à la 169 A, d'une profondeur utile de **80 à 460 mm.**

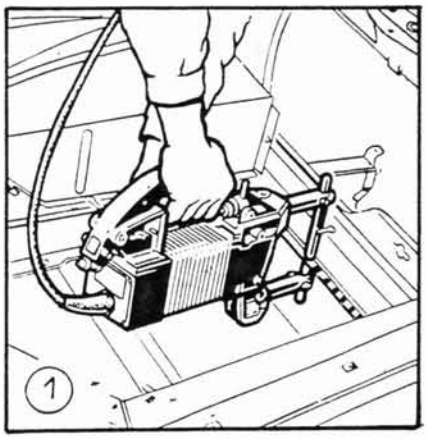
L'utilisateur dispose, en outre, d'un choix de porte-électrodes et d'électrodes spécialement adaptés à chaque type de voiture.

L'ensemble du matériel carrosserie-réparation peut être réuni sur un panneau mural (E.C.R.) ou sur un chariot mobile d'atelier (E.R.M.).

ENSEMBLES

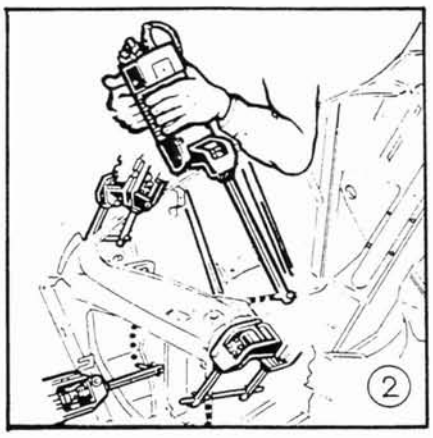
Prof. utile (mm)	Normales	Inclinées	Décrochées
80	N° 241 A	N° 251 A	—
120	N° 242 A	N° 252 A	—
170	N° 243 A	N° 253 A	N° 263 A
250	N° 244 A	N° 254 A	N° 264 A
350	N° 245 A	N° 255 A	—
460	N° 246 A	N° 256 A	—

Ces références désignent le jeu complet de porte-électrodes (supérieur et inférieur)



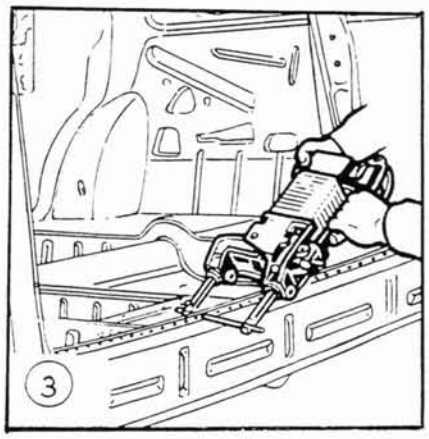
1. — PARTIE AVANT — BERLINE

A : Soudage armature avant 7 105-06 sur partie avant du plancher avant 7 209-01 (porte-électrodes 242 A)



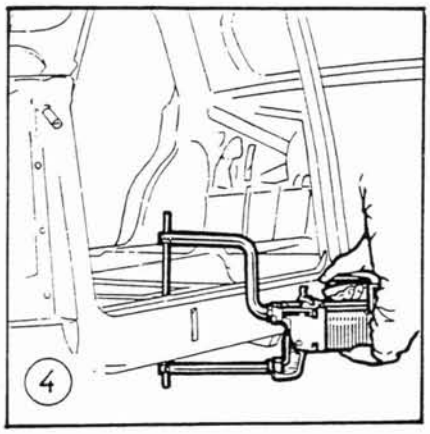
2. — PARTIE AVANT — BERLINE

A : Soudage tôle de canalisation d'air droite 7 116-05 sur doublure avant droite 7 114-02 (porte-électrodes 245 A)
B : Soudage tôle avant de chauffage 7 116-06 sur tôle de canalisation d'air droite 7 116-05 (porte-électrodes 242 A)
C : Soudage patte de béquille de capot sur doublure avant droite 7 114-02 (porte-électrodes 242 A)
D : Soudage tôle avant de chauffage 7 116-06 sur doublure avant droite 7 114-02 (porte-électrodes 242 A)



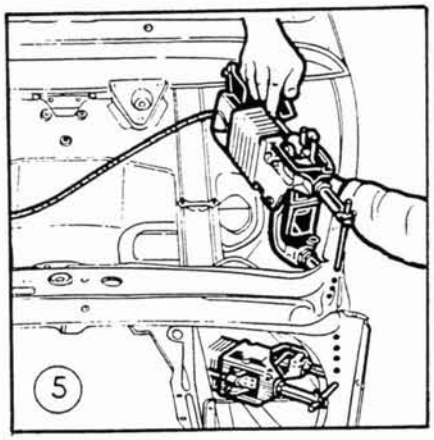
3. — COTE — BERLINE

Soudage longeron extérieur gauche 7 009-05 sur plancher avant 7 203-15 porte-électrodes 242 A)

