

24 heures *d'ivresse*

À l'aube des années trente, la compétition reste un excellent vecteur d'image pour les constructeurs généralistes. C'est cette option, alors très prisée, que Peugeot privilégie au moment du lancement de sa nouvelle 8 CV.





Incontestablement, la 301 ainsi « habillée » est une machine sûrement plus à l'aise sur le ciment d'une piste d'autodrome, dans le cadre solitaire d'une chasse aux La société Mobiloil indique que 1,460 kg d'huile a été consommé durant les 2 650 km de l'épreuve.



S'il y a une année délicate pour dévoiler un nouveau modèle automobile, c'est bien la saison 1932. La grande dépression économique et son cortège de chômeurs – et de frilosité – sont alors à leur zénith aux États-Unis, entraînant l'Europe dans le marasme. Néanmoins, Peugeot n'hésite pas à étendre son catalogue. Le constructeur de Sochaux, à l'instar de ses collègues hexagonaux, souffre grandement de ces conditions déplorables – pour information, signalons que ses chiffres de production, qui sont de 43 303 unités en 1930, chutent à 28 317 à la clôture de l'exercice 1932. Heureusement pour la firme au Lion, la petite 201, classée dans la catégorie des 6 CV et présentée en 1930, vient à point, par son caractère économique, afin de passer ce cap difficile. Comble de la provocation, pour un produit aussi modeste, la 201 Confort adopte, en octobre 1931, des roues avant indépendantes, une technologie encore très rare pour une machine de large diffusion. À l'été 1932, la firme du Doubs dévoile la nouvelle 301 Confort, une 8 CV dont l'esthétisme est calqué sur celui de la 201, mais dont l'empattement culmine à 272 cm, au lieu de 247 cm pour sa petite sœur, ce qui permet l'épanouissement d'une berline à six places. Bien entendu, la suspension à roues avant indépendantes est au programme technique, ainsi que le fameux châssis bloc-tube type tubulaire. Pour les roues arrière, on se contente de ressorts demi-cantilevers inversés et obliques. La mécanique à quatre cylindres en ligne de 1 465 cm³ développe 34 ch, ce groupe étant accouplé à une boîte de vitesses manuelle à trois vitesses. À partir de 1937, le segment des 8 CV fiscaux aux soupapes latérales est représenté par la 201 M, qui n'est autre qu'une 301 D rebaptisée, un modèle de transition dont la fabrication ne dure que neuf mois, laissant place à l'année suivante

records, que dans une épreuve traditionnelle avec des compétiteurs.



Ce document d'époque, pris à partir des stands de ravitaillement, montre parfaitement les conditions atmosphériques épouvantables qui ont accablé le malheureux André Boillot durant toute la tentative.



André Boillot, dûment emmitoufflé et visiblement très fatigué, savoure sa victoire. On remarque la calandre strictement de série et le montage du pare-brise légèrement différent de celui adopté sur la voiture restaurée du Musée Peugeot.



Il semble, d'après cette photo d'archive, que la biplace 301 C à la carrosserie profilée a profité de quelques essais sur routes : l'immatriculation correspond à une voiture en essais dans la région de Chalon-sur-Saône.



L'écusson placé sur le haut de la calandre demeure le seul endroit où figure clairement la marque de la machine, puisque le monogramme 301 présent en 1932 ne figure plus aujourd'hui sur la calandre de l'auto.



Malgré les conditions très spéciales d'utilisation, la 301 C de Miramas est équipée d'avertisseurs de ville ! Les phares sont bien plus rapprochés du sol que sur le montage de production courante.



Les cadrans de la planche de bord sont regroupés dans un élégant module elliptique, il s'agit de l'équipement rencontré sur la première série de la 301, millésime 1932.



La carrosserie de la 301 historique est désormais protégée par des ailes d'une allure très plaisante, qui ne gâche nullement sa fine silhouette.



L'absence de pare-chocs sur la 301 des records permet d'observer plus librement le système de suspension avant à lames transversales et deux tirants articulés au centre, et les supports de roues avant indépendantes. Un équipement peu courant sur une automobile de série en 1932, déjà éprouvé sur la 201 Confort.

