

80812 AMBERT



# ROULE TOUJOURS !

D'une fiabilité quasi ferroviaire, la 403 a soutenu la réputation de qualité des "outils Peugeot" en faisant le bonheur de générations de taxis et de représentants de commerce, les vrais "roule toujours" des années soixante.

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





La 403-7 pourrait reprendre à son compte le fameux slogan «Aujourd'hui, la vitesse, c'est dépassé.» Heureux revers de la médaille, elle peut accumuler des tours de compteur sans broncher en raison d'une fiabilité légendaire non usurpée...



**B**ourgeoise ou travailleuse, la 403 ? Il suffit de passer de 7 à 8 pour changer de catégorie sociale. En perdant un cheval (fiscal), la 403-7 rentre dans le rang des besogneuses. Monture préférée des taxis — G7 ou Slota — comme des VRP — on ne disait pas encore "commerciaux" —, elle va faire un malheur lorsqu'elle reçoit en 1961 le moteur diesel. Une "première" en France... Ce qui ne l'empêche pas, en version essence, de représenter le rêve, raisonnable bien sûr, des classes laborieuses. Pourtant, lorsqu'elle apparaît au printemps 1955, la nouvelle Peugeot qui vient secourir la 203 joue volontiers les bourgeoises. Peugeot, tout comme Renault avec son unique 4 CV, font alors dans la monoculture, produisant un seul modèle, et le besoin urgent d'un haut de gamme se fait sentir pour tenter de contrer la Simca Versailles et la nouvelle Citroën DS. Vieille maison provinciale, la marque de Sochaux compte sur la bourgeoisie discrète, quelque peu effarouchée par l'américanisme

Technicolor trop "nouveaux riches" de la Simca V8 et par la ligne et la technique interplanétaires de la DS, pour assurer le succès de sa dernière-née. Pour son premier bal des débutantes, au Salon de Paris 1955, la vedette lui est pourtant volée par la sublime Déesse autour de laquelle se presse la foule des adorateurs. Décidément, la 403 est vouée à la discrétion...

#### L'ombre des Shadow ?

Son style est délibérément choisi par la marque sur un dessin de Pinin-Farina, lequel commence ainsi une longue collaboration avec le Lion. Sobre et passe-partout, avec une certaine épaisseur rassurante synonyme de solidité, la ligne est un mélange de Fiat 1400 et de Mercedes 180, alors que certains y verront, plus tard, un cousinage avec la Silver Shadow... ce qui n'est pas forcément à l'avantage de la Rolls ! Pour ma part, je ne vois guère que le pli de tôle qui court à hauteur des poignées de portes pour rapprocher les deux autos. Un pli

dépourvu du jonc chromé des versions plus huppées sur notre 403-7 dont l'appellation Luxe désigne curieusement la version la plus dépouillée : pas de butoirs de pare-chocs, pas de déflecteurs sur les vitres avant, ni de toit ouvrant, et, en guise d'enjoliveurs, de petits chapeaux de roues récupérés dans les fonds de tiroir de la 203. Quant à la calandre en grillage pour clapiers, elle ne risque pas de faire de l'ombre à celle de la Shadow !

#### Oh, c't air !

Taxi, suivez cette voiture ! Pas moins de six places sur les deux banquettes SNCF, de quoi emmener une belle famille française, chauffeur compris, jusqu'à la Gare de Lyon ou même en vacances en Espagne avec armes et bagages dans le vaste coffre et, pourquoi pas, sur une belle galerie O.L.D. A trois devant, on est à peine serré, d'autant que les portières sont dépourvues d'accoudoir. Austère, dites-vous ? Le levier de vitesses au volant laisse assez de place pour l'homme-sandwich central qui a une vue imprenable sur le tableau de bord, aussi vertical et triste que le défunt mur de Berlin. Derrière le volant en bakélite de camionnette 203, le compteur, avec ses voyants et ses secteurs en demi cercle graduant le tachymètre, rappelle les postes de radio Radiola ou la Voix de son Maître. Une voix, réveillée par la clé de contact, qui résonne comme celle de la 203, ronde et pleine. Car c'est la même mécanique qui a pris place sous le vaste



### SUPER !

- ▲ Fiabilité et robustesse
- ▲ Habitabilité et confort
- ▲ Usage au quotidien facile
- ▲ Pièces abondantes

### QUOIQUE...

- ▼ Bonjour tristesse !
- ▼ Corrosion fréquente
- ▼ Performances (403-7)
- ▼ Image "papy Mougeot"

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### PEUGEOT 403-7 LUXE, 1963

**MOTEUR** 4 cyl. en ligne, 1 290 cm<sup>3</sup> (75x73 mm), 54 ch SAE (soit 47 DIN) à 4 500 tr/mn, 9,4 mkg à 2 500 tr/mn, rapport volumétrique 7,5:1, culasse alu, soupapes en tête, arbre à cames latéral, 1 carbu. Zénith 34WIM, vilebrequin 3 paliers - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports synchro. - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, tambours AV/AR - **SUSPENSION** AV à roues indép., ressort à lames transversales, triang. sup., amort. hydr. à levier ; AR à essieu rigide suspendu par ressorts hélic., amort. hydr. télesc., barre Panhard - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 6 places - **DIMENSIONS** long. 4,45 m, larg. 1,67 m, haut. 1,50 m, empat. 2,66 m, voies AV/AR 1,34/1,30 m - **PNEUS** 155-380 - **POIDS** 960 kg - **VITESSE MAXI** 130 km/h - **COTE (+)** 2 100 €.