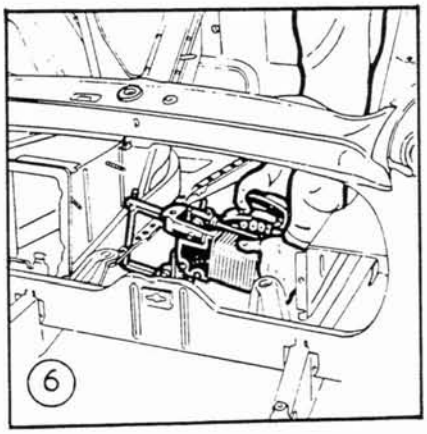


4. — COTE — BERLINE

Soudage longeron extérieur gauche 7 009-05 sur plancher avant 7 203-15 (porte-électrodes 100.485) Egalement possible (mais avec difficulté) en utilisant des porte-électrodes 245 A (électrode supérieure sortie au maximum)



Voir ci-dessous, à gauche



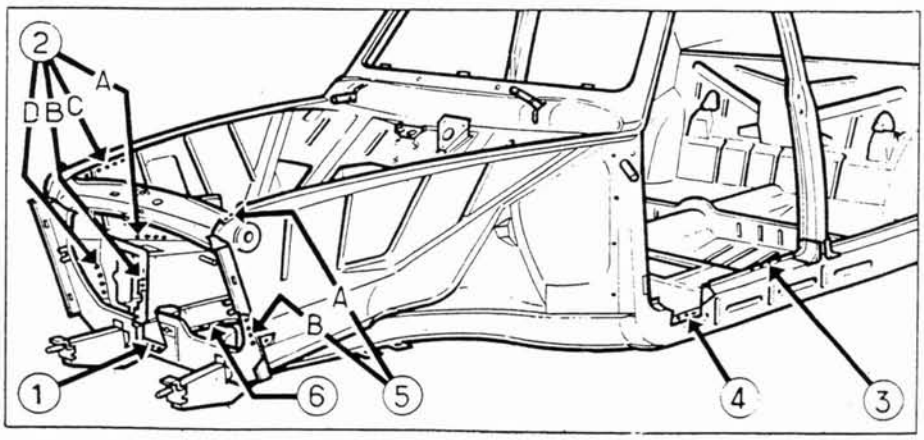
6. — PARTIE AVANT — BERLINE

A : Soudage doublure avant 7 122-05 sur plancher avant 7 203-09 (porte-électrodes 242 A)

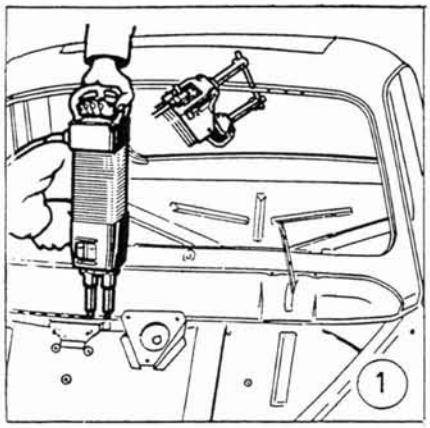
5. — PARTIE AVANT BERLINE

A : Soudage traverse supérieure d'armature avant 7 106-06 sur armature avant 7 105-06 et sur doublure avant gauche partie avant 7 113-02 (porte-électrodes 242 A)

B : Soudage armature avant 7 105-06 sur doublure avant gauche 7 113-02 (porte-électrodes 242 A)

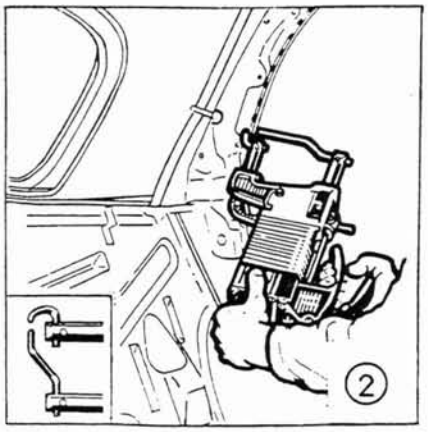


Ci-contre : Vue de 3/4 avant de la coque nue de la Berline. Les Les repères chiffrés renvoient aux dessins de détail.



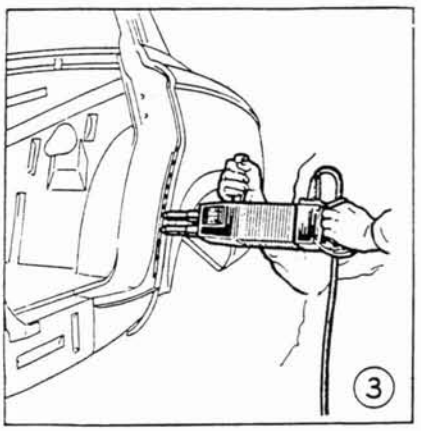
1. — PARTIE AVANT — BERLINE

A : Soudage baie-pavillon 8 101-33 sur tablier 7 140-11 (double point DP 38)
B : Soudage baie-pavillon 8 101-33 sur tôle intérieure de baie 8 104-12 (porte-électrodes 242 A)



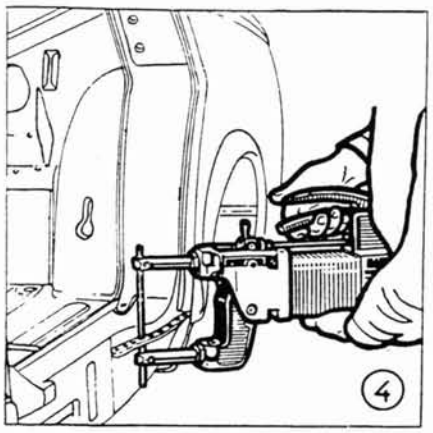
2. — PARTIE COTE — BERLINE

Soudage ridelle verticale arrière gauche de pavillon 8 310-09 sur ridelle horizontale gauche de pavillon 8 306-15 électrodes 100.100
100.101



