

YoungCars



**CABRIOLETS
LES PLUS MYTHIQUES**

**Nos
belles
années!**

CITROËN DS 19

LA NOSTALGIE DS



**Unique en
son genre**

L'ALBUM COLLECTION DES ANNÉES 70

RENAULT 18



DANS LA COUR DES GRANDS

TRIUMPH TR3



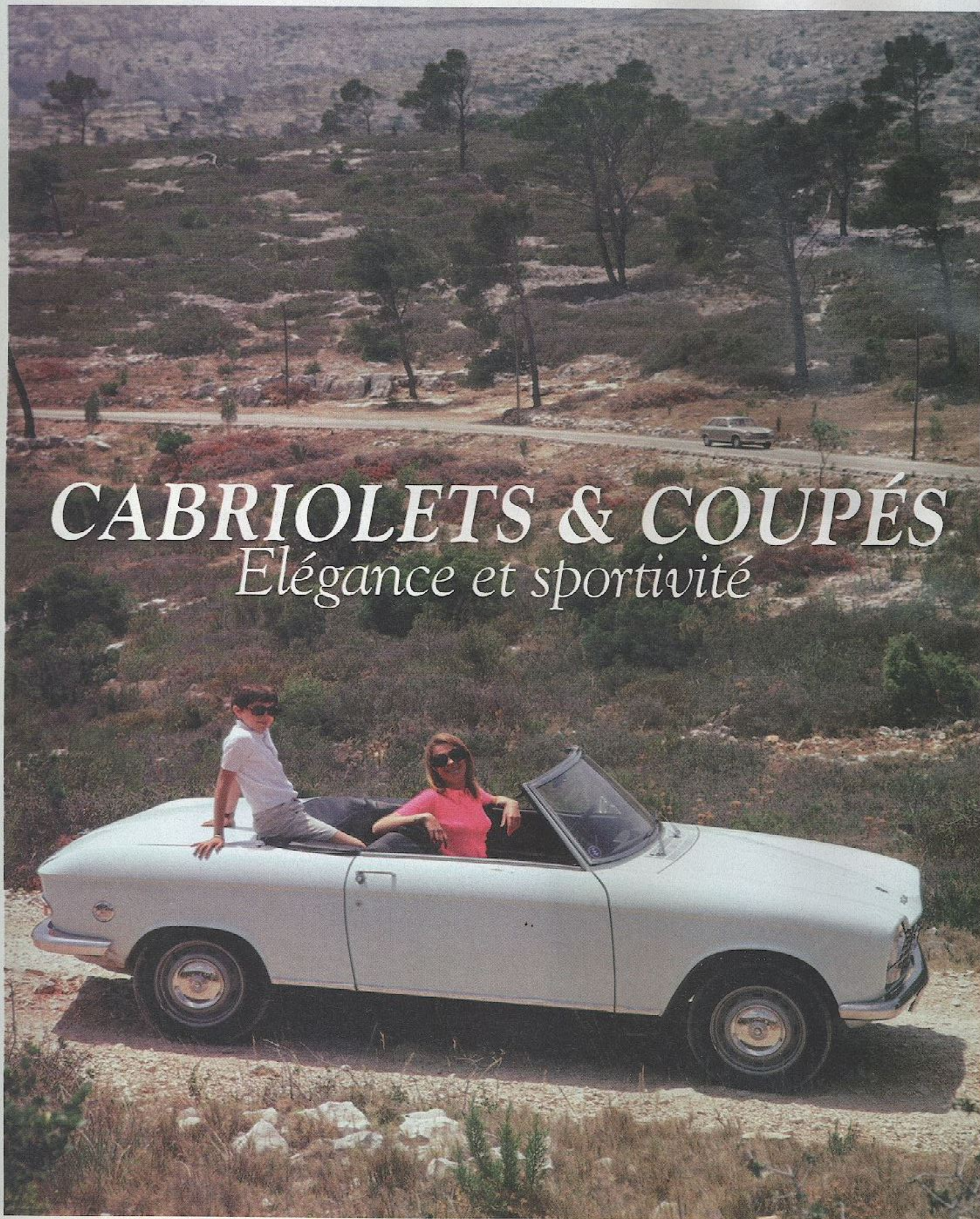
SO BRITISH

L 17953 - 11 - F: 6,99 € - RD



Janvier-Février-Mars 2022 - BEL : 7,29 €





CABRIOLETS & COUPÉS

Élégance et sportivité

Longue tradition que celle des coupés et cabriolet Peugeot : le premier coupé de la marque, le type 21, a été réalisé en 1898. Depuis les années trente, chaque modèle de la marque au Lion, ou presque, a été gratifié d'une version coupé et d'une décapotable (en torpédo, cabriolet ou berline découvrable). Au fil des décennies, ces voitures raffinées ont toujours manifesté une discrétion et un goût très sûr, qui en ont fait d'émérites représentantes de l'élégance française. Dès les années vingt, des cabriolets et dérivés sportifs sont présents aux deux extrémités de la gamme Peugeot, de la 5 CV type 172 R à la 18 CV sans soupapes type 174 S, en passant par la 9 CV type 177 M et la 12 CV Six.

Première Peugeot produite en très grande série, la 201 est disponible en cabriolet et coupé, tout comme la 301 qui, de plus, bénéficie d'un roadster équipé d'un spider et d'un pare-brise rabattable. La 401 peut aussi se prévaloir d'un large choix de carrosseries. Parmi celles-ci, un coach décapotable et un superbe roadster, auxquels s'ajoute le coup d'éclat de l'Eclipse. Coupé Cabriolet à toit en tôle rétractable électriquement l'Eclipse, fruit de l'imagination du styliste Georges Paulin, commercialisé par Peugeot en octobre 1934, il apparaît comme le premier coupé cabriolet de série de l'histoire.

Quant à la 601, haut de gamme doté d'un noble six cylindres, elle hérite de superbes carrosseries - coach Grand Luxe, roadster, cabriolet et Eclipse - qui s'illustreront dans les concours d'élégance très en vogue à cette époque. Le nouveau et élégant design «Fuseau Sochaux» ajoute à la séduction des modèles de la génération 402 à 202. Pas moins de quatre variantes «plaisir» caractérisent la 402 : coach, cabriolet quatre places, roadster et Eclipse, dont la commande du pavillon devient mécanique à partir de 1937. La gamme de la petite 202 s'étoffe en 1939 avec le lancement d'un joli cabriolet. Il sera repris au lendemain de la guerre et produit jusqu'à la fin de 1948.