## ACHETER UNE PEUGEOT 403 BERLINE

Si la maison Peugeot est réputée pour ses outils, vous n'en aurez toutefois que rarement besoin pour réparer la mécanique de votre 403, fiable et endurante. Pas étonnant que les taxis l'aient choisie... Mettre l'huile préconisée dans l'ineffable pont à vis (vices ?) et faire les vidanges régulièrement, c'est tout ce qu'elle réclame ! Mais comme toutes les Peugeot, gare à la chaleur ou plutôt à un mauvais état du circuit de refroidissement, le joint de culasse étant souvent à changer autour des 80 000 km. De toutes façons, il n'y a aucun problème pour trouver des pièces mécaniques, tant chez les nombreux professionnels que chez Peugeot. En fait, c'est surtout la corrosion qui risque d'abréger la vie

de l'indestructible 403 : bas de caisse, soubassements, tour et intérieur des ailes, fond du coffre et partie supérieure des ailes AV/AR, et derrière la custode. Sachez qu'en cas de choc arrière, tout le coffre peut se replier autour des passages de roues arrière ! Quant au toit ouvrant, une mauvaise étanchéité peut finir par détériorer les garnitures intérieures et corroder les planchers. Cela étant, il reste encore pas mal de 403 de "papy" en province, soignées et bichonnées, mais il est rare de trouver un modèle diesel peu kilométré. Une belle 403-7 Luxe s'échangera autour de 2 000 € alors qu'une introuvable 403 BD diesel Grand Luxe ira jusqu'à 3 500 €, soit le prix d'une belle 403-8.



Ci-dessus, à vous les voyages en famille à six personnes, grâce aux deux confortables banquettes ! En haut, pas de doute, la 403 est bien née dans les années 50 : jugée "chiche" à l'époque, la planche de bord apparaît aujourd'hui délicieusement décalée.

Joliment dessinée et bien proportionnée, la ligne de la 403 évoque aussi une certaine idée de robustesse. Une fidèle besogneuse toujours prête à vous rendre service. La calandre grillagée est spécifique à la 403-7.

## LES GRANDES DATES

**1955** : lancement de la Peugeot 403 en avril (1 468 cm<sup>3</sup>, 65 ch SAE, 8 CV, 6 places, 130 km/h).



En 1955, année de naissance de la très futuriste DS, est lancée la très conservatrice 403. Notez sa luxueuse calandre.

**1956** : en juillet, sortie des versions "longues" (Commerciale et Familiale). En octobre, lancement de la camionnette bâchée et du cabriolet 403. Suppression des flèches de direction.

**1957** : option embrayage électromagnétique Jaeger. Version ambulance à partir de juin.

**1958** : en octobre, version Diesel présentée mais diffusée qu'un an plus tard (1 816 cm<sup>3</sup>, 55 ch SAE, 115 km/h). Suppression du lion de capot, jugé trop dangereux.

**1959** : en octobre, version utilitaire fourgon tôle.



La carrosserie break prendra diverses appellations en fonction de sa vocation. Ici, une Familiale Grand Luxe.



La 403-7 se singularise par sa plus modeste puissance et une finition simplifiée.

**1960** : en mars, présentation de la 403-7 à moteur de la 203 et finition simplifiée (dont calandre grillagée démunie de jonc central). Au salon de Paris, nouvelle boîte de vitesses (4<sup>e</sup> en prise directe), contact-démarrateur et chauffage Sofica.

**1961** : la 403-7 est désormais disponible en version diesel. Suppression du cabriolet.

**1962** : en septembre, arrêt des versions "longues". Nouvelle calandre à deux fines barrettes.

**1963** : en juillet, nouvelle finition Confort en option sur la 403-7 (toit ouvrant, déflecteurs, sellerie spécifique...).

**1966** : en octobre, fin de production de la berline 403, seule la camionnette poursuivant sa carrière jusqu'à mars 1967.



Le cabriolet assure le haut de la gamme 403, une auto popularisée plus tard par un certain inspecteur...

En vraie berline familiale, la 403 possède un grand coffre dont l'accès est facilité par un seuil de chargement très bas. Détail amusant que l'on ne voit pas ici (et pour cause !), la trappe à essence est cachée sous la partie basse du feu gauche.



PEUGEOT  
403-7  
LUXE

capot de la 403-7, pour lui succéder au printemps 1960. Robuste et bien né, le 1 290 cm<sup>3</sup> à culasse en alliage sort 54 chevaux SAE au régime raisonnable de 4 500 tours. Pas de quoi défriser le lion qui trône désormais au milieu de la calandre, mais ce bloc largement dimensionné et éprouvé peut aligner les kilomètres avec la rassurante fiabilité d'une locomotive. A cet égard, il lui arrive, tout comme cette dernière, d'avoir aussi ses vapeurs, et le circuit de refroidissement doit être surveillé de près...