à la 202 6 CV, soit une 402 en réduction. De mars 1932 (301 C) au mois de septembre 1936 (301 D), ce sont 70 497 bons de commande qui sont signés en faveur de la Peugeot 301. En 1932, compte tenu du risque industriel de lancer un nouveau modèle dans une période aussi troublée, Peugeot cherche à minimiser cette conjoncture défa-

vorable en menant une opération publicitaire afin de faire parler au mieux de sa nouvelle offre 8 CV. Comme nous l'avons évoqué plus haut, les tentatives de records, où il s'agit de parcourir le plus grand nombre de kilomètres en un temps le plus court possible, frappent positivement les consommateurs sur la fiabilité du produit utilisé. Surtout

que le constructeur impliqué insiste sur le fait qu'il s'agit d'un châssis strictement de série, donc celui du client lambda. On ajoute une caution morale en chargeant un huissier de justice de choisir, au hasard, ledit châssis sur la chaîne d'assemblage. Enfin, toute démarche sérieuse de ce type ne peut être tentée sans l'aval de la Commission sportive du prestigieux Automobile Club de France.

André aux commandes

C'est donc le record international des 24 Heures catégorie 1 500 cm³, Classe F, auquel va s'attaquer Peugeot avec la 301 C des modèles construits de mars 1932 au mois d'août 1933. L'autodrome de Montlhéry étant, à cette époque, indisponible à cause d'un incendie, c'est sur la piste de Miramas, dans le sud de la France, à 40 kilomètres de Marseille, que la tentative va avoir lieu. Le pilote choisi n'est autre qu'André Boillot, frère cadet du célèbre Georges Boillot – ce dernier a fait la renommée internationale de la marque au Lion en compétition, avant de disparaître lors d'un combat acharné avec un groupe de Fokker, le 20 mai 1916, aux commandes de son Spad, dans le ciel de Verdun. Comme son frère, André voit le jour à Valentigney, dans le département du Doubs, en 1891. Un positionnement géographique qui marque incontestablement une destinée ! André Boillot rejoint à 19 ans la succursale Peugeot de Londres comme agent commercial, et intègre le monde de la course sur l'autodrome de Brookland en 1911. Il obtient sa première victoire lors de



Aujourd'hui, comme sur certains documents d'époque et contrairement à l'offre de série, la 301 des records repose sur de gracieuses roues fils. Le rayon de braquage varie de 5,60 à 6 mètres, suivant les modèles 1932.



Cette vue plongeante du poste de pilotage indique que la voiture est prévue pour deux passagers, la place de droite étant en position décalée. Durant l'épreuve, cette surface alors inutile est couverte d'un tendelet en simili cuir.

l'édition 1919 de la célèbre Targa Florio, au volant d'une Peugeot, bien sûr, avant de devenir directeur sportif de la marque à partir de la saison 1922. Mais revenons au mercredi 1^{er} juin 1932, sur l'autodrome de Miramas. Il est exactement 19 heures lorsque Boillot, chaudement vêtu d'une canadienne au col fourré, s'élance pour une ronde de 24 heures. Le « camouflage » du pilote s'explique par une météo épouvantable : d'incessantes rafales de pluies balayent la piste, des conditions inhabituelles en cette saison dans le sud de la France. Il faut noter que cette tentative de record est organisée avec l'appui de la compagnie américaine de lubrifiant Mobiloil, ce qui permet à cette dernière de mettre judicieusement en avant sa nouvelle huile Mobiloil D Spéciale, destinée aux mécaniques à haut rendement. Avec cette opération, le pétrolier yankee espère aussi concurrencer l'insolent concurrent Yacco et sa fameuse « huile des records du monde » rendue célèbre par la ronde des Rosalie Citroën sur le ciment de Montlhéry. Mais disons tout de suite que l'impact publicitaire ne sera nullement comparable à l'association de la firme du quai de Javel et du « graisseur » national. Esthétiquement, seule la calandre à barrettes verticales permet de faire le rapport entre la machine du record avec une 301 de série. Compte tenu de sa mission particulière, la carrosserie est réduite à une simple configuration à deux places à pointe arrière fortement profilée. Celle-ci prolonge parfaitement les formes de l'auto à partir du capot avant. La construction relève du procédé souple Weymann, soit un complexe bâti en bois tendu de simili cuir. À droite, côté pilote, une échancrure sommaire en forme de large U est pratiquée afin de faciliter l'installation au poste de pilotage. En revanche, plus question de pare-

