L'Exposition "Interdite"
du 16/01 au 28/06/09

Nous avons souhaité lever le voile sur les modèles qui n'ont pas vu le jour ou qui une fois au stade de prototype n'ont pas pu s'insérer dans la gamme PEUGEOT.
Constamment un constructeur doit travailler sur de nouveaux projets, sa survie en dépend. Souvent les projets qui semblent correspondre à une demande à un moment se trouvent rapidement décalés par rapport au marché et sont abandonnés.
Quelques prototypes ont pu être conservés par l'Aventure PEUGEOT, à l'état de développement au moment où l'étude s'est arrêtée. Quelques uns sont même quasiment aboutis, mais le plus souvent ils sont figés dans leur évolution sans avoir dépassé le stade de pré-série. Cependant ils sont le reflet d'une époque et d'un style.
Pour ceux dont il ne reste plus d'échantillon à l'échelle 1, il reste toutefois les dessins, les plans, les photos et mieux encore les maquettes à l'échelle 1/5ème.
Ainsi dans cette exposition nous allons balayer la période qui s'étend de 1933 à 1996, pour trois catégories d'automobiles : les véhicules de tourisme, de compétition et ceux destinés au marché particulier des véhicules militaires pour l'Armée française.
Pour les cycles, un produit présente une histoire plus particulière : le quadricycle Peugeot Frères, basé sur une moto et qui dans sa configuration ne correspondait pas à l'évolution souhaitée par Automobiles Peugeot en 1902.
De même pour un produit, hors standard, fruit de la Société Peugeot & Cie : les couronnes dentaires qui, exemple d'un article fabriqué à partir d'acier inoxydable "PEUGINOX", est unique en son genre et a valeur de prototype de démonstration.
Et enfin, nous présentons également le concept de mobilité urbaine : TULIP, qui malheureusement n'a pas été concrétisé.
Véhicules et produits exposés :

- Automobiles de tourisme
  - châssis de 402 B Diesel HL50 – 1936
  - 104 trois-corps (avec volume coffre) - 1975
  - 104 break – 1975
  - 504 coupé sport - 1979
  - 505 cabriolet – 1982
  - 505 coupé – 1984
- Automobiles de compétition
  - 305 rallye V6 – 1981
  - 305 rallye version tourisme – 1981
- Automobiles militaires
  - 208A chaînrail – 1933
  - Jeep tout-terrain VSP – 1955
- Motocyclette
  - Quadricycle – 1902
- Divers
  - Couronnes dentaires
- Concept de mobilité urbaine
  - TULIP - 1996

Maquettes, moteur, dessins, photos

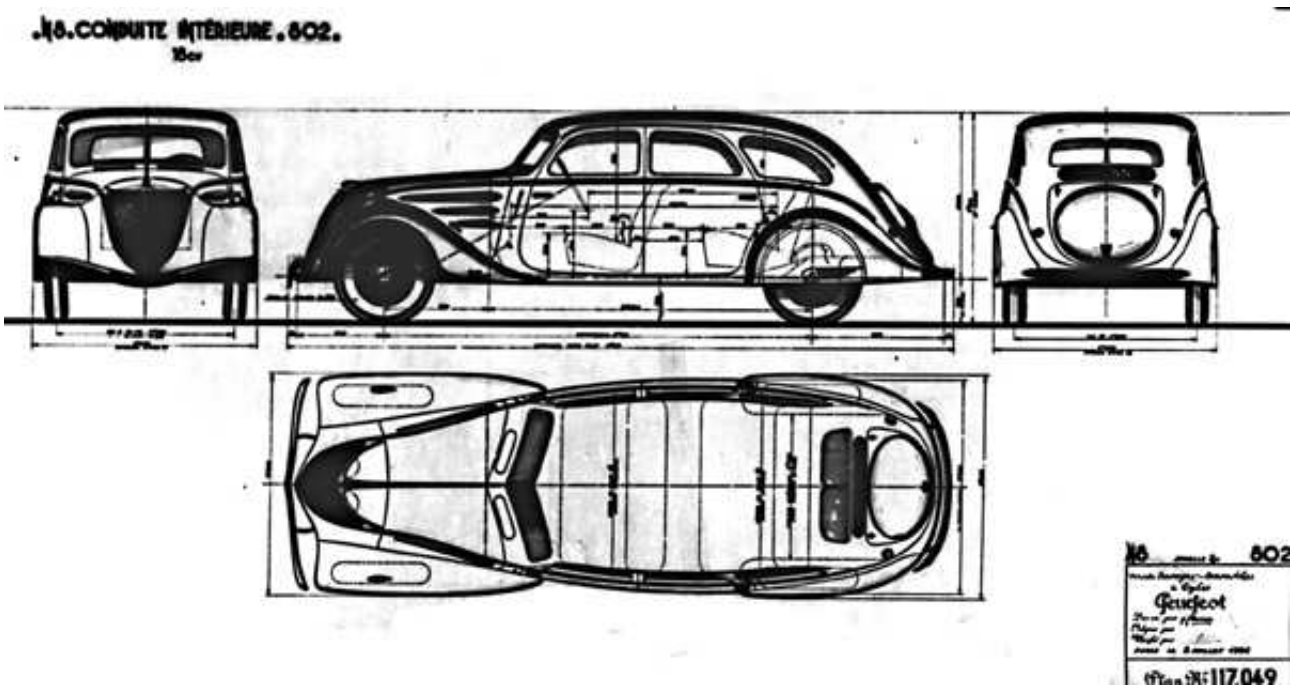
- maquettes au 1/5ème de 203 et 303
- moteur V8 de 802
- dessins de carrosserie de 402 et 802
- photos de prototype de 203 de 1942, de Jeep RA, de 208A