La tradition des coupés et cabriolet se perpétue



403 cabriolet

après le conflit. De ligne très pure, le cabriolet 203 est lancé au Salon de Paris de 1951. A son élégance, il ajoute un équipement supérieur à celui de la berline, dont une sellerie en cuir. Avec une finition encore plus poussée, il sera baptisé Grand Luxe en 1954. Un coupé est intronisé un an après le cabriolet, dont le dessin du pavillon fait preuve d'originalité. Il disparaîtra du catalogue en avril 1954.

Pour le cabriolet 403 lancé au Salon de 1956, le Centre de style Peugeot a décliné la ligne de la berline dessinée par Pininfarina. L'habitacle est garni de cuir et les roues reçoivent en série des enjoliveurs à rayons. Réalisé dans les ateliers de La Garenne, mais avec un surcoût de 80 % par rapport à la berline, le modèle s'avère fort cher. Un hard top magnifiquement dessiné sera proposé au Salon 1959, son existence sera éphémère.

Egalement dessiné par Pininfarina, le cabriolet 404, révélé en 1961, est la première Peugeot à porter le logo du carrossier, la voiture étant assemblée dans ses ateliers de Turin. Contrairement au 403, ce

COUPÉ CABRIOLET

Le coupé cabriolet est une carrosserie automobile ouverte et découvrable grâce à un toit rigide escamotable dans le coffre, avec un pare-brise fixe, et des portes sans encadrement supérieur. Il peut être dérivé d'une berline ou d'un coupé. Ce type de véhicules existe depuis les années 1930.

Ce type de carrosserie est un sous-type du cabriolet. L'appellation «coupé cabriolet» est relativement récente et était à l'origine une appellation commerciale utilisée par Peugeot, d'abord pour la Peugeot 206 CC (d'où «CC»).

Les premières voitures de ce type sont dues au styliste et ingénieur autodidacte Georges Paulin (1902-1942) qui a développé vers 1932 le système appelé «Eclipse» qui équipera dans un premier temps une Hotchkiss (jamais commercialisée) puis une Lancia Belna, mais surtout les Peugeot 301 et Peugeot 601 puis Peugeot 401d et Peugeot 601d et enfin la célèbre Peugeot 402.

