

# INNOVATRICE SANS LE SAVOIR

## Peugeot 203



*Le lion commençait à rugir...*

L'apparition de la 203 marqua en 1949 la renaissance de la maison Peugeot et, très vite, ce modèle qui valait au début 1950 la modique somme de 490 000 francs, remporta un tel succès que ses délais de livraison atteignirent près de deux ans ! Aujourd'hui, la 203 ne connaît sans doute pas la même vogue "historique" que la 4 CV ou la 11 BL... Ce relatif mépris est foncièrement injuste car, sans atteindre au degré révolutionnaire de la DS en 1955, ce modèle qui succédait à la fois à la 202 et à la 302 annonçait de façon extrêmement précise la voiture moderne qui, vingt ans durant, allait être déclinée sous les formes les plus diverses.

En fait, tout le monde – sans doute à l'exception de ses créateurs – manquait d'expérience pour apprécier à sa juste valeur ce quatre cylindres en ligne dont la robustesse était telle que, partant de 44 ch à 4 000 tr/mn pour 1 290 cm<sup>3</sup>, certains préparateurs adroits – dont Constantin qui jouait du compresseur volumétrique comme d'un stradivarius – montaient allègrement jusqu'à une centaine de chevaux, cela en usage quotidien et sans problèmes particuliers de fiabilité ! La culasse à chambres hémisphériques et à soupapes inclinées ainsi que la boîte quatre vitesses à 4ème surmultipliée étaient de grandes nouveautés dans le domaine de la série, à l'inverse cependant du pont arrière rigide – étant donné le manque d'expérience des ingénieurs de l'époque dans le domaine des roues arrière indépendantes, le pont traditionnel représentait pourtant la solution la plus sûre – qui était pourvu d'un système à vis sans fin dont les exigences en matière de graissage étaient assez particulières. Pour avoir versé n'importe quelle huile de pont au moment d'une vidange, un certain nombre de propriétaires de 203



fabriquèrent, sous l'influence des fortes pressions infligées aux surfaces en contact, une sorte de gomme qui garantissait à coup sûr le grippage...

Ainsi, la rumeur grandit de la fragilité du pont de la 203, dans un monde où mécaniciens autant qu'automobilistes étaient peu soucieux de sélectionner un équipement quelconque (la guerre avait appris à se contenter de n'importe quoi), pas plus l'huile de boîte que des bougies d'un degré thermique déterminé, dans ce cas au grand dam des têtes de piston des petites

## *Les portières mais, sous le capot*

Panhard !... La 4ème surmultipliée constitua également un grand sujet de discussion. Les conducteurs étaient alors habitués aux boîtes trois vitesses, souvent sans prise directe, comme sur la 11. Le frein moteur était presque toujours important alors que sur la 203, lorsqu'on levait le pied, la voiture ne ralentissait absolument pas ! Horreur et profanation, il n'en fallait pas plus pour qu'on parle de danger, voire de pont trop long, au point que je connais au moins un conducteur de 203 qui, justement inquiet, se

glissa sous son pont et dépassa le levier d'essai. Le levier d'essai présentait avec la prise de vitesse un défaut de conception qui en poussant le conducteur en avant, l'ensemble déconcertait le conducteur.

# RICE SANS LE SAVOIR



*Les portières s'ouvraient drôlement  
mais, sous le capot, le moteur était moderne.*

fabriquèrent, sous l'influence des fortes pressions infligées aux surfaces en contact, une sorte de gomme qui garantissait à coup sûr le grippage... Ainsi, la rumeur grandit de la fragilité du pont de la 203, dans un monde où mécaniciens autant qu'automobilistes étaient peu soucieux de sélectionner un équipement quelconque (la guerre avait appris à se contenter de n'importe quoi), pas plus l'huile de boîte que des bougies d'un degré thermique déterminé, dans ce cas au grand dam des têtes de piston des petites