Encore cinq litres

Avant la clôture de cette belle aventure et son décès prématuré, la dernière victoire en course d'André Boillot remonte au samedi 2 juillet 1927, date à laquelle il remporte la Coupe de la Commission Sportive organisée sur l'autodrome de Montlhéry. Il s'agit d'une épreuve de vitesse à consommation limitée à 44 kg de carburant et lubrifiant, le règlement stipule qu'il faut effectuer 32 tours du circuit routier de 12,5 kilomètres au tour, soit 400 kilomètres au total. Boillot maîtrise pour l'occasion un châssis Peugeot 14 CV, soit une mécanique à quatre cylindres sans soupapes délivrant 70 ch, le tout habillé d'une belle carrosserie monoplace fuselée. Notre champion réalise un temps de 3h53'21"1/5 à la moyenne de 102,848 km/h. Le réservoir de la Peugeot contient 53 litres au départ et il en reste cinq à l'arrivée, de quoi, selon André Boillot, accomplir encore au moins trois tours du circuit.

brise mais d'un simple saute-vent, les ailes avant et arrière ont totalement disparu. Les volets d'aération du capot retenus par une sangle de cuir semblent avoir été condamnés, et les deux optiques se positionnent beaucoup plus bas que sur l'offre de production courante. Par ailleurs, la voiture repose sur de gracieuses roues fils. Certains documents la montrent néanmoins dotée de jantes à voile pleines conformes à la série mais dépourvues des enjoliveurs chromés. L'explication vient peut-être du fait que lors des 31^e et 178^e tours, on change respectivement la roue arrière gauche, avant gauche et de nouveau arrière gauche.

La pédale d'accélérateur dérouta le conducteur du XX^e siècle puisqu'elle est de la taille d'un champignon nain ! Le diagramme de la boîte de vitesses demeure classique, 1^{re} à gauche vers le conducteur, 2^e à droite en haut et 3^e en droite en bas.





Ce cliché met parfaitement en valeur le très beau profil de la 301 de Miramas, une silhouette typique des voitures de compétition de ce début de décennie. On observe

la pointe arrière largement étirée et dégagant un important porte-à-faux.

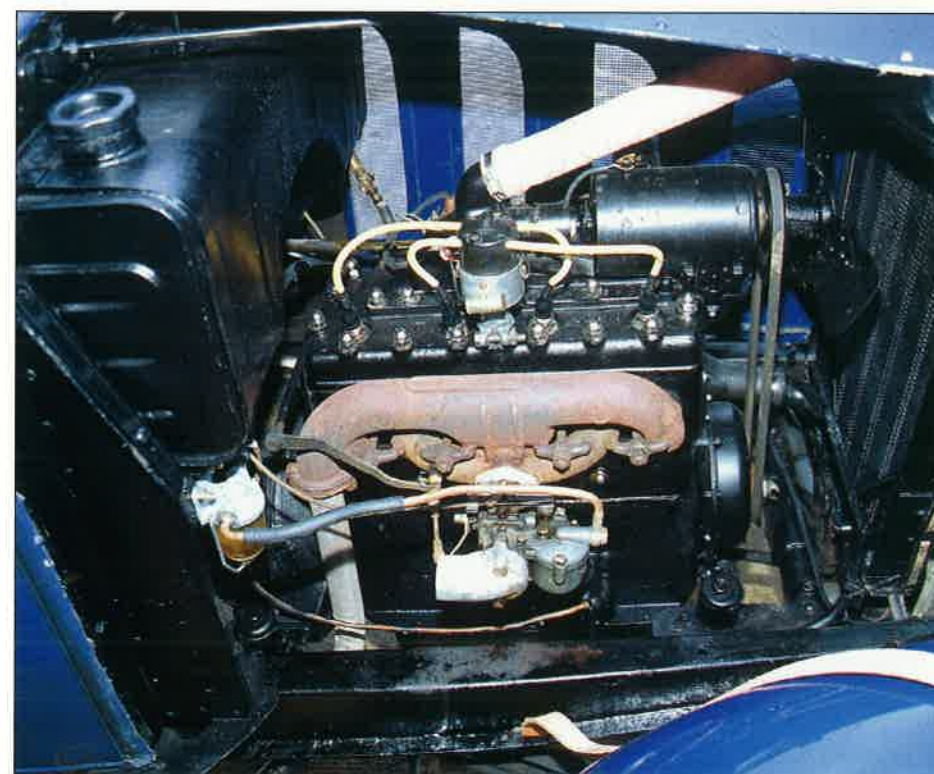
Vive la Classe F

Par malchance, le très mauvais temps persiste tout au long de l'épreuve, toutefois aucunes anicroches majeures ne sont à déplorer. Cependant, André Boillot doit rester d'une vigilance sans faille et constamment lutter contre la fatigue. Quelque six arrêts totalisant 16 minutes et 40 secondes