Paulin a déposé cinq brevets entre février 1931 et 1935. Ils concernaient le système Eclipse (marque déposée à son nom à l'époque) et prévoyaient que le mouvement du toit et du coffre serait assuré soit par des moteurs électriques (prototype Hotchkiss), des vérins pneumatiques et un compresseur (601 D) ou un mécanisme manuel (Lancia Belna). Le premier prototype construit fut une maquette échelle 1/10° d'une Rosalie Citroën. Elle fonctionnait avec des micromoteurs alimentés par des piles. Deux constructeurs obtinrent une licence : Lancia et Peugeot. La première copie (sauvage) fut réalisée par Chrysler (Le Baron) en 1941, la seconde par Ford.

Georges Paulin fut ensuite coopté par Bentley pour lequel il dessina quatre voitures. En 1939, il fut affecté aux études aérodynamiques de l'usine aéronautique militaire Kellner-Béchereau. Ce Résistant fut exécuté en 1942.



201 cabriolet

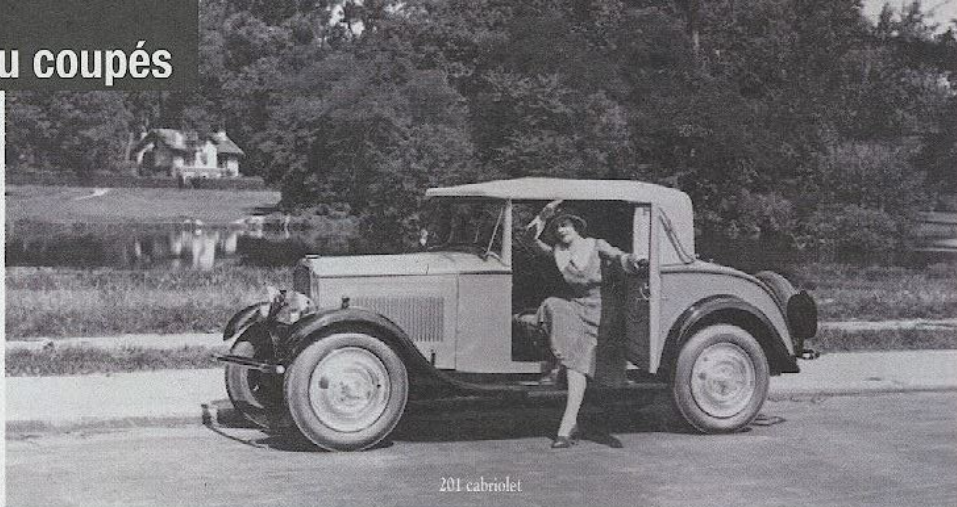
cabriolet ne partage aucun embouti commun avec la berline 404. Sa silhouette n'est pas sans évoquer les cabriolets Fiat 1500 et 1600 S du même créateur. Contrairement à son moteur à injection, qui offre 13 ch supplémentaires, au Salon de Genève de 1962. L'année suivante, Peugeot lance le coupé uniquement proposé avec le 1,6 litre à injection de 85 ch.

Création du bureau de style de la marque les coupés et cabriolet 204, intronisés au Salon de 1966, conservent la ligne générale de la berline (réalisée en collaboration avec Pininfarina) avec un empattement raccourci. Ils seront remplacés quatre ans plus tard par les cabriolet et coupé 304 qui, avec une puissance portée à 80 ch, deviendront 304 S en 1972. Quant au coupé 104, qui apparaît en 1973, son empattement court en fait essentiellement une petite voiture urbaine. Il est par ailleurs doté d'un volet arrière. Sa version ZS au moteur plus puissant (66 ch) lui donnera en 1975 des performances plus dignes de la route.

Les coupés et cabriolet 504 sont lancés de concert six mois après la berline. Mais mis à part l'ensemble mécanique, les deux voitures n'ont rien de commun avec cette dernière. L'empattement a été réduit de 19 centimètres et la voie arrière élargie de cinq. Quant à la motorisation, elle n'est proposée qu'en version à injection. Le talent de Pininfarina a fait de ces voitures de très séduisants modèles marqués par l'art italien. Il s'agit en fait de voitures nouvelles dotées d'un comportement routier spécifique. Elles bénéficieront ultérieurement du V6 de la future 604.