Véhicules de tourisme
1935 à 1942

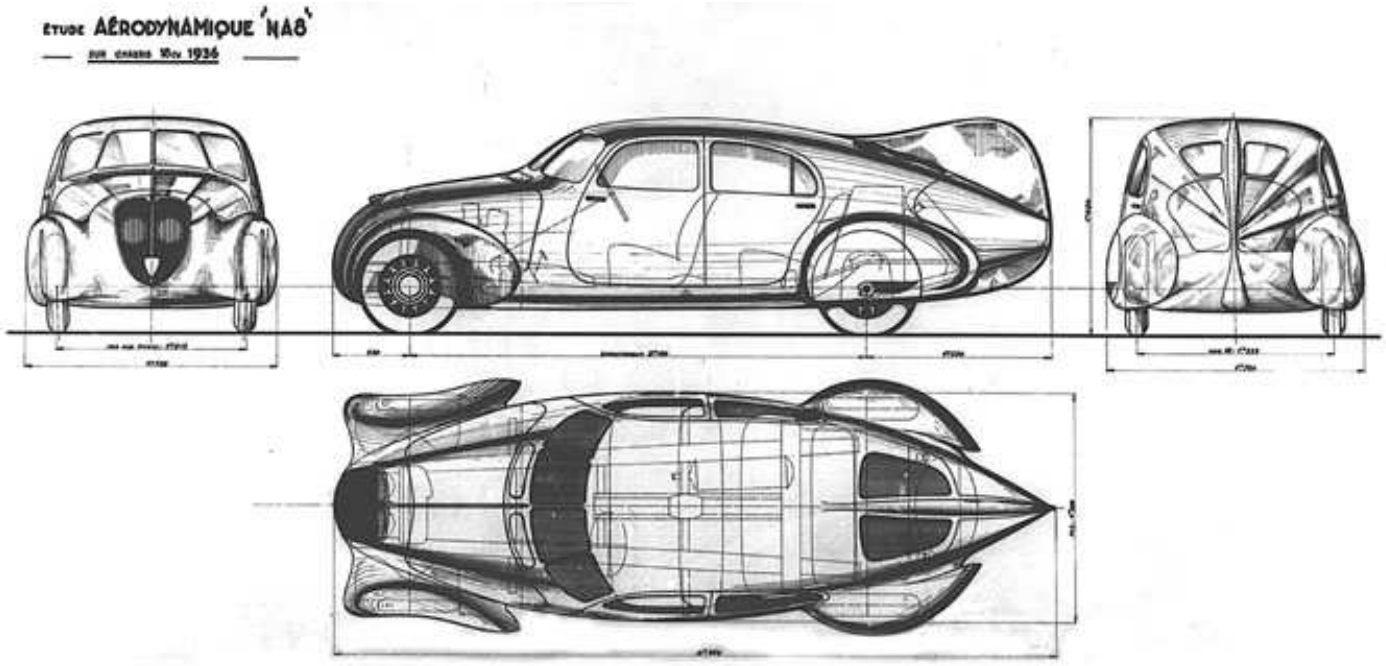
Photo de maquette en plâtre, à l'échelle 1, de prototype de carrosserie 402 - 1935
Style non retenu, à noter les phares logés dans les ailes, contrairement à la version définitive qui elle aura ceux-ci derrière la calandre.

Châssis de 402 Diesel HL50 de 1936
Peugeot commence à fabriquer des moteurs diesel à partir de 1928, à la "Compagnie Lilloise des Moteurs", notamment pour les les véhicules utilitaires.
Le moteur HL50 - 4 cyl. de 2.3 litres et de 55 ch -, mis au point en 1936 est d'abord monté en série sur les utilitaires légers MK. Les premiers essais sont fait en 402 en 1938, avant de lancer la production en série.
En 1939, la guerre stoppe le développement des 402 Diesel.

