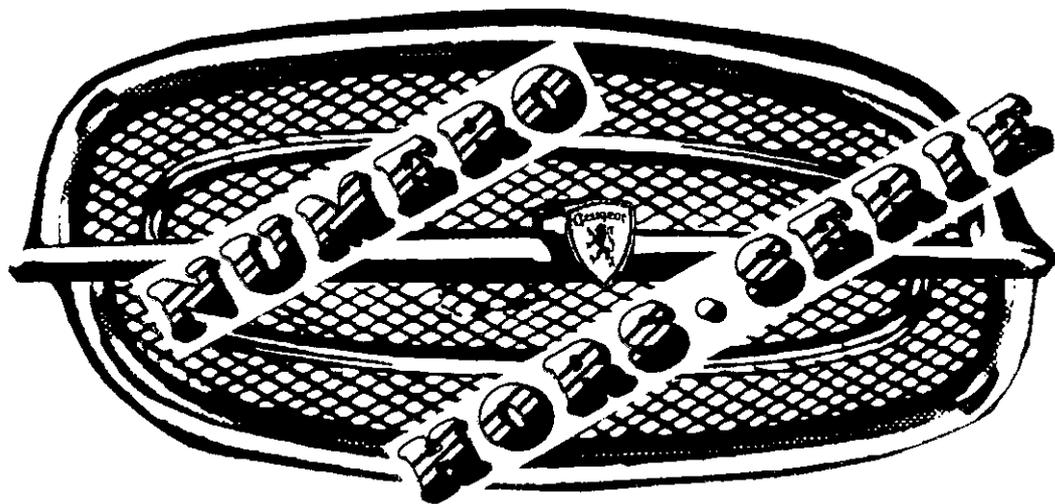


Club

403



Non ce n'est pas le camel TROPHY', la reine des sables à ses adeptes pour le grand Ténére.....

Cap Nord, Buenos Aire, Banckok ne lui font pas peur.

A Bourges, à Ouagadougou ou au Cap Nord ou à Banckok les 403 istes vivent leurs passions sans trop galérer, optimisme, sécurité, universalité. Vive la 403.



On sait presque tout sur la 403!
avec le premier HORS SERIE du

BULLETIN DE LIAISON DU CLUB 403

Membre de l'Aventure Peugeot
Membre de la FFVE

Secrétaire Général: Jacques RUIZ, 20, cheminement Glück, apt 815, 31100 TOULOUSE. Tel: 61.41.57.80. Siège Social et Président: F. Boudeville, 31430 Montégut-Bourjac. Région nord et ouest: Franck HUMBERT, 11, rue de l'évangile, 75018. Tel: (1) 42.40.54.36. Région est: Michel Ménard, 9, rue du capitaine Landolphe, 21130 AUXONNE. Tel: 80.31.43.93. Bulletin: M. BALLANDRAS: 15, av. de Mazeau, Corbiac, 33160 ST-MEDARD-EN-JALLES.

SOMMAIRE

- p. 2 Editorial
- p. 3 La 403 vit toujours!
- p. 6 Fiche technique de la 403
- p. 7 La 403 et ses symboles
- p. 12, 14, 15 Les pièces:
 - La gestion du Stock
 - Bourses de pièces
 - Demande de pièces
- p. 16 Le lion de capot
- p. 17 Références Documentation technique
- p. 19 à 29 Les Concentrations Internationales du CLUB 403

Articles techniques:

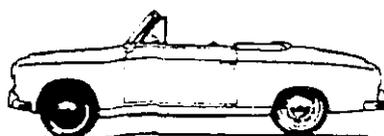
- p. 5 Vignette automobile
- p. 5 Dans le coffre de sa 403
- p. 10 Accessoires ROBERGEL
- p. 15 Passe-fil de batterie
- p. 30 Projecteurs Fantastic
- p. 32 Changement lèche-vitres
- p. 33 403 pas gla-gla
- p. 37 Protection carrosserie
- p. 39 Les ROBRI pour 403
- p. 40 Réglage des phares
- p. 42 Montage d'un alternateur
- p. 43 Huile de pont
- p. 44 Purge des freins
- p. 45 Défaut de compression
- p. 45 Le tournevis testeur

