

Présentée au Salon de 1935, accompagnée d'une campagne publicitaire d'envergure, la 402 Peugeot produisit un gros effet. Ses lignes nouvelles et sa conception moderne lui valurent un certain succès. Sa fabrication se poursuivit jusqu'en 1941. Malgré la diversité des modèles et des types, nous nous efforcerons d'en présenter ici « une vue d'ensemble ». La puissance fiscale de ces modèles est de 11 CV pour les voitures équipées du moteur TH et de 12 CV pour celles équipées du moteur TH2.

MOTEUR

2 types différents : le moteur TH pour les 402 (cylindres chemisés à partir d'octobre 1937) et le moteur TH2 muni de cylindres à chemises humides, pour les 402 B.

4 cyl. en ligne à soupapes culbutées. Alésage 83, course 92 pour le TH, 99 pour le TH2. Cylindrée 1.991 cm³ pour le TH. 2142 cm³ pour le TH2. Taux de compression 6 pour les moteurs à culasse en fonte, 7 pour ceux équipés de culasse en Alpac. Puissance réelle 55 CV à 4.000 t/mn pour les moteurs TH culasse fonte, 58 CV avec la culasse en Alpac. 60 CV à 4.000 t/mn pour le moteur TH2 culasse fonte, 63 CV avec la culasse en Alpac. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Zenith inversé. Allumage par batterie de deux blocs de 6 V. 60 Amp., bobine et delco. Distribution par chaîne. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile : 7 l. pour le moteur TH, 5 l. pour le moteur TH2. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau : 14 l.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec.

BOITE DE VITESSES

Différents modèles ont équipé les divers types de 402. Boîte mécanique 3 vitesses et M. A., 2^e et 3^e synchronisées. Boîte Cotal 4 vitesses, 4^e surmultipliée. Capacité en huile, boîte mécanique : 1,2 l., boîte Cotal : 1,75 l. ou 2,25 selon les modèles.

TRANSMISSION

Par arbre maintenu vers le milieu par roulement à billes. Pont arrière du type à roue en bronze et vis sans fin.

SUSPENSION

Ressort avant transversal. Ressorts arrière du type Cantilever. Amortisseurs hydrauliques Peugeot à double effet.

DIRECTION

A secteur et vis sans fin, commande les fusées par barre montée à rotules et deux leviers.

FREINS

Freins mécaniques sur les quatre roues commandés par câbles munis de gaines spéciales souples. Les roues avant sont équipées de freins auto-centreurs à double action, à mâchoires extérieures extensibles, avec garnitures en matière spéciale.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière, capacité 60 litres sur les 402, 53 litres sur les 402 légères et 70 litres sur les 402 B.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

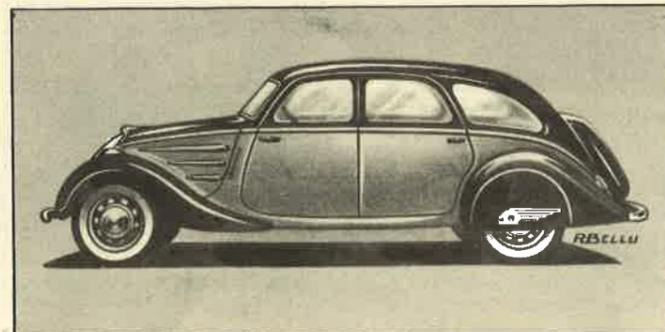
Train avant. Carrosserie, notamment, l'ajustement capot, ailes avant, calandre, etc. Bruits causés par la chaîne de distribution et les culbuteurs. Suspension et amortisseurs. Facilité de passage des vitesses qui indiquera le degré d'usure des pignons synchronesh. Jeu dans le pont arrière.

SES POSSIBILITES

NEUVE

Le constructeur a réalisé, sous contrôle de l'A.C.F., plusieurs performances de nature à allécher le client. Une 402 B légère a réussi, pendant 10 heures consécutives, à Montlhéry, la moyenne de 127 km/h. Une voiture du même type a réalisé un raid routier de 10.000 km sur parcours sinueux ou accidenté à la moyenne de 68,2 km/h. Les performances des modèles à châssis long ont été moins brillantes, une 402 B a néanmoins tenu pendant plusieurs heures 123,5 km/h à Montlhéry.