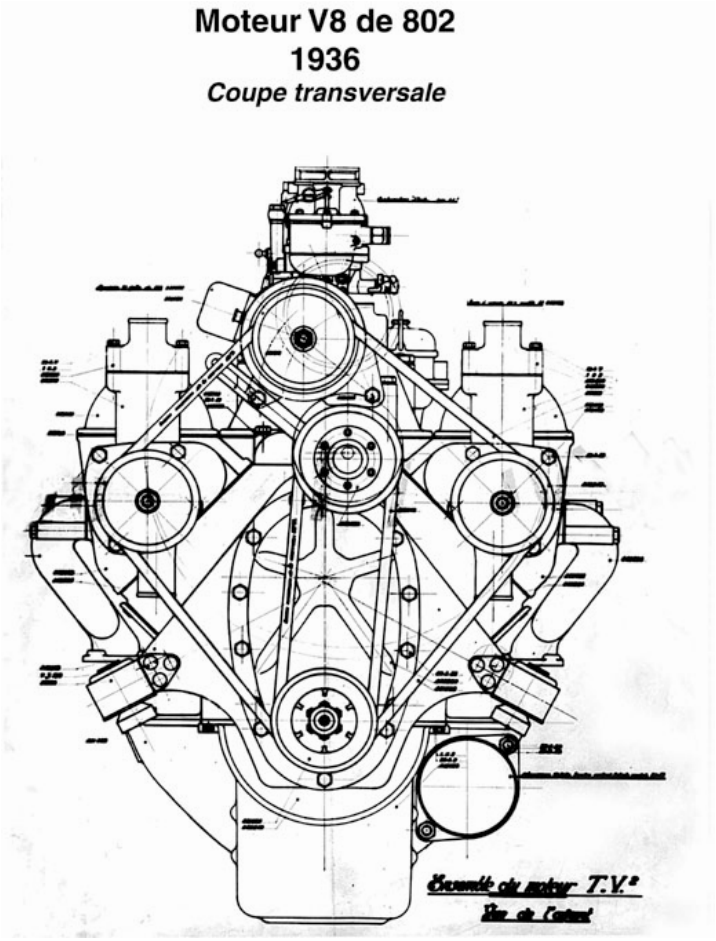
Dessins et photos de prototype 802 de 1936.
La version standard était très proche de la 402 Limousine de 1935



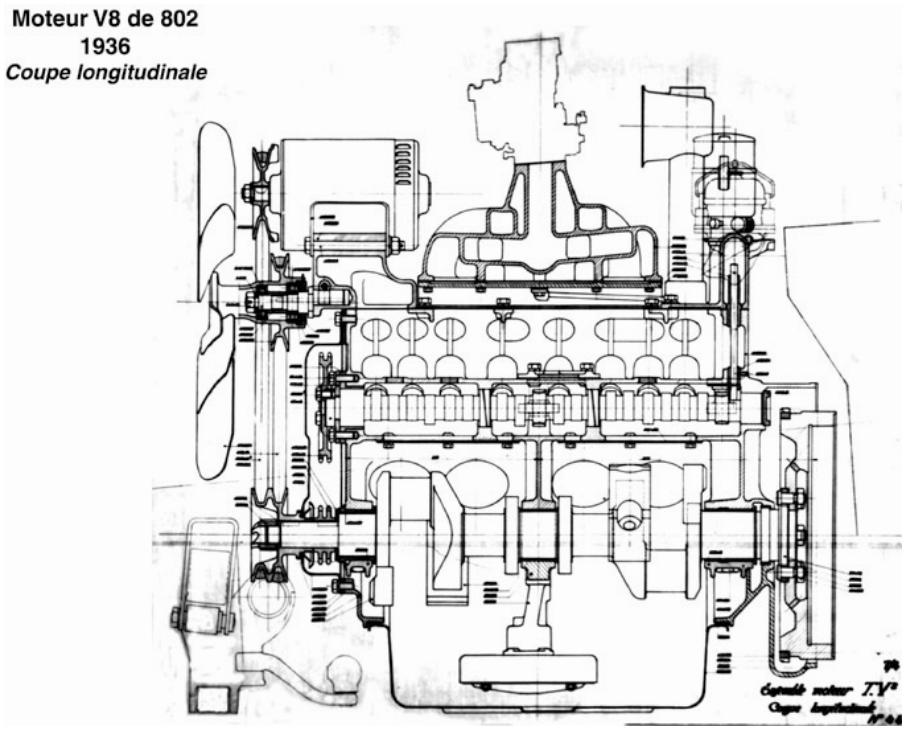
Par contre la version aérodynamique créée par l'ingénieur Jean ANDREAU est très différente avec son pare-brise en quatre panneaux et son profilé terminé par une nageoire de poisson.