Au cours de la période récente, le coupé 406, également dû à Pininfarina, est souvent considéré comme l'un des plus élégants jamais proposés par Peugeot. Il a assurément été l'une des plus belles voitures de son époque.

En 2000, le lancement de la 206 CC à toit rétractable a constitué un événement historique pour la marque au Lion. Brillante descendante de l'Eclipse, invention visionnaire, la voiture en a représenté la version moderne et a fait école. Son prix très abordable lui a assuré un succès commercial considérable, jusqu'à devenir le cabriolet le plus vendu en Europe. Les actuelles 207 CC et 307 CC en assurent la relève.



201 cabriolet



201 B Berline

Retour en arrière 201, UNE FAMILLE QUI VA AVOIR UNE SACREE DESCENDANCE !

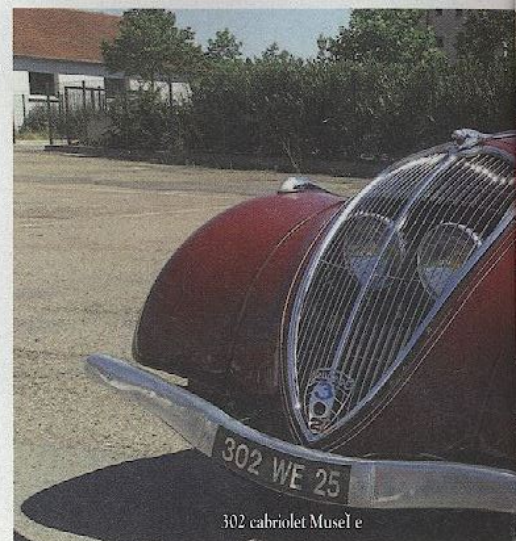
La marque va réussir une excellente opération en lançant en 1930, un an avant la grande crise économique qui va toucher l'hexagone, une petite berline à la caisse fermée, reléguant les configurations roadster ou cabriolet pour les seuls loisirs...

Elle sera rapidement épaulée par la 301 en 1932, au châssis plus long que celui de la 201, aux roues AV indépendantes et au 4 cylindres de 1 465 cm³. En 1934, la firme décide de lancer simultanément les 401 et 601, façon de monter en gamme puisque la 401 est une 10 CV et sa grande sœur une 6 cylindres de 2 148 cm³. Ces 2 modèles vont inaugurer en 1935 le fameux système «ECLIPSE» fourni par le carrossier POURTOUT : un toit rigide escamotable dans le coffre !

Mais c'est pour le millésime 1936 que le système



302 roadster 1937-1938



302 cabriolet Musée

va vivre ses heures de gloire avec la présentation par l'intermédiaire de la 402 de la ligne «FUSEAU SOCHAUX».

Cette dernière est proposée simultanément en 4 versions découvrables en plus des berlines traditionnelles... On peut obtenir soit un roadster avec 3 places sur la banquette et 2 places dans un spider non protégé par la capote, soit un «cabriolet décapotable» qui a l'avantage de mettre tous les occupants de la voiture à l'abri (un coach 2 portes «décapsulé» en somme...).

L'Eclipse est quand à elle disponible en 2 versions : coupé 2/3 places et coach (châssis long) 5/6 places. Il est à noter que pour 1937, la commande du toit escamotable deviendra mécanique, les propriétaires ayant la fâcheuse «manie» de faire fonctionner la manœuvre du toit à tout va, et de mettre les 2 batteries de 6 volts «à genoux» en quelques jours !

La 201 quitte la scène la même année, remplacée par une 302 qui n'est qu'une 402 réduite dans toutes ses proportions, disponible seulement en berline et cabriolet.