EDITORIAL

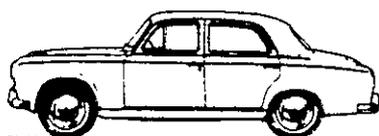
En mai 85 paraissait le n°1 du Bulletin de Liaison du CLUB. D'une suite d'informations techniques ou générales en vrac, il s'est structuré en articles et rubriques avec une documentation technique étoffée (articles repris de revues spécialisées ou écrits par un adhérent lui-même). Cette évolution a pu se faire grâce à l'acquisition par le Club d'un micro-ordinateur et que Fred Boudeville, fondateur du Club, après avoir investi l'argent nécessaire à cet achat a fait l'effort d'apprendre à se servir de cette diabolique machine, et pourtant si utile.

Notre Bulletin de Liaison est la preuve de notre existence, de notre passion, de notre santé. C'est notre image auprès de nos adhérents et vis à vis de l'extérieur, c'est parfois notre seul lien avec un isolé: il ne doit pas décevoir.

Ce Bulletin "quinquenal" est une sorte de résumé des précédents, reprenant les dossiers techniques parus jusque là, des informations et conseils permanents, ainsi qu'une rétrospective de nos quatre Concentrations Internationales.

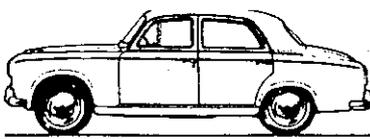


MAI

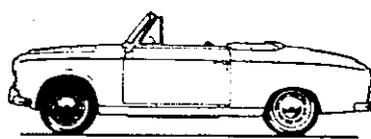


1990





Hors
Série



page 3



La 403 Peugeot vit toujours!

Et son Club vous assure de sa bonne santé!

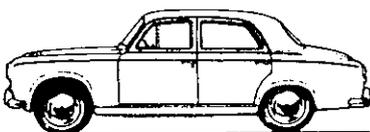
Qui ne se souvient d'avoir roulé dans une 403? Cette voiture, qui inspire régulièrement sur son passage un "Ca, c'était de la voiture!", évoque pour le plus grand nombre des Français -et pour pas mal d'étrangers- la voiture de son enfance, ou celle d'un proche parent, avec la charge émotive des souvenirs dont on ne garde que le bon, et celle aggravante de la fidélité farouche à une marque d'alors.

403: cette fameuse "spéciale de Lageneste"

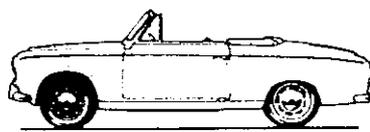
La fidélité fut toujours l'une des vertus majeures de la clientèle sochaliennaise, aussi, dès son arrivée sur le marché, en avril 1955, la 403 tentera-t-elle, également, les habitués. Qu'elles soient simplement améliorées ou résolument « Spéciales » (Constantin à surpresseur, barquette Nardi-Barbier, « Batiscaphe » de Guiraud), les 203 sont toujours au mieux de leur forme, mais si les nouvelles 1500 doivent patienter un peu avant d'assurer la succession, leurs premières sorties sont encourageantes. Les succès viendront d'abord de l'étranger (Norvège, Finlande, Madagascar, Portugal) mais, à partir de 1958, la menace se précisera. L'arrivée à maturité de la 403 coïncidera avec l'épanouissement de Roger De Lageneste. Flanqué d'un jeune Lorrain à moustaches, ex-pilote, lui aussi, de 203, et qui s'appelle Henri Greder, De Lageneste, lié familialement à Peugeot — ce qui, dans le contexte Maison, ne constitue nullement un avantage! — va conduire l'essai. Dans le plus grand secret ou du moins, avec beaucoup de discrétion, on lui a préparé une « Bombe » : cette fameuse 403 spéciale qui sera la grande vedette de la saison routière 1959. A partir d'une caisse de série, dotée de portières, capot et même traversée avant en alu, on a tiré 90 à 95 chevaux via un Weber double corps. Le rapport de pont est plus court que celui de la série, et l'ensemble pèse moins de 900 kg! Un regret tout de même; il a fallu conserver les freins à tambours d'origine! Mais qu'importe. Livrée apparemment en pâture aux Porache (Buchet), Ferrari (Schild), Alfa Zagato (Consten), la fausse familiale et son habile pilote font preuve d'un sacré tem-