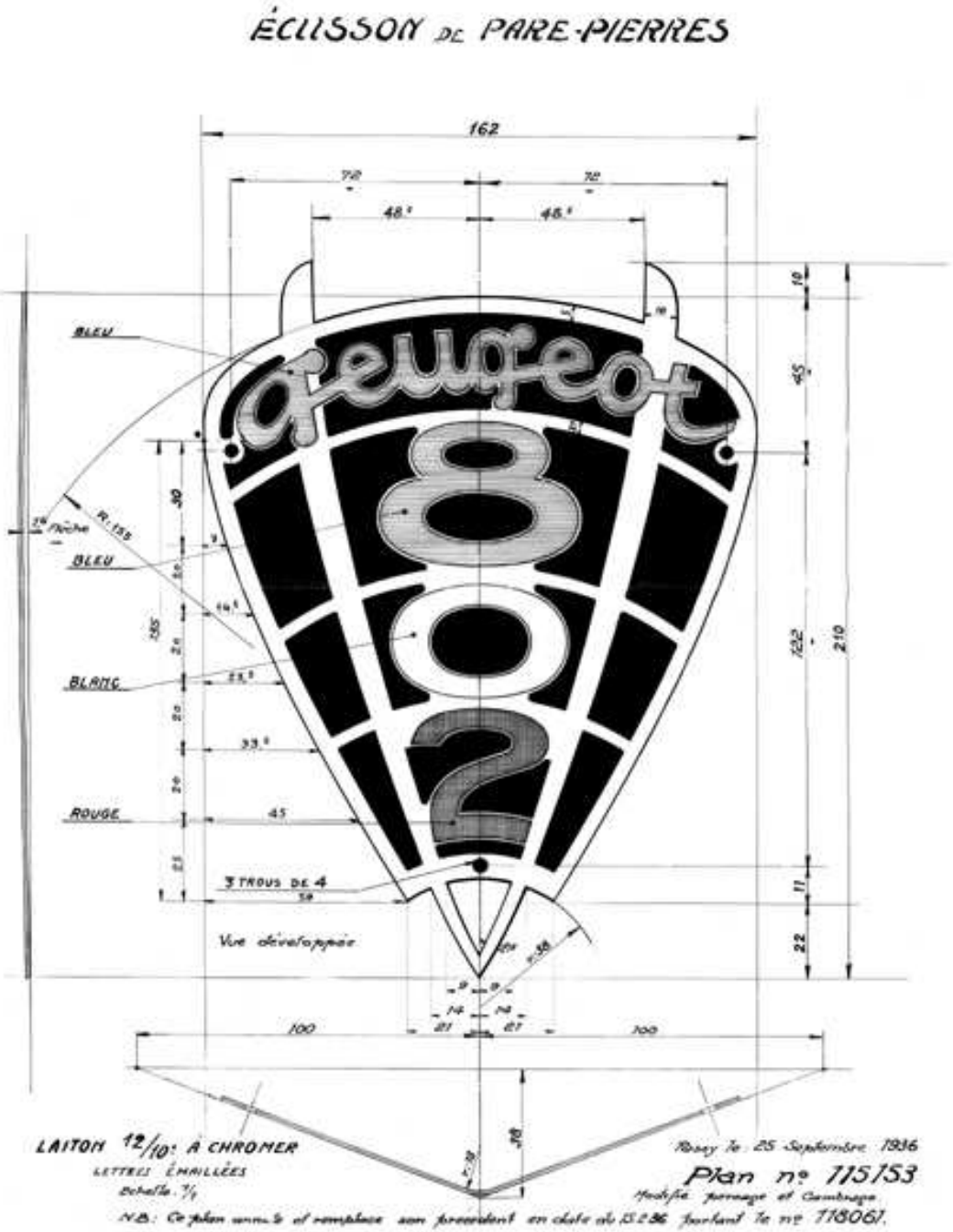
Dessin en coupe du moteur qui fut étudié pour ce modèle