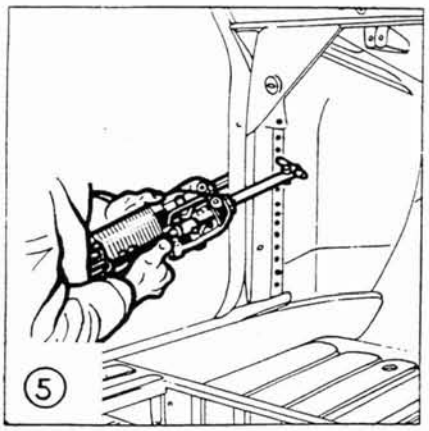
3. — COTE — BERLINE

Soudage panneau d'aile arrière gauche nu 8 509-16 sur pied d'entrée arrière gauche (double point DP 38)



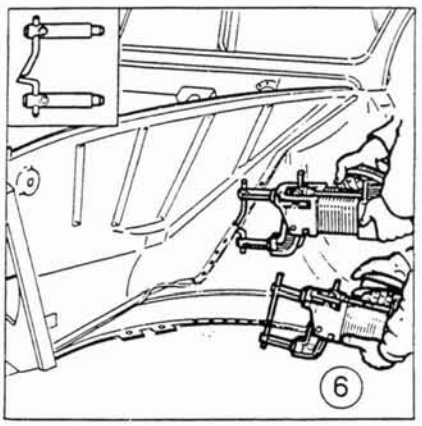
4. — COTE — BERLINE

Soudage panneau d'aile arrière gauche 8 503-05 sur rallonge de longeron gauche 7 011-01 (porte-électrodes 242 A)



5. — COTE — BERLINE

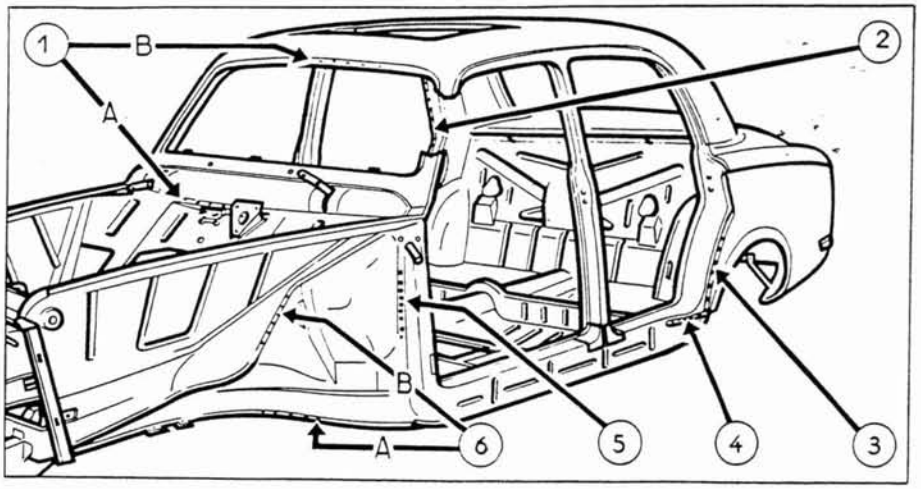
Soudage doublure de pied de baie gauche 7 131-03 sur doublure avant gauche 7 121-03 (porte-électrodes 243 A)

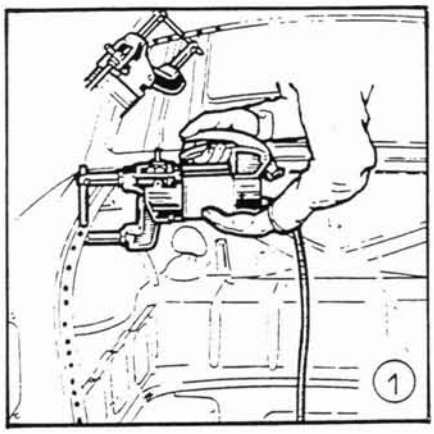


6. — PARTIE AVANT — BERLINE

A : Soudage de la doublure avant gauche 7 121-03 sur plancher avant 7 203-115 (porte-électrodes 242 A)
B : Soudage doublure avant gauche — partie avant 7 113-02 sur doublure avant gauche partie arrière 7 121-03 (porte-électrodes 105 503 . Voir médaillon)

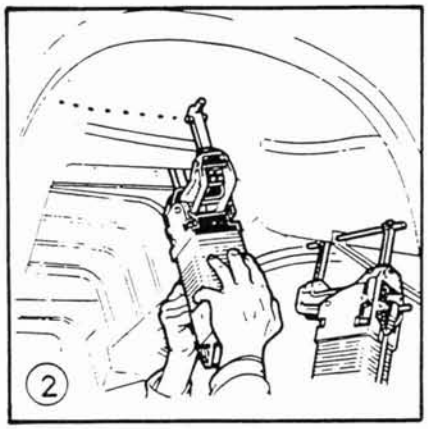
Ci-contre : Vue d'ensemble de la coque nue de la Berline, côté gauche. Les repères chiffrés renvoient aux dessins de détail.