pérament. Après une 3^e place aux Routes du Nord, la « 403 S » est la grande révélation de Charbonnières. Dans St-Jean-Royan, seule la Ferrari 250 GT de Schild la précède. Au Roussel, Schild et Buchet, seuls, ont pu résister. Lors du Lorraine-Alsace, qui emprunte le... Nurburgring, la Peugeot distance tout un peloton de Jaguar et de Mercedes 300 SL! Au Rallye Ile-de-France, Roger bat Consten et Rosinski. Même succès, ou presque, dans le Mont-Blanc-Iseran. La belle aventure se terminera, hélas, au Marathon. La 403 est bel et bien en tête quand elle sort durement. A Sochaux, on n'attendait visiblement que ça pour arrêter les « fantaisies » du nouveau! Naturellement, il y a longtemps, déjà, que cette réussite a donné des idées aux inconditionnels Fransa-Comtois. On trouve un trio de 403 dans le difficile Rallye International de Genève. A la tête du commando, le joyeux Schilgler (second des Routes du Nord 1958) et authentique acrobate. Ces voitures-là sont de véritables touristes, mais « le Fernand », l'homme qui court « la tête dans le guidon », arrache tout de même la seconde place du Général, battu seulement par la Triumph du local Thuner. Avec l'appui de Curie, celui, aussi, des frères... Thevenet Peugeot, qui réalise le tiercé dans la classe, s'adjuge aussi le Prix des Nations et la Coupe Intermarque. Dans le lointain et périlleux Grand Prix Routier Argentin — là où Fangio débuta! — les 403, avec Larreta, inaugurent leur palmarès alors qu'au Kenya, dans le « Coronation Safari », une très ancienne 203 montre, elle aussi, le chemin en enlevant le « Prix des voitures coûtant moins de 675 livres! ».

Cette voiture qui, à la suite de la 203,

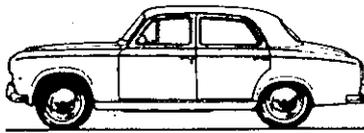


MAI

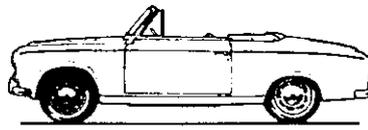


1990





Hors
Série



page 4



contribua grandement à asseoir la réputation de Peugeot de sérieux et de robustesse, ne paie pourtant pas de mine, en nos jours où la voiture est plus une valorisation du conducteur et de sa position sociale qu'un simple moyen de locomotion. Mais Pinin Farina, qui a commencé avec la 403 une longue collaboration avec Peugeot, a su lui trouver un type de beauté, basé sur l'équilibre des volumes, l'harmonie de l'ensemble et la qualité des matériaux qui est indémodable... "éternel".

Fabriquée d'avril 1955 à octobre 1966, à 1.204.121 exemplaires, en berline 5 ou 6 places, puis cabriolet, break tôle 2/3 places (la "boulangère"), break vitré jusqu'à 7/8 places, et plateau-cabine, en "pick-up" ou avec de nombreuses possibilités d'équipement: bâchée, tôle, bétailière, frigo, ambulance... elle a pu se trouver à l'aise dans des conditions très variées et ainsi se répandre dans le monde entier (elle fut surnommée "la reine du désert"), où elle a conquis une cote que seule la 404 a pu relayer.