CONSOMMATION : Dans ce domaine également, de brillantes performances ont été réalisées. La plus spectaculaire a été Paris-Marseille sans ravitaillement. Voiture munie d'un réservoir de 70 l. : 792 km à 65 km/h de moyenne pour une consommation de 8,760 l. aux 100 km. Néanmoins, les catalogues étaient moins optimistes et annonçaient une consommation normale de 11 à 13 aux 100 km.



SES AVANTAGES

Voiture excessivement robuste et capable de rendre encore de grands services, rapide, relativement nerveuse, grimpant assez bien, suffisamment souple, munie de freins efficaces, mais nécessitant de fréquents réglages. Embrayage solide, brouté ou patine rarement. Direction assez douce, d'un rayon de braquage suffisant pour l'époque. Accès facile par portières ouvrant largement. Très bonne habitabilité, malgré le tunnel central à l'arrière. Bonne aération. Etanchéité satisfaisante. Batterie bien placée, d'accès facile pour l'entretien. Tableau de bord, assez complet et de disposition pratique. Coffre arrière accessible et de contenance satisfaisante pour les modèles munis de malle coquille.

ACTUELLEMENT

Les voitures de ces modèles circulant encore, sans prétendre réaliser de brillantes performances, sont capables d'atteindre des vitesses de pointe fort honorables, notamment les 402 B légères dont la plupart atteignent encore 120 à 130 km/h. Cependant la vitesse de croisière se situe très au-dessous de ces allures et l'on ne peut guère utiliser une 402 à plus de 90 ou 100 km/h. Les moyennes obtenues dans ces conditions restent cependant acceptables et oscillent aux alentours de 70 km/h.

CONSOMMATION : La consommation des 402 est en partie fonction de la charge transportée et de la vitesse de croisière. Elle peut varier dans des proportions assez sensibles de 11 à 14 litres. La consommation d'huile est généralement de l'ordre de 1 à 3 litres aux 1.000 ; elle augmente rapidement dès que l'usure du moteur commence à se faire sentir.

AMENAGEMENT

La ligne « fuseau » de la 402 remporta un certain succès. Le nombre de carrosseries offertes à la clientèle était extrêmement varié. Dans les berlines, deux versions principales : le modèle châssis long, 4 portes, 6 glaces, et le modèle châssis court (léger) : 4 portes, 4 glaces. A côté de ces classiques berlines se trouvait toute une gamme de coachs, cabriolets, roadsters, décapotables ou tôle ; et l'on rencontre encore quelques exemplaires du fameux coupé tôle décapotable électriquement qui fit sensation à l'époque, bien que très discuté.

CONFORT

De vastes dimensions intérieures, la berline dénotait un souci de confort relativement poussé. Peu de voitures modernes offrent encore autant de commodités que ce modèle périmé. Les garnitures étaient soignées, les aménagements intérieurs assez bien étudiés, seule la qualité de certains accessoires a été fortement déplorée. Il est regrettable également que la carrosserie ait une certaine tendance à la dislocation, particulièrement à l'avant où l'ensemble des ailes, du capot et de la calandre prend souvent un certain jeu.

PNEUMATIQUES

Selon les modèles, les 402 étaient équipées d'origine en 150x40 pour les 402, 140x40 pour les 402 légères, 165x400 pour les 402 B et les 402 B légères. Ces dimensions étant encore de vente courante, il ne semble pas nécessaire de chercher de dimensions de remplacement. On note cependant une tendance des usagers à surprofiler légèrement leur voiture afin d'augmenter le confort et de diminuer l'usure des pneumatiques.

ENTRETIEN

Le constructeur est encore en mesure de fournir en pièces d'origine tous les organes mécaniques nécessaires à l'entretien ou à la réparation de ses modèles. En ce qui concerne l'échange standard du moteur, certains concessionnaires acceptent encore de s'en charger et pour un moteur normalement usé, le coût de l'opération est d'environ 65.000 francs. Dans ce cas, une garantie de six mois est accordée.

PRIX ACTUEL
de 130 à 200.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Une 402 ayant été bien entretenue est capable d'accomplir un kilométrage important sans accidents mécaniques trop onéreux. Leur cote étant relativement basse, on peut espérer un prix de revient kilométrique intéressant en fonction de la charge ou du nombre de personnes transportées.