Panhard !... La 4ème surmultipliée constitua également un grand sujet de discussion. Les conducteurs étaient alors habitués aux boîtes trois vitesses, souvent sans prise directe, comme sur la 11. Le frein moteur était presque toujours important alors que sur la 203, lorsqu'on levait le pied, la voiture ne ralentissait absolument pas ! Horreur et profanation, il n'en fallait pas plus pour qu'on parle de danger, voire de pont trop long, au point que je connais au moins un conducteur de 203 qui, justement inquiet, se

glissa sous sa voiture afin de vérifier en quoi son pont était trop long et où il pouvait bien dépasser ! Le levier disposé sous le volant était lui aussi une nouveauté et celui de la 203 présentait une grille totalement inusitée, avec la première décalée en bas vers le conducteur et la 4ème repoussée en haut, en poussant vers le pare-brise. La première était très courte, non synchronisée et l'ensemble était suffisamment nouveau pour déconcerter un grand nombre de conducteurs venant tout droit des 30 ch de

la petite 202 née avant guerre et qui se construisait jusqu'en 1948. C'est dans le numéro 4 de l'A.J., en date du 15 avril 1950, que je publiai le banc d'essai de la 203. Peugeot avait repoussé avec un mépris souverain ma demande de prêt d'une voiture et l'essai avait eu lieu au volant d'une voiture appartenant à un lecteur. Je ressortis de l'expérience plutôt enthousiasmé par l'homogénéité du produit qui fleurait bon non seulement le sérieux mais aussi la performance. La vitesse de pointe atteignait 116 km/h, en partie grâce à



*Le profil était inspiré par la Lincoln Zephyr et ne manquait pas d'élégance.*

un bon Cx -mais, à l'époque, les conversations n'abordaient pas des sujets aussi scabreux- puisque, à la même époque, la 11 BL et son 1 911 cm<sup>3</sup> de 56 ch à 4 000 tr/mn ne dépassait pas 119 km/h ! En accélération le 0/100 km/h était couvert en 32 s 2/10èmes et la consommation mesurée durant l'essai routier était de 8,5 litres/100 km.

Direction précise, tenue de route très honnête mais tendance au survirage à grande vitesse, bons freins, la 203 était capable de satisfaire à peu près tous les goûts avec, de surcroît, une fiabilité dont aucune autre voiture de l'époque, les TA Citroën exceptées, ne pouvait se prévaloir. Étudiée durant l'Occupation par un embryon de bureau d'études manifestement inspiré, au moins sous l'angle esthétique, par la Lincoln Zephyr, la 203 surgissait dans une catégorie où aucune autre voiture vraiment moderne n'existait, les Prima Renault ayant disparu et Simca se contentant de fabriquer une sympathique 8-1200 qui, en réalité, n'était qu'une Fiat 1 100 d'avant-guerre

82

## *La plus moderne des voitures des années 50*

adroitement modernisée, cela avant de lancer une Simca 9 Aronde qui devait devenir la grande rivale de la 203. Aux côtés de la berline à toit ouvrant en série, on compta bientôt une découvrable, une familiale (dont un grand nombre d'exemplaires roulent encore aujourd'hui, en Algérie) puis un coupé et un cabriolet qui sont devenus véritables objets de collection. Mais, tout comme la 4 CV et la Dyna, la 203 attira rapidement l'attention des préparateurs dont la clientèle se recrutait beaucoup plus qu'aujourd'hui parmi les



nombreux automobilistes simplement soucieux de goûter à une vitesse qui n'était pas encore considérée comme un crime ! Je me souviens avec beaucoup d'émotion de ma voiture personnelle, qui était propulsée par un 1 500 suralésé et à compresseur, préparée par Constantin et qui accrochait gaillardement 160 chrono, au grand étonnement des 1 900 Alfa de l'époque. La carrosserie avait été surbaissée de 7 cm en inversant le ressort à lames transversal de l'avant et en coupant les hélicoïdaux de l'arrière. Une barre stabilisatrice avant et deux amortisseurs à friction supplémentaires à l'arrière (des Rax Tribloc) amélioraient la tenue de route tandis que des roues fil aidaient au refroidissement des tambours...

Le fils du concessionnaire Peugeot d'Alès, Paulo Guiraud, acquit bientôt une renommée internationale en rallye ainsi que dans les 1 000 Miles, dont il gagna je crois la catégorie 1 500 cm<sup>3</sup> à près de 110 km/h de moyenne, soit tout près de la vitesse de pointe de la voiture de série. En dessous de 4 000 tr/mn, la voiture de Paulo n'était qu'un infâme concert de crachoutis mais, au dessus, c'était la grande envolée !... Au reste, le moteur de la 203 servit ensuite à propulser des années durant la 403 et un peu la 404 elle-même, se situant de la sorte parmi les meilleures réalisations dans le genre !