autre vue de ce même moteur

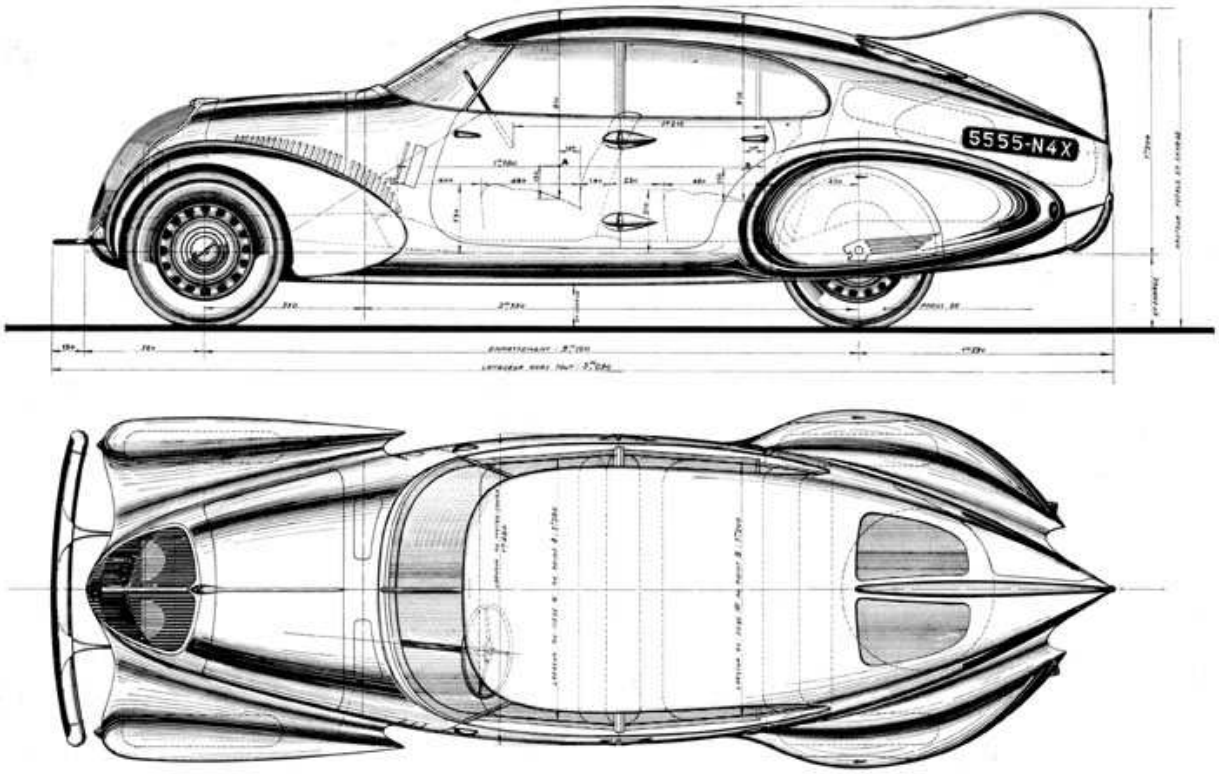


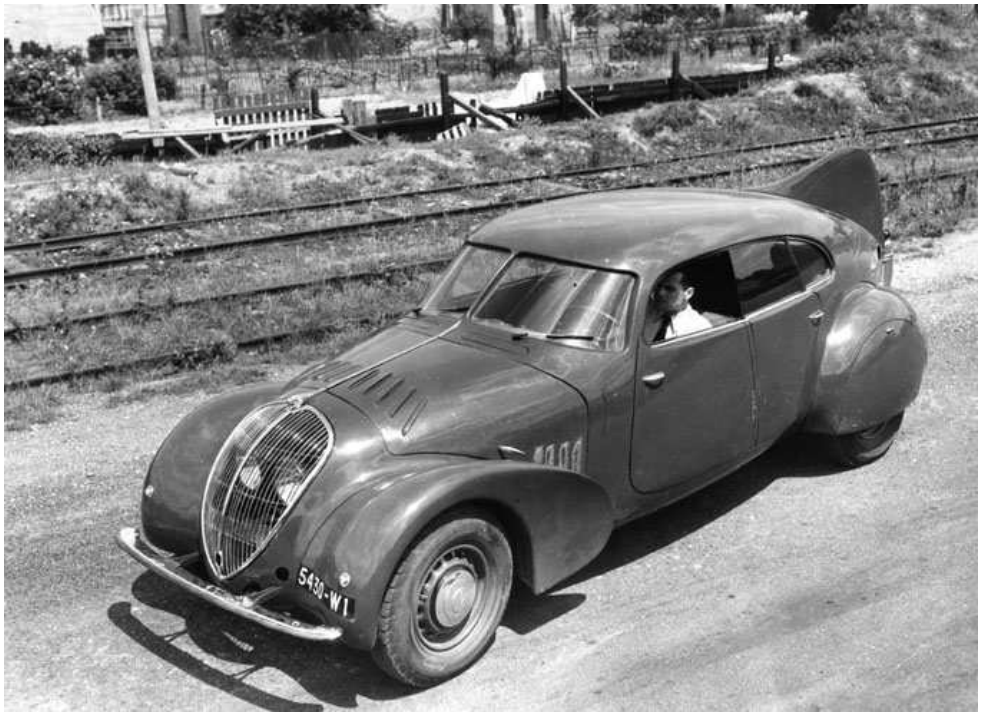
et du monogramme que devait porter ce véhicule