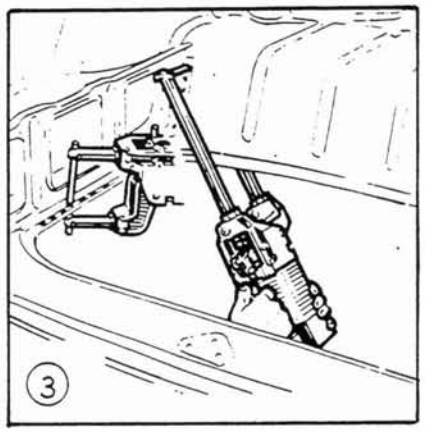
1. — ARRIERE — BERLINE

A : Soudage panneau aile arrière gauche 8 503-05 sur doublure arriere gauche 8 515-15 (porte-électrodes 242 A)
B : Soudage baie-pavillon 8 101-33 sur tôle intérieure de lunette arrière 8 314-06 (porte-électrodes 242 A)



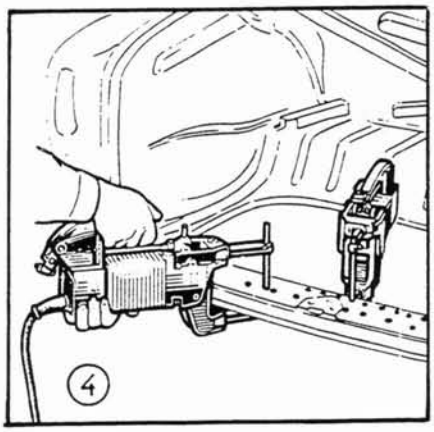
2. — ARRIERE — BERLINE

A : Soudage doublure aile arrière gauche 8 515-11 sur plancher arrière 7 230-24 (porte-électrodes 242 A)
B : Soudage arc-boutant d'aile arrière 8 528-08 sur doublure aile arrière gauche 8 515-11 (porte-électrodes 242 A)



3. — ARRIERE — BERLINE

A : Soudage support gauche de plancher de valise 7 251-03 sur tunnel de plancher arrière 7 230-24 (porte-électrodes 242 A)
B : Soudage support gauche de plancher de valise 7 251-03 sur plancher arrière 7 230-24 (porte-électrodes 245 A)

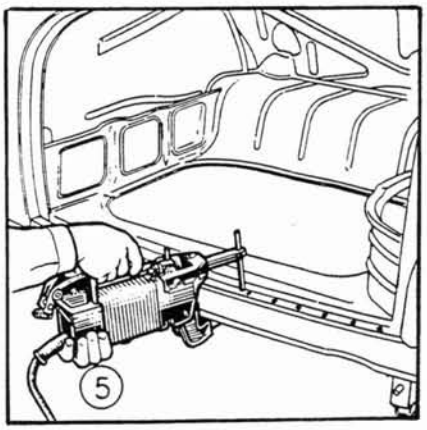


4. — ARRIERE — BERLINE

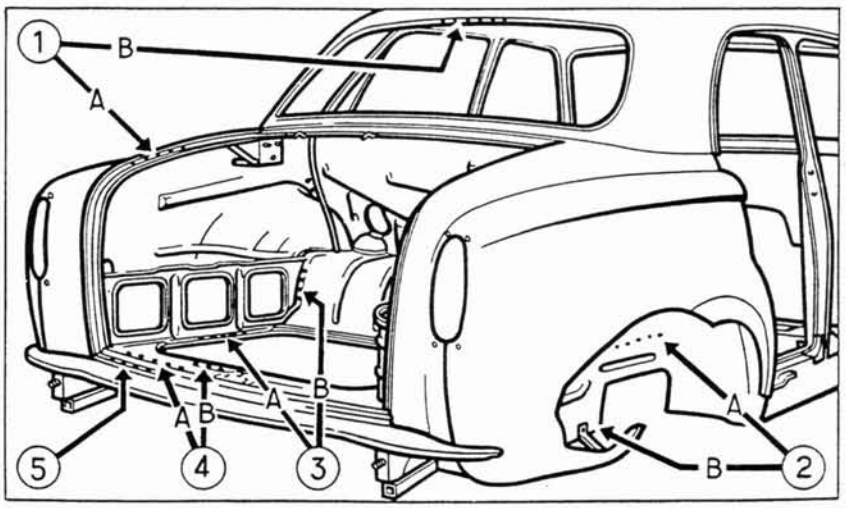
A : Soudage traverse arrière 7 241-08 sur plancher arrière 7 230-24 (porte-électrodes 242 A)
B : Idem mais devant la traverse

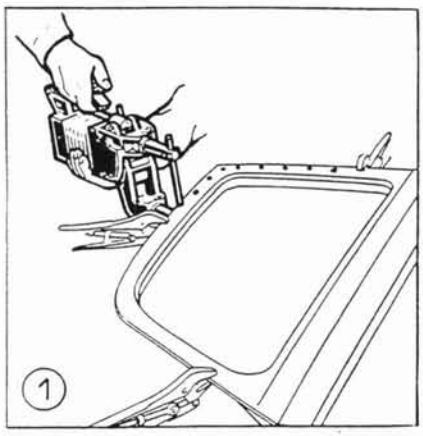
5. — ARRIERE — BERLINE

Soudage plage arrière 7 244-07 sur traverse arrière 7 241-08 (porte-électrodes 242 A)