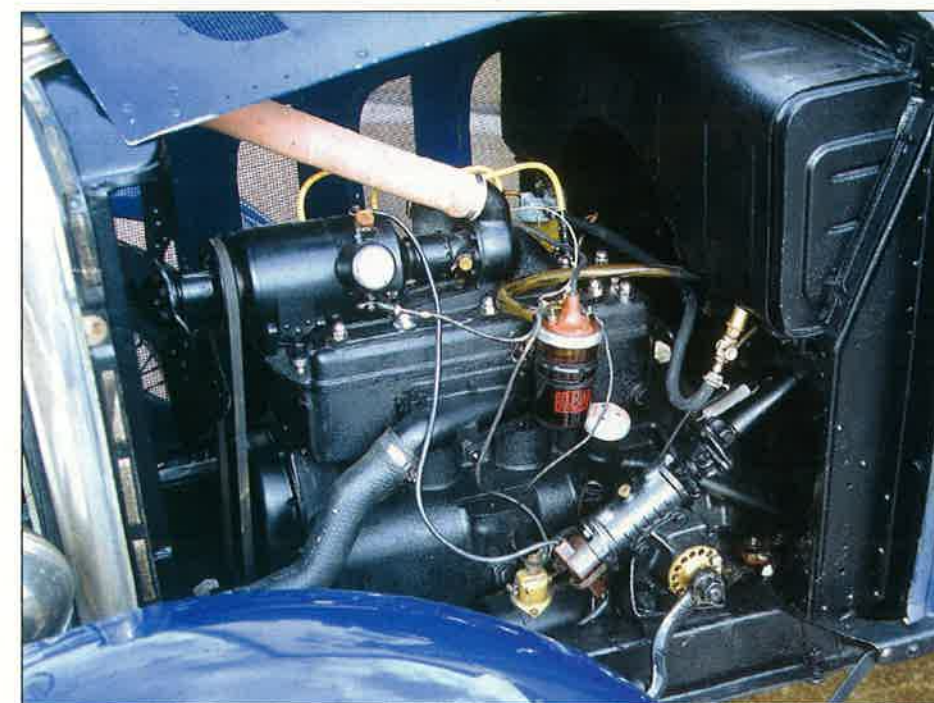
sont effectués au cours de la tentative afin de corriger ou réparer des éléments de la 301. Le plus long, opéré au 342^e tours (temps : 15h44'28"), dure 5'41" : il s'agit de changer les roues avant droite, gauche et arrière gauche, il semble qu'un souci récurrent existe bel et bien dans ce domaine ! On en profite pour effectuer un ravitaillement en eau, essence et huile, on change une durite, ainsi

que le raccord d'arrivée d'essence au carburateur ; la tuyauterie de cheminement du carburant au réservoir est démontée et remise en place après nettoyage. La difficulté d'alimentation demeure puisqu'au 353^e tour, nouvel arrêt afin de démonter le carburateur et de déboucher les gicleurs. Le tout ne prend que 2'02", remontage compris, ce qui constitue une excellente performance de vitesse de la part des mécaniciens de Sochaux. L'ultime pause se déroule au 457^e tours (temps : 20h50'10") afin de remplir, pour la dernière fois, le réservoir de carburant. Les efforts ont payé : la Peugeot 301 C met fin à sa course le jeudi 2 juin 1932, il est précisément 19 heures, la machine a alors parcouru 2 650,017 kilomètres en 24 heures, à la vitesse moyenne horaire de 110,417 kilomètres. Le record de la Classe F appartient désormais à l'entreprise du Doubs.

André Boillot ne profite pas longtemps de l'aura de cette récente performance, il trouve la mort le 8 juin 1932 lors d'une course de côte près de Châteauroux. Grâce à la courtoisie de Philippe Comebois, qui préside avec compétence les ateliers de restauration de L'Aventure Peugeot, et l'ex directeur du Musée Gérard Macchi, nous avons pu redécouvrir la fameuse 301 C du record des 24 Heures de l'été 1932, qui réside désormais en bonne place au sein de la belle collection du carrefour de l'Europe, à Sochaux. La glorieuse biplace, portant le numéro de châssis 550.770, est acquise en 1956 par Peugeot, puis longuement stockée au sein des établissements de la Garenne, en banlieue parisienne. Une première restauration est effectuée en 1975, à une époque où les moyens consacrés à la renaissance du patrimoine automobile de la maison n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui. Mais l'essentiel étant d'avoir préservé, pour l'Histoire, en parfait état de marche, une machine aussi attachante.