DISPARITION DU CABRIOLET 302

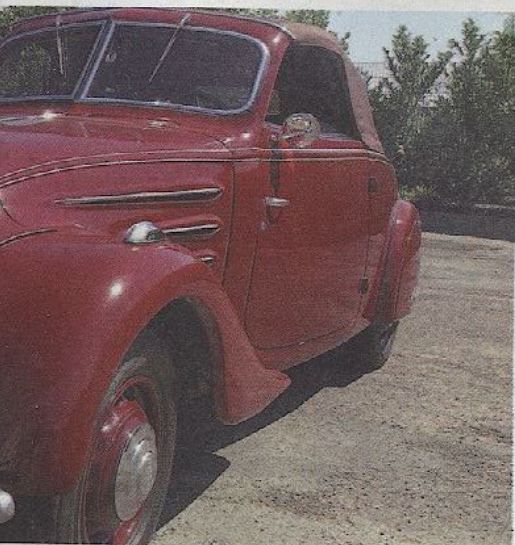
1938 voit la disparition (déjà !!) du cabriolet 302, la 402 est présentée en coach transformable, conservant ses montants latéraux...

La 202 apparaît en février et remplace une 302 à la carrière pour le moins éphémère !

Une berline 4 portes découvrable et un cabriolet 2 portes sont proposés à la clientèle.

“La 402 «Eclipse» reste proposée mais l'arrivée de la deuxième guerre va vite mettre un terme à la production de voitures civiles...”

En 1946, l'heure n'est plus au prestige, seule la 202 est reprise en berline découvrable et cabriolet et ce jusqu'en 1948, gagnant au passage des freins hydrauliques à la place de ces antiques câbles. La 203 est présentée cette même année, en berline ou berline découvrable jusqu'en 1951 où arrivera sur le marché un véritable cabriolet à 2 portes.



CE DERNIER RESTERA EN PRODUCTION JUSQU'À L'ARRIVÉE DU CABRIOLET 403 EN 1956...

Inutile de s'appesantir sur les lignes de la 403, les amateurs de séries policières américaines savent qu'elle a été popularisée au-delà de toute espérance par un célèbre inspecteur en gabardine ! Il est à noter que, bien qu'ayant la même mécanique que la berline du même nom, elle disposera d'un traitement intérieur et d'un choix de couleurs infiniment plus luxueux que cette dernière...

En 1961, Peugeot, associé à Pininfarina, présente la 404 coupé/cabriolet. Elle sera la première voiture à n'avoir AUCUN emboutis en commun avec la berline éponyme...

L'année 1967 salue l'apparition de la 204 coupé/cabriolet, à l'empattement beaucoup plus court que celui de la berline.

L'année suivante voit arriver la mise à la retraite de la 404... En effet, la 504 est présentée, et une version cabriolet va voir le jour en 69. Cette dernière sera toujours due au coup de crayon du célèbre designer italien et fabriquée dans ses

locaux de Turin.

En 1970, c'est au tour de la 204 de laisser la place à sa grande sœur 304, qui n'en diffère que par sa calandre, ses feux AV et AR ainsi que son levier de vitesses au plancher...

La gamme restera quasi inchangée jusqu'en 1975, qui verra l'apparition d'une 504 restylée et uniquement disponible avec le V6 PRV.

Les 304 tireront leur révérence la même année, malgré l'apparition en 73 d'une 304S, un peu plus puissante.

La 504 V6 n'ira pas au-delà de 1978 (977 voitures produites !) et la marque devra ressortir d'urgence le 4 cylindres à injection pour doper des ventes au plus bas !



Elle bénéficiera à nouveau d'un restyling en 1980 qui la fera «durer» jusqu'en juin 1983.

Bien qu'une version cabriolet de la 505 ait été envisagée (2 exemplaires construits), la production en série ne vit jamais le jour...

C'est ensuite 3 longues années de «traversée du désert» qui attendent les amateurs de cabriolets Peugeot... C'est à la 205 (qui a très probablement sauvé la firme de la disparition !) que reviendra en 1986 le soin de reprendre l'étendard laissé vacant.

On «scalpe» donc un coach 3 portes, tout en laissant un arceau de sécurité au niveau du montant central et l'on s'empresse de surfer sur la vague du succès de l'époque en y greffant le 1 588 cm3 de 115 CV de la légendaire GTI...

Retour de la mode cabriolet

La mode revenant au cabriolet, il n'est pas étonnant que la 306, présentée en 1993, hérite l'année suivante d'une version «Pininfarina», qui aura aussi pour mission de succéder à la 205, atteinte par la «limite d'âge»...

C'est enfin le retour à un véritable cabrio', aux lignes fluides et sans arceau, en bref le digne héritier des 404 et 504... Le public ne s'y trompera pas en lui réservant le meilleur accueil jusqu'en 2002, où sera présenté au Mondial de Paris la 307 CC.