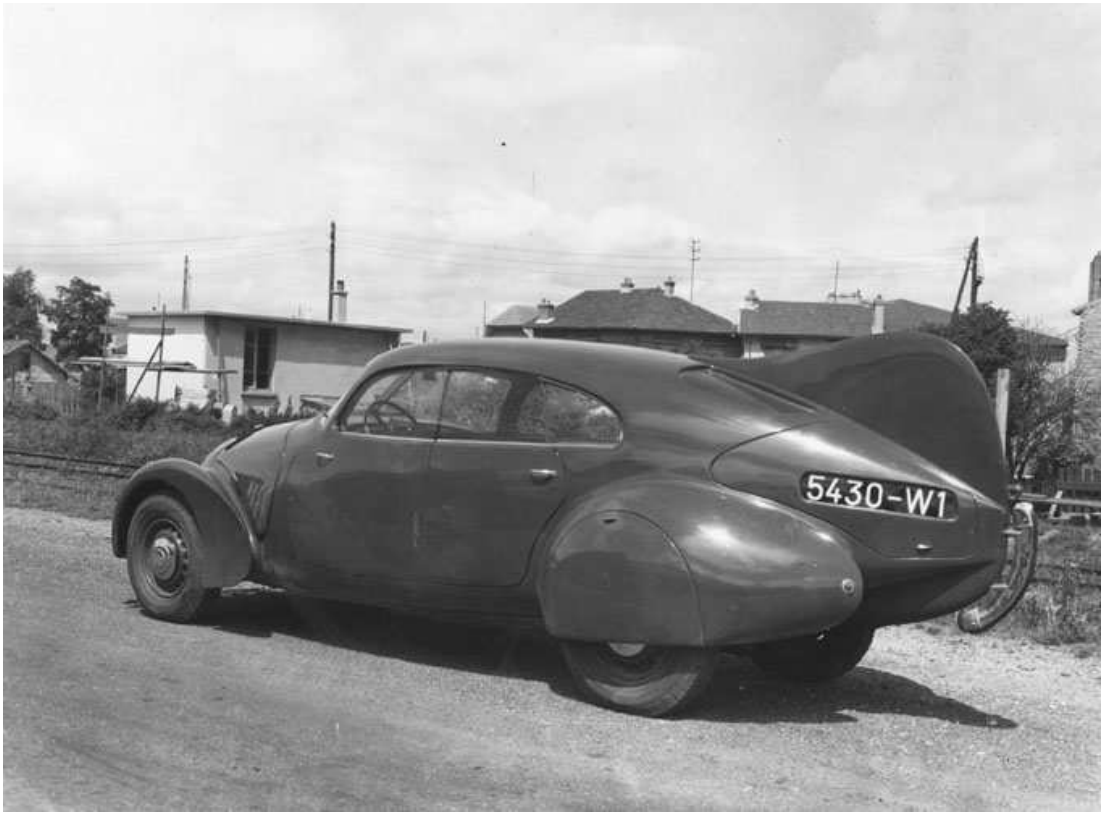


En 1936 une version aérodynamique de la 402 est également étudiée, très semblable à la 802, mais avec un pare-brise en deux panneaux et des ailes AV et AR différentes.
Un exemplaire connu existe encore à l'heure actuelle.