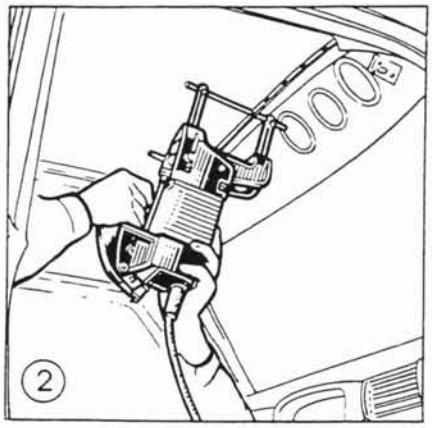
Ci-contre : Vue de 3/4 arrière de la coque nue de la Berline. Les repères chiffrés renvoient aux dessins de détail





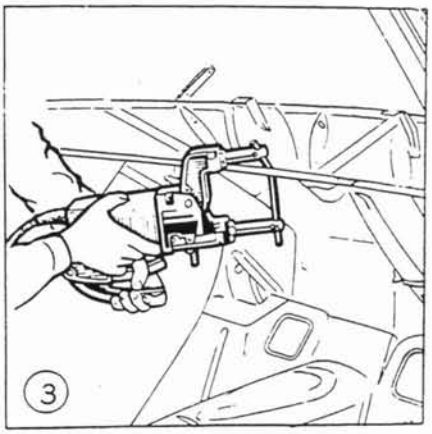
1. — DIVERS — BERLINE

Soudage panneau extérieur de porte avant gauche 9 009-07 sur doublure intérieure (porte-électrodes 242 A)



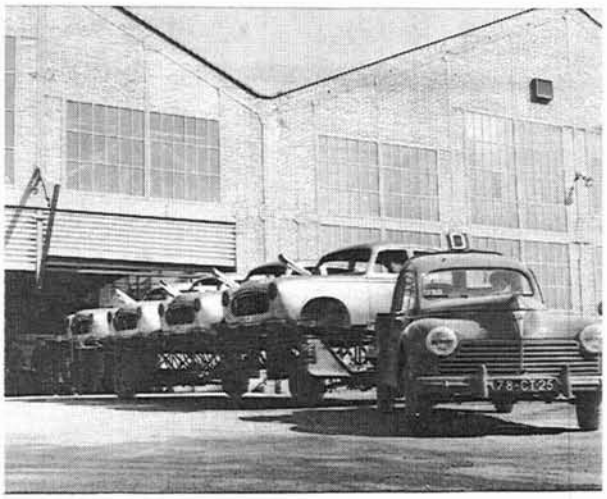
2. — DIVERS — BERLINE

Soudage tôle intérieure de baie 8 104-12 sur baie-pavillon 8 101-33 (porte-électrodes 242 A)



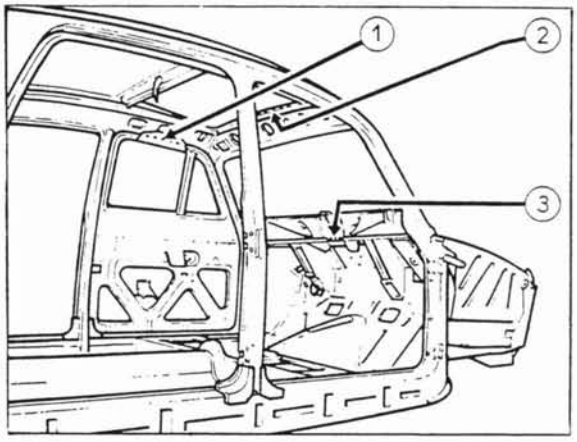
3. — DIVERS — BERLINE

Soudage tôle intérieure de baie 8 104-12 sur tablier 7 140-11 (porte-électrodes inférieur 252 A)



Sochaux: quatre caisses de 403 tractées par une 203 de l'usine d'emboutissage à celle de carrosserie.

Vue du côté droit de la coque de la berline



A Suivre ... (403 utilitaires)

VENEZUELA

ELDORADO POUR L'IMPORTATION

PARMI les Etats d'Amérique du Sud, le Venezuela est peut-être celui qui a appliqué avec le plus de constance les décisions de la conférence panaméricaine. Ainsi, pour la période 1950-1954, 500 millions de dollars furent consacrés à l'exécution du plan routier, et quelque 3.000 km de routes nouvelles ouverts à la circulation, tandis que la route transaméricaine s'accroissait d'un tronçon de plus de 2.500 km tracé dans la montagne, ce qui portait, au début 1955, l'ensemble du réseau routier vénézuélien à près de 13.000 km. Ainsi, et l'évolution économique aidant, le parc automobile a augmenté dans des proportions considérables. Alors qu'en 1945 on ne comptait que 34.000 véhicules automobiles dans ce pays, 220.000 voitures ont été importées en 1955. Si, comme on peut l'imaginer, près de 90 % d'entre elles sont d'origine américaine, certaines productions françaises semblent devoir trouver un marché ; mais la concurrence étrangère n'entend pas s'avouer battue. Aussi nos constructeurs auraient-ils intérêt à redoubler d'efforts commerciaux s'ils ne veulent pas que cette photo prise ces jours derniers sur les quais de La Guaira, ne devienne bientôt qu'un souvenir fané.