La motorisation, qui était envisagée à 9 puis 10 CV pendant son étude, fut finalement disponible en 8CV, puis 7 lors de l'arrêt de la 203. Ce moteur fut reconnu à l'époque pour avoir le meilleur rendement au monde.

A noter que la 403 fut la première voiture française de série disponible en diesel, avec le moteur Indenor XDF-85 que l'on a retrouvé dans des tracteurs agricoles, des pompes, des compresseurs, des groupes électrogènes... et sur le fourgon utilitaire D4BD, ancêtre du J7.

Notons encore la livraison en série d'un embrayage électromagnétique "Jaeger" la rendant semi-automatique.

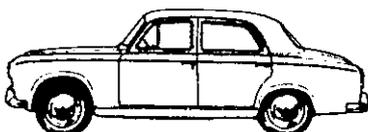
Couleurs de série: Noir, Gris, Bleu; puis Bleu "Ile de France" et Vert(mai56), Bleu "515" (sept57), Beige (sept58), Beige clair (mars 63), et Blanc.

A l'usage, la 403 fait montre de performances moyennes: elle peut tenir ses 1050kg de poids à vide régulièrement et sans forcer aux vitesses maximales autorisées, ses 1468cm³ et ses 65ch (SAE) étant aidés d'un bon couple (11m.kg à 2800tr/mn) lui assurant une bonne souplesse.

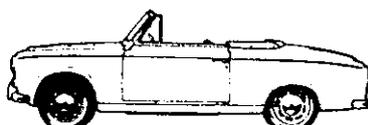
La tenue de route, sans être dédiée au sport, lui a valu de nombreuses victoires en rallye, dans de rudes conditions. Le rayon de braquage étonnant (4,75m pour une longueur de 4,47) la rend aussi maniable qu'une Coccinelle.

La consommation est tout à fait raisonnable, et peut rendre jalouses quelques 8CV d'aujourd'hui: 8,5l d'essence ordinaire aux 100km, à 120km/h stabilisés. Cela ajouté à un faible coût et une bonne longévité des pièces de rechange et à sa facilité d'entretien, fait de la 403 une voiture des plus économiques.

Une telle voiture ne pouvait manquer de faire des passionnés, et même, cas rarissime, des "passionnés raisonnables", venus à la 403 par ses qualités utiles, son "honnêteté", son sérieux. Et le 16 avril 1984 étaient déposés les Statuts du CLUB 403 qui depuis oeuvre pour valoriser et conserver ce véhicule, et aider ses adhérents à bien vivre leurs transports.

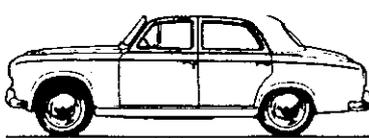


MAI

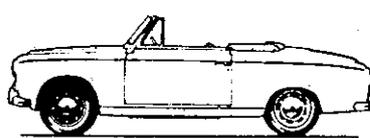


1990





Hors
Série



page 5



De nombreuses rencontres locales, une Concentration Internationale Annuelle, et de nombreuses bourses aux pièces sont autant d'occasions de rencontres avec d'autres passionnés. Le Club stocke des pièces neuves (actuellement plus de 60.000F) et en fait refabriquer certaines, pour les proposer à ses membres à des prix défiant toute concurrence. Il édite un Bulletin de Liaison quasi-mensuel donnant des tonnes de renseignements pratiques et historiques.

Pour en savoir plus sur la 403 et ses utilisateurs et adorateurs, contactez-le:

CLUB 403
31430 MONTEGUT-BOURJAC
T/61.98.58.10

VIGNETTE AUTOMOBILE

Selon les articles 1009B, 304 annexe II et 121V annexe IX du Code Général des Impôts: "Les véhicules de plus de 25 ans d'âge sont dispensés d'afficher la vignette gratuite et sont par la-même occasion dispensés d'en être munis."

Gardez ce texte avec votre Carte Grise, on ne sait jamais. De toute façon, la sanction pour non-apposition de vignette sur le pare-brise est le paiement d'une amende égale au double de la taxe... donc 2 fois 0 Franc égale ?! ZERO.