### Hep, taxi !

D'une boîte à l'autre, les tringleries des leviers au volant réagissent différemment et on en a connu de plus délicates. La crosse du frein à main repoussée et la courte première enclenchée, la 403 déboîte, braquant dans un mouchoir, et prend de la vitesse pendant que le pont à vis, toujours content, siffle entre ses dents. Vous avez demandé un taxi ? Ne quittez pas... En douceur, les rapports se suivent et la quatrième qui, sur ce modèle, n'est plus une surmultipliée, mais en prise directe, finit par entraîner vaillamment la Peugeot à un bon petit 110 km/h. Avantage de cette finition "pauvre", moins de bruits aérodynamiques du fait de l'absence de déflecteur sur les vitres avant et de toit ouvrant. On se console (centrale) comme on peut ! Déjà peu violente en version 8 CV, la 403-7 aligne les kilomètres à un rythme de père de famille, mais le moteur, parfaitement équilibré, sait se faire oublier, ce qui contribue, avec la confortable suspension, à rendre les trajets moins longs...

En virage serré, elle a tendance à prendre du roulis et se couche pendant que les pneus se plaignent de leur sort. L'essieu arrière rigide manifeste en tressautant si la route est bosselée, mais tout cela reste fort sain et sans surprise, d'autant que la direction, très douce et précise, permet en toutes circonstances de garder le contrôle des opérations. De toute manière, vous n'aviez pas confondu 403 et Volvo 122S, non ? Côté freinage, quatre tambours, c'est sûr, ce n'est pas très virulent, mais, à la même époque, la 404, beaucoup plus rapide, doit aussi s'en contenter. Et le caractère placide de la 403 ne réclame pas une telle débauche d'équipement, même si, en charge, on atteint facilement la tonne et demie.

En revanche, sans faiblir, cette brave servante est capable d'accomplir des années de service pour un minimum d'entretien. Combien de 403 utilitaires, commerciales ou pick-up bâchés roulent aujourd'hui encore au quotidien, acceptant surcharge et mauvais traitements ? Sans doute la dernière Peugeot à avoir contribué à la réputation de solidité de la marque, la 403 n'a pas fini de faire des tours de compteur...

Nos remerciements à Franck Citon pour le prêt de sa 403, et à Olivier Gachon de l'association AGRIVAP (musée de la machine agricole et à vapeur, tél. 04 73 82 60 42) à Ambert (Dpt. 63).

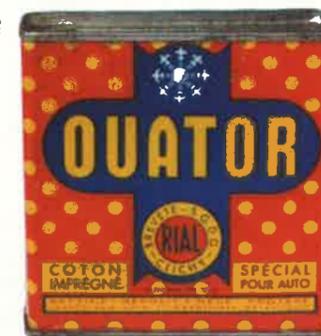
Depuis 1948

**OUATOR**  
métal polish

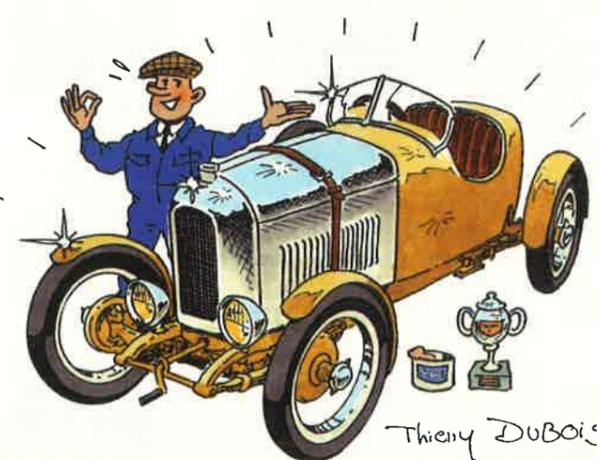
NETTOIE, POLIT, PROTEGE



OUATOR® est un coton imprégné PRÊT À L'EMPLOI. Il restitue l'aspect d'origine aux CHROMES, INOX, ALUMINIUM non anodisé, SURFACES LAQUÉES...



en 1948...



Thierry Dubois



en 1970...

Tout en DOUCEUR, il assure aux métaux une plus grande LONGÉVITÉ.

OUATOR® est FACILE D'UTILISATION : il ne tache pas, ne coule pas, ne durcit pas.

OUATOR® vous fait GAGNER DU TEMPS.

OUATOR® est ÉCONOMIQUE.

ESSAYEZ OUATOR  
ÇA MARCHE TRÈS FORT!



en 2002...



OUATOR® ne contient pas de SILICONE

Pour vous procurer OUATOR®, ou obtenir plus d'informations sur le produit, contactez :

**OUATOR**

18 Allée des Métales - ZI Secteur A  
06700 St-Laurent du Var  
Tél. : 04 93 19 43 60  
Fax : 04 93 19 43 61  
www.ouator.com