POUR L'AUTOMOBILISTE ET LE MÉCANICIEN PROFESSIONNEL OU AMATEUR... LA CLÉ SURPANS

s'impose...

PARCE QU'ELLE NE

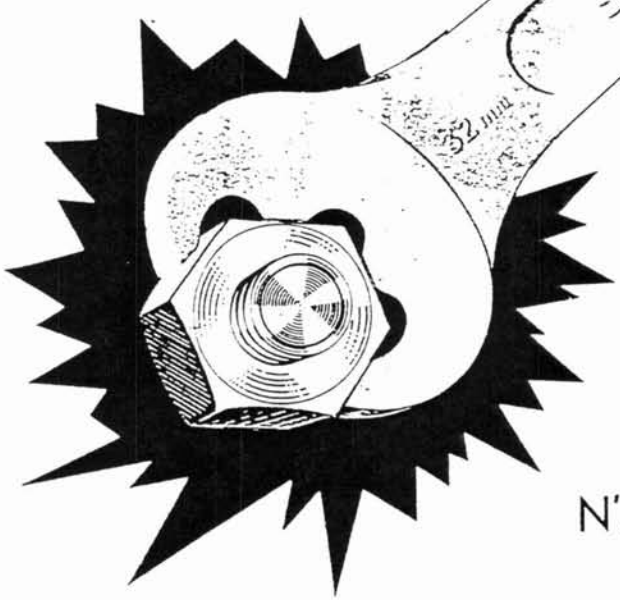
ripe jamais

On travaille...

- **PLUS FACILEMENT**
  Elle se met en place instantanément
- **PLUS RAPIDEMENT**
  Ses reprises de serrage sont aussi aisées qu'avec une clé à cliquet.
- **PLUS EFFICACEMENT**
  Elle bloque ou débloque tous écrous même matés, même en metal tendre.
- **EN TOUTE SÉCURITÉ**
  Elle évite tous risques de blessure puisqu'elle ne ripe jamais.

Un seul essai vous convaincra!

(LA CLÉ SURPANS A ÉTÉ ADOPTÉE PAR LES SERVICES DE L'ARMÉE)

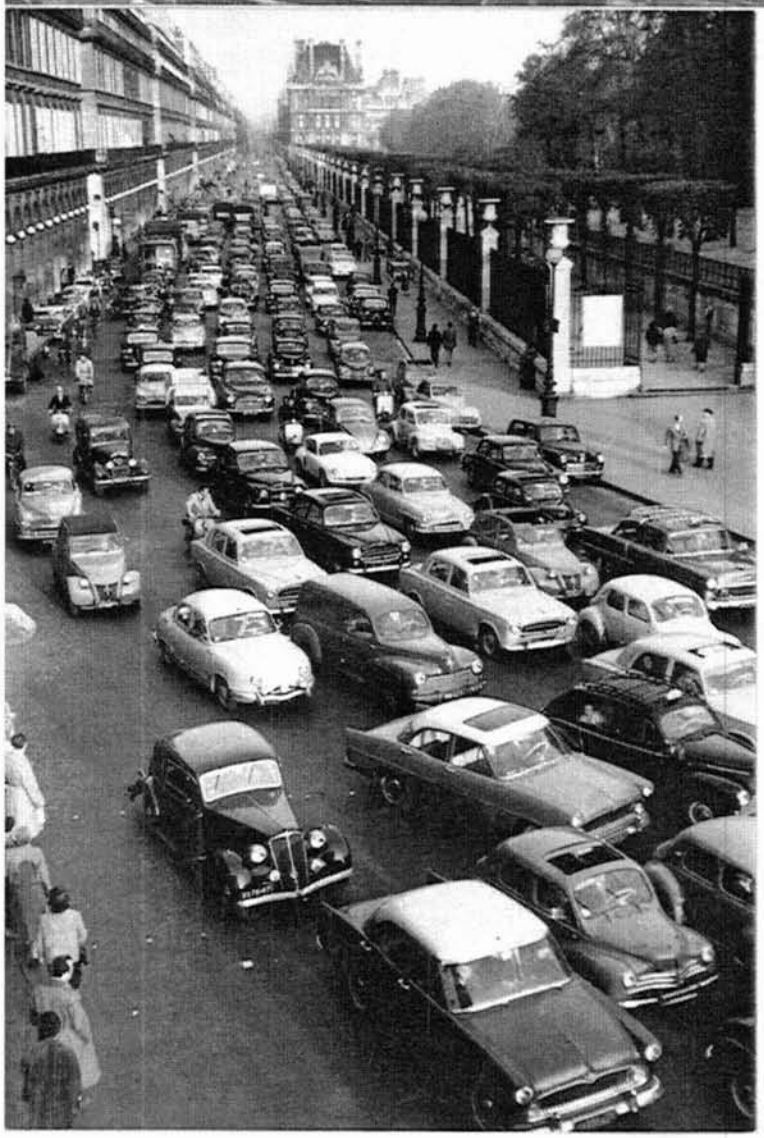


EN VENTE CHEZ VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL D'OUTILLAGE

Gamme de 19 clés **SURPANS** permettant de prendre tous les boulons usuels de 5 à 35 ", ainsi que ceux de dimensions anglaises dans 16 cotes différentes

N'ARRONDIT PAS LES ECROUS
NE "**ripe**" JAMAIS

1955



"Ah ! les bouchons l'été !" (cp)

Paris = Bouchons !

