

SPORTIVE COUPLÉE



pour fasciner, elle savait tout de même aller vite.



LA COTE DE L'EXPERT

Maigret a rendu célèbre la berline et Colombo sa version cabriolet bien plus rare. Succédant à la 203, une berline 403 se négociera sensiblement au même prix et le cabriolet n'atteint pas encore les plafonds de la 203 du même type.

La cote de Christian Huet: berline: 10 000 F, cabriolet: 120 000 à 150 000 F. Tendence à la hausse pour le cabriolet.



Le moteur était incassable et propice à tous les gonflages

Lorsque je contemple aujourd'hui une 403 Peugeot et que je relis mes commentaires de l'époque au sujet de sa carrosserie, j'avoue que je ne me comprends pas tellement...

"Personnellement, nous avons apprécié les lignes de cette voiture. Rappelant sous certains angles la Mercedes 180 et l'Alfa Romeo 1 900, elle nous paraît équilibrée, sans sacrifier pour autant à un modernisme outrancier, qui peut passer de mode d'une année à l'autre..."

Heureusement, des esprits plus critiques avaient été plus sévères à l'encontre d'une caisse qui, pourtant, avait été dessinée par Pininfarina, sans doute dans un jour où le dessinateur italien avait rêvé de boîtes à chaussures...

Cela étant, cette nouvelle voiture lancée en 1955 constituait pour Sochaut un important pas en avant. D'abord, Peugeot démontrait en présentant ce modèle, alors que les

ventes de la 203 se situaient encore à un excellent niveau, un dynamisme industriel certain et, ensuite, la 403 représentait par rapport à la 203 une prise de position nouvelle et l'affirmation d'une volonté de remise en cause qu'on n'attendait guère de la part d'un constructeur apparemment aussi traditionnel.

Pourtant, cinq années après l'apparition de l'Auto-Journal, la position de Peugeot à notre égard n'avait pas changé. C'était le mépris superbe et il n'était pas question de mettre à la disposition des galopins que nous étions la moindre voiture d'essai !... Ce fut donc encore une fois une voiture de lecteur que j'essayai en août 55.

Mécaniquement parlant, les points communs avec la 203 étaient relativement nombreux. En particulier, le moteur avait simplement grossi côté alésage — de 75 à 80 mm — et sa cylindrée atteignait donc 1 468 cm³, avec une puissance maximale de



En ce temps-là, Pininfarina ne donnait pas dans le spectaculaire.



On notera le progrès par rapport à la 203... Peugeot apprenait progressivement à séduire ses clients!

58 ch à 4 500 tr/mn. Pour atteindre ce résultat, la culasse avait été redessinée, l'admission se faisant directement par le dessus, sans réchauffage, le rapport volumétrique passant d'autre part de 6,8 à 7,1.

La boîte était toujours du "classique Peugeot", avec une grille sous le volant isolant la 1ère vers le conducteur et en bas et un "trou" certain entre la 2ème et la 3ème. Toutefois, la 1ère était dite synchronisée... à condition de le lui demander poliment. En revanche, le moteur avait énormément gagné en souplesse par rapport à la 203, au point qu'il était possible de reprendre à 20 km/h en 3ème – avec un pied léger – tout cela dans un silence assez nouveau sur une voiture française.

Les ingénieurs de chez Peugeot avaient totalement changé leur fusil d'épaule en ce qui concerne la suspension. On trouvait toujours à l'avant un ressort à lames transversal. A l'arrière, également, on retrouvait les ressorts hélicoïdaux style 203 mais les flexibilités avaient terriblement augmenté, au point que la carrosserie accusait en virage un roulis facilement spectaculaire. Pourtant si, à l'extrême, ce comportement était susceptible d'entraîner des pertes

PEUGEOT 403

- **Moteur** : Puissance fiscale 8 CV. Cylindrée 1468 cm³. 4 cylindres en ligne 80 x 73. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 50 litres. Taux de compression 7. Soupape en tête inclinées en V. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Puissance au frein 58 ch à 4900 tr/mn. Couple maxi 10,3 mkg à 2 500 tr/mn.
- **Transmission** : Roues arrière motrices. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses, touches synchronisées.
- **Châssis, suspension** : Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes et ressort transversal. Suspension arrière à essieu rigide, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques à double effet.
- **Freins** : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction** : A crémaillère.
- **Pneumatiques** : 165 x 380.
- **Carrosserie** : Poids à vide 1 070 kg.
- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 370 cm³. Puissance au litre 39,6 ch. Rapport poids/puissance 18,4 kg/ch.

d'adhérence de la roue arrière intérieure au virage, la tenue de route n'en avait pas moins progressé plus que sensiblement par rapport à la 203, pour la bonne et simple raison que les roues se trouvaient beaucoup plus souvent qu'auparavant sur la route et non en l'air !

Ainsi traitée, la voiture était le plus souvent confortable (sauf en ce qui concerne le roulis), bien amortie et, pour tout dire, la 403 se retrouvait tout bonnement au top niveau européen, par rapport à ses rivales allemandes, anglaises et même italiennes, puisque la Fiat 1400 avait longtemps représenté une sorte d'étalon dans la catégorie. Par exemple, la Hansa Borgward, estimable voiture allemande appartenant à une marque aujourd'hui disparue mais qui se situait à l'époque un peu au niveau des BMW série 3 d'aujourd'hui, était incapable de lui tenir tête en qualités routières – toujours le problème des roues arrière indépendantes de l'époque – et ses performances se trouvaient au même niveau.

Les pneus étaient enfin sur la route

En effet, la vitesse de pointe de la 403 se situait aux alentours de 133 km/h et les 1 000 mètres départ arrêté étaient couverts en 43 s, malgré la maniabilité relative de la boîte. Quant à la consommation, elle n'était vraiment pas exagérée puisqu'en parcourant, sur les routes d'alors, plus de 1 000 km à 95 de moyenne, je n'avais pas consommé plus de 11,6 litres/100 km ! Presque sportive dans son comportement – qui l'eût cru à la contempler ? – la 403 redevenait une bonne bourgeoise au niveau de l'habitat et de l'équipement. La voiture de Sochaux fut peut-être le premier modèle français à présenter une étanchéité réelle à la pluie, et ses sièges – transformables en couchettes, grande nouveauté, peut-être immorale... – étaient recouverts d'un drap gris dont la grande sobriété n'était pas dépourvue d'une certaine distinction. Le chauffage était à la fois discret et efficace – nouveau également – mais le toit ouvrant de série était le même que sur la 203 et, adapté à une carrosserie plus vaste, ses rebords quelque peu contondants se retrouvaient en épée de Damoclès juste au dessus du crâne des passagers avant, à une époque où personne ne pensait encore aux ceintures de sécurité. Par rapport à la 203, la 403 fut privée de coupé mais elle fut en revanche présentée sous la forme d'un cabriolet qui n'était absolument pas désagréable à regarder, ce jugement demeurant d'ailleurs valable aujourd'hui. Et, pourtant, si l'on place aujourd'hui côte à côte une 203 et une 403, c'est sans doute cette dernière qui semble la plus ancienne... Mystère des formes et des volumes...