À gauche, en position supérieure, on distingue le réservoir de carburant d'une contenance de 47 litres, il alimente le carburateur simple corps, installé horizontalement, de marque Solex Type 30 FH.



La dynamo et la pompe à eau, en tandem, dominent le petit quatre cylindres à soupapes latérales entièrement coulé en bronze. Le radiateur de refroidissement embarque 10 litres d'eau.

Un excellent choix

Esthétiquement, la 301 C du record de Miramas, pieusement conservée, possède de nos jours un équipement quelque peu différent de celui en activité au mois de juin 1932. La calandre d'une grande sobriété n'intègre plus la décoration à barrettes verticales chromées et son écusson central du modèle de série ; il s'agissait à cette époque de bien souligner pour les consommateurs, et peut-être prochains acheteurs, que l'on était bien en

présence d'une plate-forme de 301 « normale ». En outre, le pare-brise adopte, *a contrario* du montage originel, une forme supérieure droite sans montant milieu, et les roues sont surmontées d'ailes d'une construction légère façon motocyclette. Signalons qu'une 301 à caisse profilée en pointe d'une manière très équivalente à celle d'André Boillot, possédant des roues fils et des ailes, remporte, grâce à l'habileté de M^{me} Leblanc, le Rallye féminin Paris-Saint-Raphaël disputé du 21 au

PEUGEOT 301 C 1932

- Moteur : quatre cylindres en ligne aux soupapes latérales, bloc et culasse en fonte, graissage sous pression, vilebrequin à deux paliers réglé
- Taux de compression : 6 : 1
- Refroidissement : par eau thermosiphon et pompe usinée dans la culasse
- Alésage x course : 72,4 x 90 mm
- Cylindrée : 1 467 cm³
- Puissance : 34 ch à 3 500 tr/mn
- Alimentation : 1 carburateur simple corps Solex 30 FH
- Allumage : batterie 12 volts (deux batteries de 6 volts) et bobine
- Transmission : boîte de vitesses manuelle à 3 rapports
- Embrayage : monodisque à sec
- Freins : mécaniques à câbles auto-serreurs
- Empattement : 270 cm
- Largeur : 160 cm
- Voies AV/AR : 119 cm/124 cm
- Poids : 640 kg
- Pneumatiques : 150 x 40
- Vitesse maximale : 95 km/h

26 février 1933. Mais revenons à notre 301 victorieuse de la Classe F que nous avons pu prendre brièvement en main. Bien sûr, comme déjà évoqué, pas question d'une portière traditionnelle : il faut enjamber sportivement la caisse afin de s'installer au poste de pilotage qui, compte tenu de la mission de l'auto, ne se soucie guère d'une quelconque finition de bon aloi ni de confort, il s'agit d'être fonctionnel. Seul élément familier, la planche de bord qui semble intégralement conservée de la série. C'est avec une certaine émotion que l'on saisit le large volant à quatre branches commandant un dispositif à vis et roue dentée qui répond très vite à la moindre sollicitation de la machine en mouvement. Le quatre cylindres aux soupapes latérales donne de la voix car, comme tout bon engin de compétition, son échappement ne s'encombre nullement du montage d'un silencieux. Malgré la mécanique d'une puissance modeste, la carrosserie allégée autorise une vivacité appréciable en toute sécurité, d'autant que les techniciens des ateliers de restauration du Musée ont veillé au bon réglage des câbles des freins Bendix auto-serreurs. La boîte de vitesses non synchronisée doit être maniée avec fermeté et calme afin d'éviter tous craquements insidieux. Elle est reliée vers les roues arrière via un pont à vis, une spécialité maison. Si, compte tenu du système à roues avant indépendantes, notre 301 paraît s'appuyer avec une incontestable efficacité sur l'extérieur en virage, la taille malingre de ses pneumatiques et la configuration spécifique et simpliste de sa carrosserie n'en font pas une candidate favorite pour les routes à lacets serrés. En conclusion, une automobile parfaitement adaptée à un record d'endurance, et donc un excellent choix en 1932 pour le circuit cimenté de Miramas.

Patrick Lesueur
Photos Dominique Pascal
Archives Musée Peugeot