Olivier **Lesur** nous a trouvé cet amusant cliché de la circulation parisienne sur les quais de la Seine dans les années **60**. On y distingue une cinquantaine de voitures.
Pour vous réveiller un peu, voici trois questions simples:

1. marque la plus représentée ?
2. modèle le plus représenté
3. combien d'étrangères ?

a vos loupes ! Réponses dans ce bulletin **...**

et je vous ai trouvé moi-même personnellement cette carte postale avec au moins cent voitures prenant le départ du week-end de Pâques 1957 rue de Rivoli.

Je ne vous poserai pas de question cette fois par crainte de vous lasser (mais est-ce possible ?), et je vais donc vous dire directement "combien de Peugeot" ?

Dans les limites visibles - soit jusqu'au camion sur la file de gauche - mon oeil d'aigle a dénombré:

une 201, quatre 403 dans les premiers rangs toutes avec le toit ouvert et huit 203, dont un taxi, 1 fourgon et un cabriolet clair garé sur la droite.

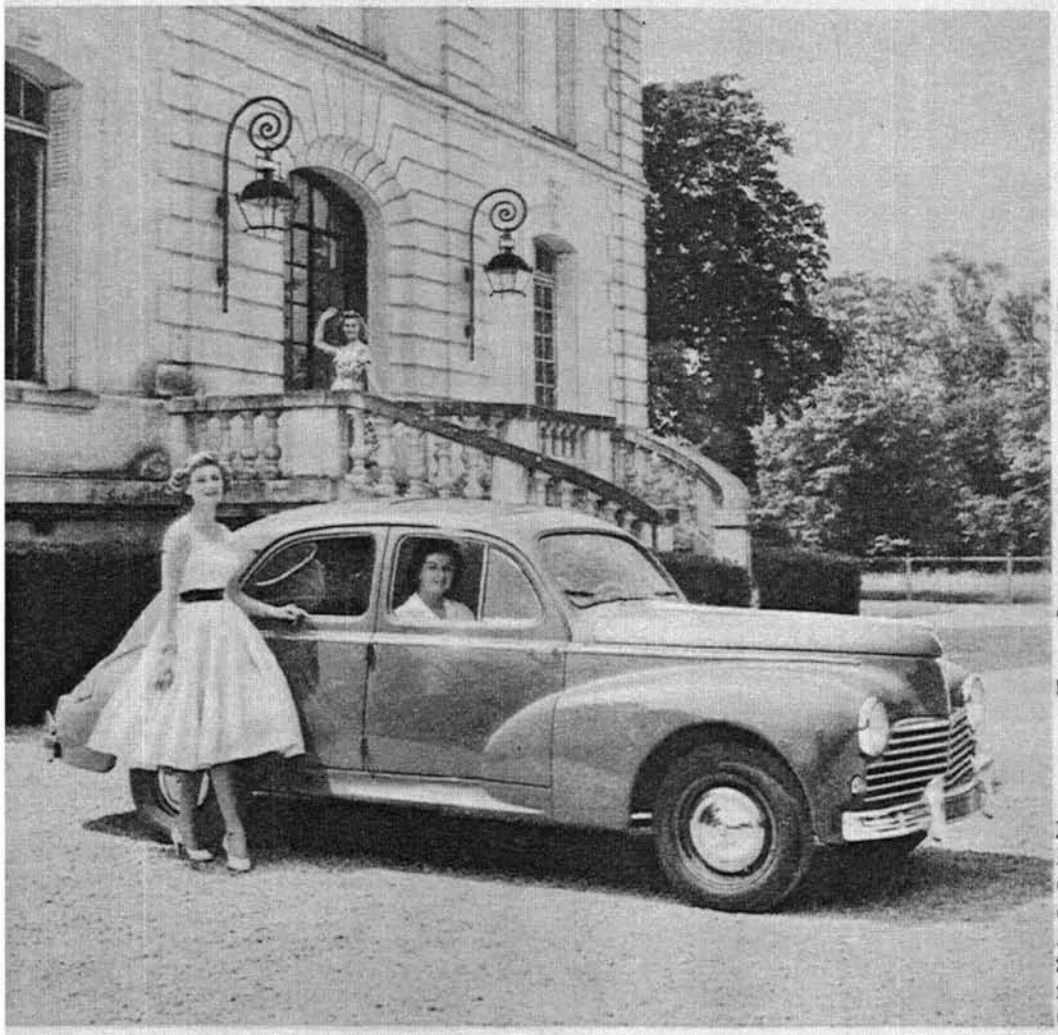
Sud-Ouest

Photographie (prise grâce à l'obligeance de M. de St. Denis, Ingénieur Chef du Service Auto du Journal Sud-Ouest) d'une partie de la flotte de fourgons du Journal Sud-Ouest entourant le cabriolet publicitaire 403.

403 des îles

Après les photos de Rico **Armougom** publiées dans le bulletin 46, nous montrant des voitures anciennes à **La Réunion** aujourd'hui, voici une vue d'époque avec la rue principale de **Saint-Louis** en 1962. On y voit cinq voitures dont deux 403: une berline et une bâchée.

