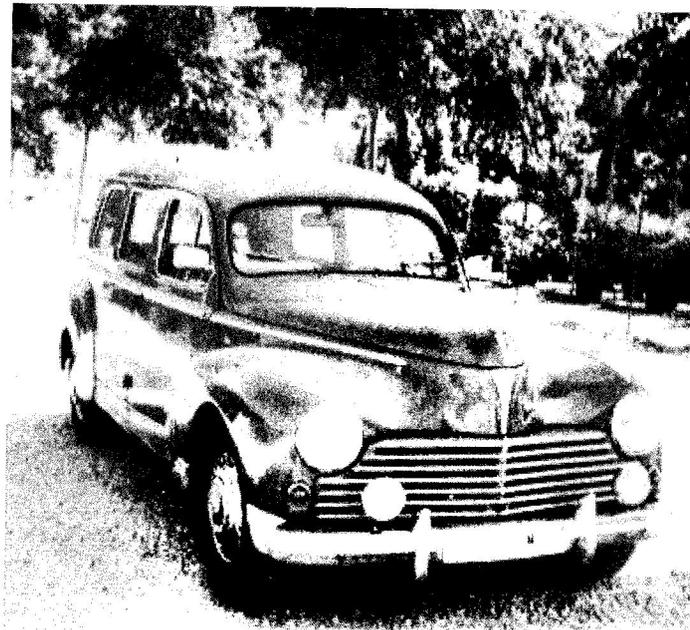


## LA PEUGEOT 203

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 prépa-



rateurs 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 problème particulier de fiabilité ! La culasse à chambres hémi-

sphériques et à soupapes inclinées, ainsi que la boîte quatre vitesses à 4<sup>ème</sup> surmultipliée, étaient de grandes nouveautés dans le domaine de la série. À l'inverse cependant du pont arrière rigide, pourvu d'un système à vis sans fin dont les exigences en matière de graissage étaient assez particulières, 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. 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 grip-page...

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, au grand dam des têtes de piston des petites Panhard !...

La 4<sup>ème</sup> 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 en rien ! Horreur et profanation, il n'en fallait pas plus pour qu'on parle de danger, voire de pont trop long, au point que je

### TOP AUBAGNE CARROSSERIE PEINTURE

CD 2 - CAMP MAJOR - 13400 AUBAGNE

#### Nos services :

- Toutes marques de voitures
- Marbre
- Agréments d'assurances
- Vidange rapide, plaquettes...

4 2 . 0 3 . 0 1 . 0 2

## CENTRE DE CONTRÔLE TECHNIQUE DE GEMENOS



CCTA GEMENOSIEN - R.N. 8 - ROUTE DE TOULON  
(en direction Menuiserie LAPEYRE) 13420 GEMENOS 42.32.00.09