Devant les soucis que présentent une simple capote (peu solide en cas de choc, trop facile à voler ou à vandaliser), Peugeot présente en 2000 la 206 CC, en fait un retour «aux sources» de la marque, une réminiscence des fameuses Eclipses d'avant-guerre, mais avec une cinématique plus fiable et un coût de production (brevet Heuliez) infiniment moins élevé !

Là aussi, le succès est au rendez-vous !



403 cabriolet



203 découvrable, 1949



306 cabriolet 1999



403 cabriolet

CONCLUSION

Peugeot semble aujourd'hui avoir trouvé la voie de la réussite avec ses cabriolets à toit rétractable, les chiffres de production en sont la preuve évidente...

ACHETER UN CABRIOLET PEUGEOT

Si se procurer un 306 ou une 206 CC ne pose pas de gros problèmes, la prudence s'impose pour les modèles antérieurs...

205 : souvent usée jusqu'à la moelle ! Et malheureusement trop fréquemment «tunée» par le Jacky du coin...

Prévoyez une nouvelle capote (elle tiennent souvent avec du Chatterton !) et faites ATTENTION à la CTI : un moteur de 115 CV sur un train AV de CT 80 CV ! De plus, la rigidité n'était pas au rendez-vous... Préférez une CT voire une Junior, plus calme...

LES 204/304/404/504

De deux choses l'une : soit elles ont été restaurées dans les règles de l'art et vous allez le payer au prix fort, soit elles baignent dans «leur jus» et vous n'êtes pas au bout de vos peines...

Pour être clair, ces modèles font partie des pires «nids à rouille» de toute la production mondiale !! Dans de telles conditions, une 504 même à 1 000 € sera une excellente affaire pour le vendeur ! A moins d'être carrossier/tôlier bien sûr...

203/403

De deux choses l'une : soit elles ont été restaurées leur nombre explique leur cote... Rares sont les bases saines «à retaper»...

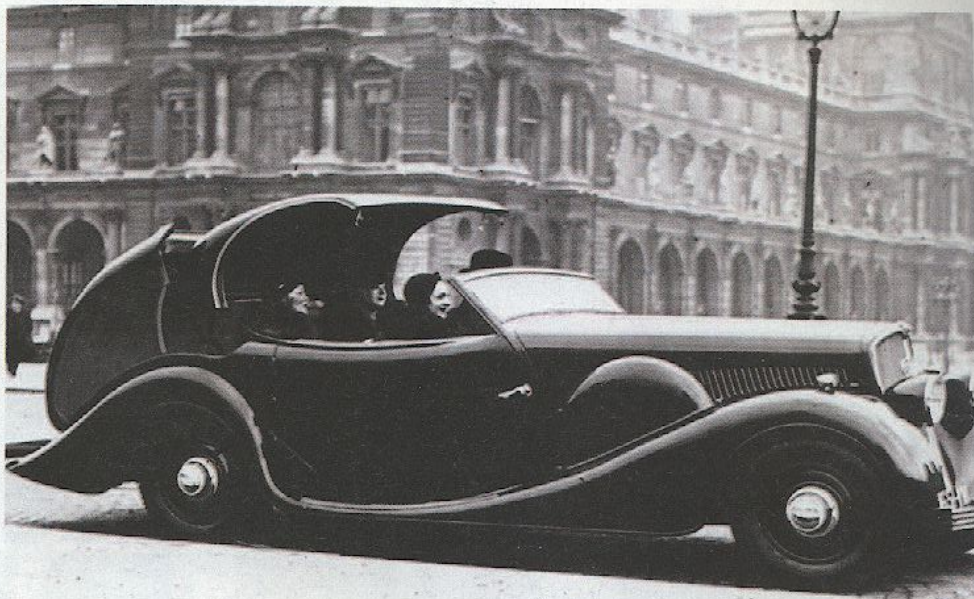
202

Peut-être reste-t-il une (ou deux ?) fond de grange disponible pour «pas trop cher»...

201/301/401/601/302/402

Voitures de Collection avec un «C» majuscule ! Une 402 «Eclipse» 1937 à toit électrique vous classe tout de suite parmi les grands de ce monde !

301 coupe/cabriolet 1936



Cabriolet 601 Eclipse Pourtout, 1934



504 cabriolet