La rue principale de Saint-Louis. Les maisons, comme dans toute l'île, sont presque toujours recouvertes de tôle ondulée.



ROBUSTESSE
SÉCURITÉ
CONFORT
ÉCONOMIE

... Qualités maîtresses qui font le succès des modèles 203 et 403

•

BERLINE LUXE 203
Moteur 7/45 ch. 4 vitesses synchronisées. 118 km/h. 8 à 9 litres aux 100 km. 4 places, 4 portes. Avec ou sans toit ouvrant. Sièges avant séparés réglables transformables en couchettes. Chauffage-dégivrage. Lave-glace.

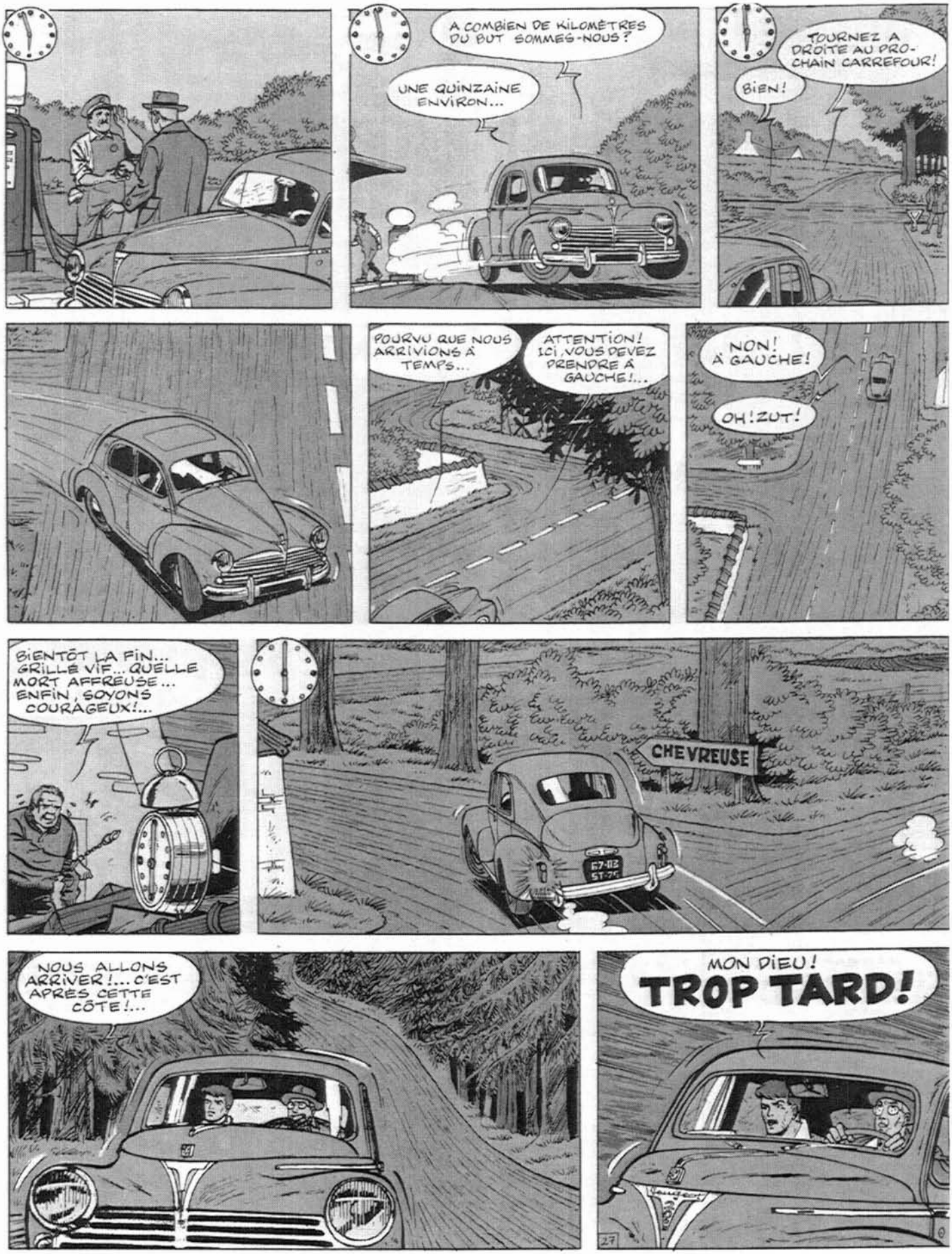
•

BERLINE GRAND LUXE 403
Moteur 8/58 ch. 4 vitesses synchronisées. 130 km/h. 9 à 10 litres aux 100 km. 5/6 places. 4 portes. Avec ou sans toit ouvrant. Sièges avant séparés réglables transformables en couchettes. Chauffage-dégivrage. Climatisation. Lave-glace.

VOITURES DE QUALITÉ

1957

Ric Hochet: Signé Caméléon, par Tibet et Duchateau/Editions Le Lombard



Document: Emmanuel **Fourey**

Sochaux 18-19 juillet 98
10 ans du Musée

IL FAUT QU'ON ARRIVE À TEMPS POUR LE DISCOURS DE PIERRE PEUGEOT !

NO PROBLEM ! PLUS QUE CINQ KILOMÈTRES !

203 GUY 75