### **LA COTE DE L'EXPERT**

*Il n'est plus nécessaire de faire l'apanage de la Peugeot 203, familiale ô combien célèbre. Ses caractéristiques lui offraient de très bonnes performances pour l'époque. Bien évidemment, les réalisations les plus rares sur thèmes 203 restent les plus recherchées. Le cabriolet par exemple... La cote de Christian Huet: Berline: 10 000 F, Cabriolet: 150 000 à 180 000 F. Tendance à la hausse pour le cabriolet.*



**Simple mais propre, le tableau de bord arborait en son nombre de conducteurs.**

### **PEUGEOT 203**

- **Moteur:** Puissance fiscale 7 CV. Cylindrée 1 290 cm<sup>3</sup>. 4 cylindres 75x73. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et radiateur. Taux de compression 7. Culasse hémisphérique. Soupapes commandées par culbuteurs. Puissance 44 ch à 4 000 tr/mn. Couple maximum 8 mkg à 2 300 tr/mn.
- **Transmission:** Boîte mécanique à 4 vitesses. Commande sous le volant.
- **Châssis:** Carrosserie coque emboutie et soudée sur faux châssis. Roues avant indépendantes par ressort transversal à lames. Suspension arrière par ressorts hélicoïdaux et stabilisateur à barre de torsion. Amortisseurs télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** Pignon et crémaillère.
- **Pneumatiques:** 155 x 400.
- **Carrosserie:**
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 560 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 33 ch. Rapport poids/puissance 21 kg/ch.



phyr et ne manquait pas d'élégance.



nombreux automobilistes simplement soucieux de goûter à une vitesse qui n'était pas encore considérée comme un crime ! Je me souviens avec beaucoup d'émotion de ma voiture personnelle, qui était propulsée par un 1 500 suralésé et à compresseur, préparée par Constantin et qui accrochait gaillardement 160 chrono, au grand étonnement des 1 900 Alfa de l'époque. La carrosserie avait été surbaissée de 7 cm en inversant le ressort à lames transversal de l'avant et en coupant les hélicoïdaux de l'arrière. Une barre stabilisatrice avant et deux amortisseurs à friction supplémentaires à l'arrière (des Rax Tribloc) amélioraient la tenue de route tandis que des roues fil aidaient au refroidissement des tambours...

Le fils du concessionnaire Peugeot d'Alès, Paulo Guiraud, acquit bientôt une renommée internationale en rallye ainsi que dans les 1 000 Miles, dont il gagna je crois la catégorie 1 500 cm<sup>3</sup> à près de 110 km/h de moyenne, soit tout près de la vitesse de pointe de la voiture de série. En dessous de 4 000 tr/mn, la voiture de Paulo n'était qu'un infâme concert de crachoutis mais, au dessus, c'était la grande envolée !... Au reste, le moteur de la 203 servit ensuite à propulser des années durant la 403 et un peu la 404 elle-même, se situant de la sorte parmi les meilleures réalisations dans le genre !

#### LA COTE DE L'EXPERT

*Il n'est plus nécessaire de faire l'apanage de la Peugeot 203, familiale ô combien célèbre. Ses caractéristiques lui offraient de très bonnes performances pour l'époque. Bien évidemment, les réalisations les plus rares sur thèmes 203 restent les plus recherchées. Le cabriolet par exemple... La cote de Christian Huet: Berline: 10 000 F, Cabriolet: 150 000 à 180 000 F. Tendances à la hausse pour le cabriolet.*



Simple mais propre, le tableau de bord arborait en son centre un bouton de réglage de l'avance plutôt énigmatique pour bon nombre de conducteurs.

#### PEUGEOT 203

- **Moteur:** Puissance fiscale 7 CV. Cylindrée 1 290 cm<sup>3</sup>, 4 cylindres 75 x 73. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et radiateur. Taux de compression 7. Culasse hémisphérique. Soupapes commandées par culbuteurs. Puissance 44 ch à 4 000 tr/mn. Couple maximum 8 mkg à 2 300 tr/mn.
- **Transmission:** Boîte mécanique à 4 vitesses. Commande sous le volant.
- **Châssis:** Carrosserie coque emboutie et soudée sur faux châssis. Roues avant indépendantes par ressort transversal à lames. Suspension arrière par ressorts hélicoïdaux et stabilisateur à barre de torsion. Amortisseurs télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** Pignon et crémaillère.
- **Pneumatiques:** 155 x 400.
- **Carrosserie:**
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 560 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 33 ch. Rapport poids/puissance 21 kg/ch.



La visibilité vers l'arrière était problématique.