CONDUITE INTÉRIEURE PROFILÉE N 4 X SUR CHASSIS 402





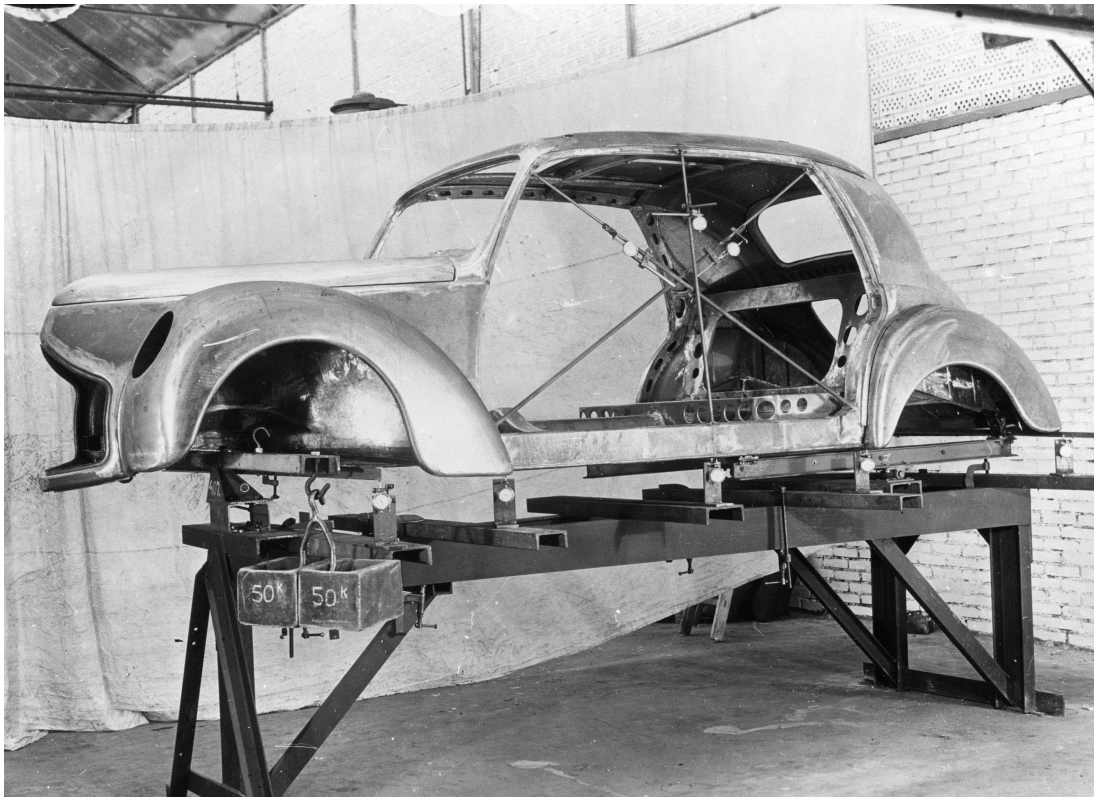

5430-W1

5430-W1
5430-W1
5141

La seconde guerre mondiale stoppe l'évolution de la génération 02, cependant dès 1942 des études sont réalisées pour préparer la relève.
Une berline 10 ch est étudiée et donnera naissance à la 203 en 1948.

Voici deux versions non retenues qui marie le style AR de la 402 et AV de la 203.

Plusieurs versions sont étudiées, à remarquer que dès cette époque la coque est auto-porteuse.



Pour mémoire voici une 203 dans sa version définitive :

Pour compléter la gamme une autre berline est étudiée dès le début des années 50, la 303, dont 2 maquettes de style sont exposés. Le projet n'aboutira pas et quelques années plus tard, en 1955, ce sera la 403 qui verra le jour.

1975 à 1984

104 trois-corps - 1975
A partir des années 1970 le style de carrosserie avec un hayon arrière se généralise en Europe. On parle alors de carrosserie à 2 ou 3 corps. L'habitacle passager étant un corps, le compartiment avant un deuxième et le coffre un troisième.
Projet de version complémentaire à la berline lancée en 1972 et qui offrait l'avantage d'un coffre distinct plus volumineux que sur le modèle à hayon.
La ligne générale n'étant pas des plus heureuses, le projet fut abandonné et le modèle avec hayon adopté en 1976.

104 break – 1975
En même temps que la version trois corps, une étude est lancée pour adapter la 104 en break.
Le résultat est assez élégant cette fois-ci. Mais par contre l'étude de marché laisse présager de la faiblesse de la demande.
De nouveau le projet est abandonné.
On peut penser qu'aujourd'hui un petit break de ce type aurait sa place dans la gamme Peugeot.

504 coupé sport USA – 1979
Destiné à compléter la gamme Peugeot et à conquérir le marché américain du coupé sportif, ce véhicule dessiné par le carrossier Pininfarina devait être motorisé par un V6 à injection de 121 ch ou un 2,2 litres turbo-compressé de 165 ch. Un premier prototype dépassera les 205 km/h.
Après avoir été prévu pour être lancé commercialement en mars 1982, les difficultés financières de Peugeot et la part trop grande du risque sur le marché US conduisirent à l'abandon du projet E27.

505 cabriolet USA – 1982
Première réalisation du carrossier américain "Cars & Concepts" commandée par Peugeot, ce cabriolet sur base 505 berline préfigurait le projet de commercialisation des versions coupé / cabriolet sur le marché US. Il devait compléter la gamme des 505 Sedan et Station Wagon commercialisée aux USA depuis 1980. Il est équipé du moteur classique 4 cylindres injection XN6 de 1971 cm3 pour 97 ch, monté sur les 505 standard.
Il fut le seul exemplaire fabriqué.

505 coupé USA – 1984
Faisant suite au cabriolet sur base 505 berline, ce coupé était la poursuite du projet de commercialisation des versions coupé / cabriolet sur le marché US. Comme les 505 Turbo commercialisées aux USA il est équipé du moteur turbo-injection, 4 cylindres N9T de 2 155 cm3 pour 142 ch.
Deux exemplaires furent fabriqués par le carrossier Cars & Concepts, mais le projet de fabrication en petite série, trop coûteux, n'eut pas de suite.

305 rallye V6 – groupe B – 1981

Cette version rallye de la 305 a été étudiée et développée entre 1980 et 1981 pour succéder à la 504 Coupé V6 Rallye et concurrencer les Audi Quatro Turbo et Lancia Beta à compresseur dans le Championnat du Monde des Rallyes.