La 202 PEUGEOT a fait son apparition en juillet 1948. Malgré les modifications dont la principale est le remplacement de la transversal, nous étudierons, ensemble, ces aspects fiscaux de ce

CHASSIS

Sur la première série de 202, le châssis s'arrête avant le pont arrière, alors que, par la suite (à partir de 1939), il se prolongera jusqu'au-dessus du pont.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes culbutées, chemises humides rapportées. Alésage 68, course 78. Cylindrée 1133 cm³. Taux de compression 7. Puissance réelle 30 CV à 3500 t/m. Culasse en alpac. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex inversé.

Allumage par batterie 12 volts, 40 ampères, bobine et delco. Distribution par chaîne. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 4 litres. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau 8,5 litres.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec.

BOITE DE VITESSES

3 vitesses et marche arrière, 2^e et 3^e synchronisées. Capacité en huile 0,6 litre.

TRANSMISSION

Par arbre tubulaire relié à la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'un joint de cardan, montée rigide sur le pont arrière. Le pont arrière est du type à roue et vis sans fin. Capacité en huile 1 l. 2.

SUSPENSION

Sur les modèles 1938, la suspension avant est par barre de torsion. A partir de 1939, ce système est remplacé par un ressort transversal. A l'arrière pour tous les modèles, ressorts Cantilever latéraux. Sur les modèles munis de barres de torsion, amortisseurs à friction. Par la suite, amortisseurs hydrauliques Peugeot à double effet.

DIRECTION

Du type à vis sans fin et secteur montée sur roulements à rouleaux indéréglables. La colonne de direction renferme la commande du contacteur électrique.

FREINS

Sur les 202 et 202 B, freins Bendix auto-serreurs, commandés par câbles et gaines souples spéciales. Sur les 202 BH, freins Lockheed.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 45 litres. Jusqu'en mai 1946, le bouchon de remplissage se trouve au centre de la roue de secours. Par la suite, il est ramené sur le côté de la carrosserie.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

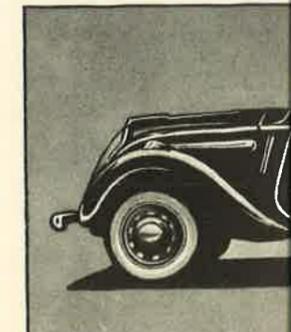
Les bruits anormaux du moteur qui peuvent provenir d'un mauvais réglage de la culbute ou, fait plus ennuyeux, du mauvais état de la chaîne de distribution. Etat général du train avant qui a une grosse influence sur la direction. Jeu de la direction. Etat des amortisseurs et de leurs fixations. Possible, étanchéité du véhicule.

SES

NEUVE

Une 202, prélevée au hasard sur la chaîne de Sochaux le 7 septembre 1938, a accouru sous le contrôle officiel et interrompu de l'A.C.F., un routier de 7.848 km, dont en haute montagne. La consommation moyenne au cours de cette épreuve a été de 7,00 litres aux 100 km, pour une moyenne de 60,9 km/h. Le réservoir maximum avec le plein d'action maximum avec le plein du réservoir (45,2 litres), a de 735 km, couverts à la moyenne de 55,8 km/h, soit 6,5 litres aux 100. Un essai de vitesse a permis à ce même véhicule de maintenir, à Montlhéry, pendant 400 km, la moyenne 106,955 km/h. Toutefois, les services commerciaux, plus modestes, annonçaient une vitesse maximum de 100 km/h.

CONSOMMATION : Les 202 devaient avoir une consommation de 7 à 8,5 litres aux 100 km.



SES AVANTAGES

Voiture résistante, relativement sobre. Moteur suffisamment nerveux. Assez grimpieuse. Bonne accessibilité des organes moteur. Passage des vitesses aisé en montant. Direction douce et très bonne de braquage. Freins suffisamment efficaces. Tenu de acceptable pour les modèles ressort avant transversal, réserve du parfait état amortisseurs. Ensemble confortable. Habitabilité satisfaisante. Aération suffisante sur les modèles sans toit ouvrant, très bonne sur les modèles munis de toit ouvrant. Chauffage très efficace n'étant monté en série que sur les 202 BH. Très bonne visibilité.