QU'Y A-T-IL DANS LE COFFRE D'UN MEMBRE DU CLUB 403?

C'est tellement dommage de tomber en panne (la vraie, immobilisante) pour une bricole, pas chère et facile à réparer ou remplacer, mais qu'on ne trouve pas facilement dans le fossé d'à côté, qu'il serait bon d'avoir dans son coffre ou sous ses sièges, outre un jeu de fusibles (6504.01 et 6504.02) et d'ampoules, complet, puisque c'est obligatoire, et un triangle de présignalisation idem:

- les deux Durits de radiateur, 1343.05 et 1350.12
- un régulateur, équivalent au vôtre (important l'équivalence)
- une douille d'accrochage embrayage, 2151.13, disponible au Club
- une courroie de ventilateur du bon profil, même si on peut se dépanner avec une ceinture ou un collant (de femme)
- un câble d'accélérateur, qui est le plus embêtant quand il casse. On peut se passer du câble de starter, à condition de descendre souvent de la voiture, et du câble de démarreur (pour les 7CV), à condition de passer sous la voiture pour appuyer sur le levier. Un câble de vélo peut dépanner, s'il est assez long.
- voire une bobine, des bougies, une pompe à essence et, surtout que ça prévient avant la panne une pompe à eau, un démarreur...

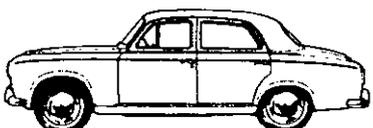
QUELQUES CHIFFRES EN 5 ANS D'EXISTENCE

Le CLUB 403 est né le 10 avril 1984 à Toulouse (31).

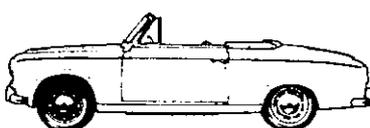
Nombre d'adhérents: 3 fin 84, 55 fin 85, 121 fin 86, 131 fin 87, 125 fin 88, 169 fin 89.

Numéros de carte d'adhérent: 3 fin 84, 55 fin 85, 139 fin 86, 213 fin 87, 279 fin 88, 372 fin 89.

Nous avons recensé 1383 immatriculations de 403 roulantes en France, dans les DOM-TOM et 11 pays (fin novembre 89).

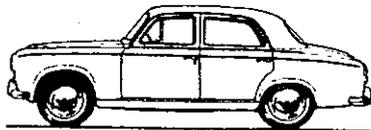


MAI

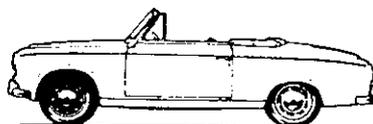


1990





Hors
Serie



page 6



LA PEUGEOT 403

FABRICATION:

19 Avril 1955 au 28 Octobre 1966
1.204.121 exemplaires

MOTEUR:

4 cylindres en ligne
Cylindrée 1468 cm³ (80*73) "Super carré"
Puissance fiscale 8CV
Puissance réelle 65 ch SAE

Chemises humides, amovibles
Rapport volumétrique 7/1
Couple maxi 11 m.kg à 2800 tr/mn

Soupapes en tête inclinées en V, culbutées
Culasse en Alpac, hémisphérique, froide, incorporant les conduits d'admission.
Arbre à cames latéral commandé par chaîne

Embrayage monodisque sec
Boîte à 4 vitesses synchronisées + marche arrière

Pont arrière à vis en bronze, carter fermé
Roues arrières motrices

Train avant à roues indépendantes
Direction à crémaillère

Suspension AV: ressort transversal à lames
Suspension AR: ressorts hélicoïdaux
Amortisseurs hydrauliques
Freins hydrauliques, à tambour

Vitesse de pointe \geq 140km/h
Croisière: 120km/h
Consommation moyenne: 8,5 l

CARROSSERIE:

Ensemble monocoque

Rayon de braquage: 4,75m
Longueur: 4,475m
Largeur: 1,67m
Hauteur à vide: 1,51m

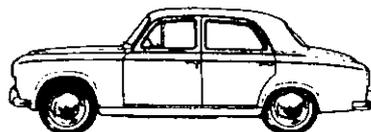
Electricité: 12V 55Ah
Voies AV=AR: 1,34m
Empattement: 2,66m
Poids: 1070kg en ordre de marche

Couleurs de série: Noir, Gris, Bleu; puis Bleu "Ile de France" et Vert(mai56), Bleu "515" (sept57), Beige (sept58), Beige clair (mars 63), et Blanc.

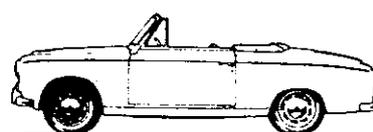
EVOLUTION:

Flèches de direction--->sept 56
Août 57: Ventilateur débrayable électromagnétique
Octobre 57: Embrayage automatique Jaeger
Lion de capot--->sept 58
Octobre 58: Moteur diesel en série: Indénor XDF 85
Septembre 60: Rapport volumétrique porté à 7,3/1
Janvier 66: Réaspiration des vapeurs d'huile

Sa robustesse légendaire, sa fiabilité et sa tenue de route exemplaire, ainsi que sa simplicité d'entretien et sa sobriété ont été reconnues dans le monde entier et en font aujourd'hui encore un excellent moyen de déplacement, des plus économiques.

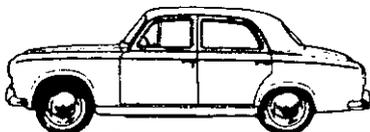


MAI

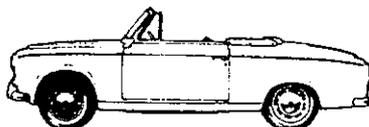


1990

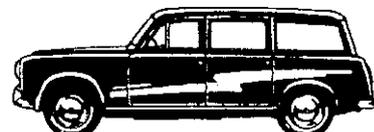




Hors
Série



page 7



g) LA 403 ET "SES" SYMBOLES

La 403 outre son type marqué en haut de sa plaque d'identification, reçoit au fil des modèles et des années des symboles changeant eux-mêmes lors des grandes modifications (boîte de vitesses, pont, moteur, genre de carrosserie, etc...).

Tout ceci pour un simple amateur de 403 peut sembler bien compliqué: Eh! bien, ça l'est.

Ces symboles modifiés plusieurs fois au cours des années 55 à 63 sont un imbroglio.

La particularité et L'INTERET de ces symboles résident dans l'identification même d'un modèle bien particulier dont on peut savoir exactement sans l'avoir devant soi, ses équipements majeurs.

exemple: 403/8 du 13/05/1957 n° de série 2.115.234
son symbole est N4Y : berline luxe équipée du toit ouvrant

403 U5 du 24/12/1959 n° de série 2.859.784
son symbole est G4Z : c'est une commerciale.

403 B80 du 26/02/1965 n° de série 3.110.308
son symbole est 5815 : c'est une camionnette bâchée diesel.

Ces symboles sont un complément au n° de série et nous permettent de définir "notre" 403 à travers sa production et son évolution dans son type et ses équipements.

Dans les premières séries de 403 jusqu'à environ 1958 les symboles sont frappés sur la caisse juste au-dessus de la plaque d'identification. Ensuite ce sont des n° de carrosserie jusqu'à l'arrêt de la production. C'est avec ces symboles que l'on peut avoir le nombre exact des modèles dans les différents types.

A la maison PEUGEOT de nous fournir ces chiffres, ceci nous aiderait dans nos inventaires.

Eric PERRAI

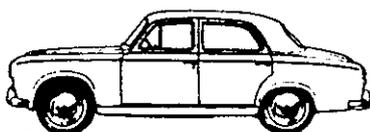
403 BDA 1615 berline diesel
Arrêt de fabrication de ce modèle en Mars 1965.