Elle présente la particularité, contrairement à la 305 de série, d'être une roue arrière motrice. Elle devait être motorisée par un V6, 2.5 litres à 24 soupapes et double arbre à cames de 250 ch, situé à l'avant, avec une boîte de vitesses à 5 rapports accolée au pont arrière.

Le projet fut abandonné pour laisser place à la fameuse 205 Turbo 16 rallye qui eut le succès que l'on sait.

305 rallye – maquette de version tourisme – 1981

Afin d'homologuer la 305 Rallye en Groupe B du Championnat du Monde, une série de 200 exemplaires minimum devait être commercialisée.

La société HEULIEZ, carrossier français bien connu, réalisa ce prototype dans une finition "Blanc Irisé" avec une décoration dite "Compétition".

Véhicules militaires

208A Chainrail – 1933

Conçu par l'ingénieur Dufresne et mis au point par PEUGEOT le système Chainrail consiste en une bande câblée qui tourne autour de deux tambours et qui est munie de tampons de caoutchouc à l'extérieur et de maillons en acier à l'intérieur, formant un chemin de roulement. Le tambour arrière est solidaire de l'arbre de différentiel et est muni de dents qui entraînent la chaîne. Des 4 véhicules 208 A fabriqués en 1934, 2 furent livrés à l'armée pour essai. Celui-ci a été conservé par PEUGEOT.

Jeep VSP – 1956

Appelé d'abord 203 R (pour véhicule de reconnaissance) ou RA (pour véhicule agricole) ce type de véhicule est homologué en 1950 et essayé par l'armée. Mais il faut attendre 1955 pour que le Ministère de la Défense s'y intéresse sérieusement. Une commande est alors faite pour 10 prototypes du VSP (Véhicules de Servitude Peugeot), livrés en 1956 pour essai et acceptation avant la commande en quantité importante.

Peugeot comptait sur une production de 25 véhicules / jour qui occuperait 680 personnes.

Le marché ne fut pas conclu, quelques exemplaires furent vendus à des particuliers et Peugeot conserva celui-ci.Transmission 4x4 - Moteur 4 cyl. 1460 cm3 - 52 ch

Motocyclettes

Quadricycle – 1902
Un cadre de motocyclette avec quatre roues est toujours une motocyclette. Mais si vous montez à l'avant un siège d'automobile, la moto devient une voiture automobile. Telles étaient les conventions acceptées entre Automobiles Peugeot et Peugeot Frères et qui firent disparaître ce véhicule hybride des catalogues et des vitrines des magasins de Cycles Peugeot Frères.
Il est donc unique dans cette configuration, et a été conservé par Peugeot Frères en tant que prototype.

Divers

Couronnes dentaires- Peugeot et Cie – 1930
La marque "PEUGINOX" déposée par PEUGEOT & Cie en 1927 s'appliquait à l'acier inoxydable laminé à froid dans les usines de Pont-de-Roide (Doubs).
La nuance Platino-Peuginox, à haute teneur en chrome et nickel, était destinée particulièrement à l'art dentaire, la bijouterie et la joaillerie pour ses caractéristiques de malléabilité et d'inaltérabilité.
Cette panoplie de présentation de couronnes dentaire illustre la diversité d'utilisation des aciers inoxydables fabriqués par Peugeot. Elle est unique en son genre et a valeur de prototype de démonstration.

Concept de mobilité urbaine

TULIP - 1996
Dès 1991 PSA Peugeot Citroën annonçait sa volonté de mieux concilier la ville, la voiture et l'environnement.
C'est dans ce prolongement que fut conçue une vision à moyen terme du Transport Urbain Libre, Individuel et Public. Ce nouveau concept, basé sur un système de véhicules électriques en libre-service, fut baptisé **tulip**.
Complémentaire des autres moyens de transport urbain, **tulip** mettait à la disposition de clients abonnés, des mobiles électriques biplaces dans des relais répartis en divers points de la ville.
tulip était organisé autour :
- d'un réseau de mobiles en location à deux places pour la ville et pour un usage public
- d'un poste central chargé de la gestion, la réservation, l'entretien des mobiles et la facturation des courses effectuées
- d'une infrastructure urbaine composée de relais équipés non seulement d'un ordinateur pour gérer les places de parkings réservés mais aussi d'un système de recharge automatique.

L'abonnement donnait accès à une télécommande personnelle, véritable sésame de l'usager, qui lui permettait de prendre possession du mobile pour la durée de son choix en composant un code confidentiel.
tulip permettait à chacun de planifier, choisir et combiner divers modes de transport pour optimiser ses déplacements en toute liberté.
Malheureusement, trop innovateur, ce concept était en trop grand décalage par rapport à l'attente de l'usager et des collectivités publiques de l'époque. Il fut donc abandonné.