Peugeot

La 301 C de Michel

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Décembre 2021

La 201

D'abord : la 201

La présentation de la 201 au Salon de l'Automobile de Paris de 1929 a marqué un changement majeur dans l'histoire de la marque. Ce changement avait été entamé au sein de l'entreprise depuis 1924. Les luttes sans merci livrées au sein de la famille Peugeot cessent et la réorganisation financière qui suit a amené alors à un recentrage des activités auto sur Sochaux, qui s'est alors équipé de chaines de fabrication de deux kilomètres de long. Grâce à une cadence de production importante et en limitant le prix de revient de la fabrication, Peugeot pouvait alors proposer un voiture bon marché, ce qui, pensait-on, pourrait assurer l'avenir de la marque et en faire un acteur majeur du monde automobile du XXème siècle.
L'idée n'était pas de créer un modèle remplaçant de la 5CV de l'époque mais le cahier des charges était de créer "***une 6 CV de 4 places à 4 cylindres rapide à un prix de revient très serré***".
Comme tous les constructeurs européens, Peugeot souffre de la dépression économique mondiale qui suit le krach boursier d' octobre 1929 et qui tarde un peu, heureusement, à arriver en France. Les cadences de production s'effondrent. Mais, malgré le ralentissement sensible de son activité en 1932, Peugeot traverse la crise sans trop de dommages grâce à cette 201 dont le caractère économique devient un argument déterminant dans cette période compliquée.

1932 : présentation de la 301

Si d'aucuns prétendent que la 301, apparue au début de l'été 1932 est la première voiture de série dotée d'une suspension avant à roues indépendantes, c'est oublier que la 201, dès le salon de 1931, existait en version 201 Confort, munie de ce type d'essieu. Le système existait déjà chez Lancia depuis 1922 et au début des années 30 chez Delahaye. Mais seule la 301 pouvait vraiment prétendre à la notion de « grande série ».

Esthétiquement parlant, la 301 semble n'être qu'une 201 rallongée. Techniquement, les différences sont plus marquées. Le châssis de la 301 est de type « bloc tube », plus rigide et Peugeot a troqué le moteur 1 litre de trente chevaux contre un 1 435 cc de trente quatre chevaux plus coupleux.

La 301 C comme « Confort » de Michel

Michel a acheté cette 301 en 1994 auprès d'un ancien propriétaire de la région qui avait déjà fait refaire pas mal de choses. La sellerie avait été refaite, mais pas avec un tissu d'origine, sans doute trop difficile à dénicher, Un différend avec le peintre quant à la qualité du travail a mis fin à l'opération et, finalement, c'est un modèle dont l'accastillage dormait dans un coin que Michel a racheté, dix ans plus tard et sur lequel il a fini le travail. Et qu'il a fallu remettre en route en s'attaquant au démarreur, à la dynamo, sans oublier la carburation.

L'évolution de carrosserie de la 301

Tout juste un an après son apparition, la 301 subit son premier restylage. Toutes les Peugeot sont mises à la mode Elles reçoivent des phares obus et une calandre en coupe vent légèrement inclinée ornée d'une tête de lion en saillie. Les volets d'aération du capot sont désormais horizontaux, les parechocs sont modifiés et les ailes deviennent plus enveloppantes. Et de plus gros feux de position apparaissent au dessus.

Les stylistes de Peugeot n'échappent pas non plus à la nouvelle mode de l'aérodynamisme et en octobre 1933, la 301 se voit dotée d'un arrière galbé suivi, quelques mois plus tard, par une « robe à traine ». En 1935, apparaît la « queue de castor », encore plus étirée.

La voiture de Michel est donc ce qu'on appellerait aujourd'hui une première série.

TYPE	Dates	Quantité
301 C	03/1932 08/1933	20.729
TOTAL		70.497

© Michel Pionneau