403 B8 3301 berline grand luxe avec toit ouvrant essence
Arrêt de fabrication de ce modèle en Juin 1965.

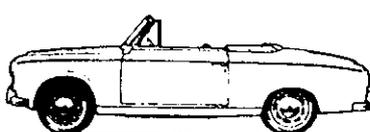
403 berline tous modèles arrêt de fabrication définitif en Novembre 1966.

403 B8 et BD8 plateau cabine essence et diesel
403 B8 et BD8 camionnette bâchée essence et diesel

Arrêt de fabrication de tous ces modèles en Mars 1967.

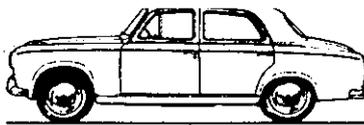


MAI

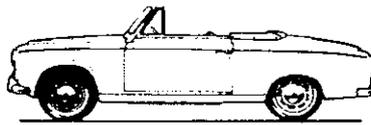


1930

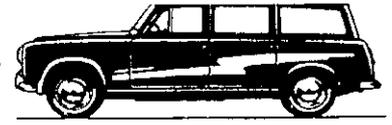




Hors
Série



page 8



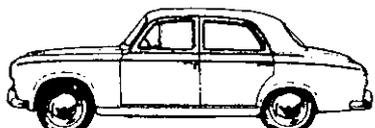
403/8 N4	berline luxe avec toit ouvrant	Avril 1955
403/8 N4Z	berline luxe sans toit ouvrant	
403/8 N4->N4Y	berline luxe avec toit ouvrant	A partir de mai 1955
403/8 N4Z->N4V	berline luxe sans toit ouvrant	
403 L F4	familiale	Sept 1956
403 U5 G4	commerciale	début de série
403 U8 C4	plateau cabine	Octobre 1956
403 U8 T4	camionnette bachée	début de série
403 ED4	cabriolet	Août 1956
		début de série
403 U8 S4	ambulance	Juin 1957
		début de série
403/8 N4YJ	berline luxe, coupleur Jaeger et toit ouvrant	
403/8 N4VJ	idem sans toit ouvrant	

En Février 1958 la firme PEUGEOT lance la 403 berline J (coupleur Jaeger) avec comme n° de série de départ le n° 2.600.001.

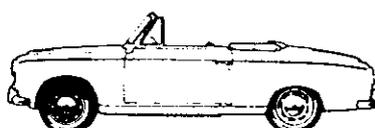
403 N4Y->N4T	berline luxe avec T.O.	Février 1959
403 N4V->N4S	berline luxe sans T.O.	" "
403 L F4->F4Z	familiale	" "
403 U5 G4->G4Z	commerciale	" "
403 U5 L4	fourgonnette tolée	Septembre 1959
403 U5 L40	fourgonnette diesel tolée	début de série
403 U8->B8 C4->C4Y	plateau cabine	Septembre 1959
403 U8->B8 T4->T4Y	camionnette bachée	" "
403 U8->B8 S4->S4Y	ambulance	" "

Le type U8 des utilitaires passent en B8.

403 ED4->ED4Z	cabriolet	Septembre 1959
403 ED4Z1	cabriolet avec coupleur Jaeger	création
403 ED4Y	cabriolet grand luxe	de trois
403 ED4J	cabriolet gd.luxe avec coup.Jaeger	nouv.modèles
403 N4T-->N4R	berline luxe avec T.O.	Octobre
403 N4S-->N4P	" " sans T.O.	1959
403 N4YJ->N4RJ	" " avec T.O.	"
403 N4VJ->N4PJ	" " sans T.O.	"
403 N4R-->3201	" " avec T.O.	"
403 N4P-->3211	" " sans T.O.	"
403 N4RJ->3203	" " avec T.O.et coup.Jaeger	"
403 N4PJ->3213	" " sans T.O.	"
403 N4RD->3205	" diesel avec T.O.	"
403 N4PD->3215	" " sans T.O.	"
403L F4Z-->3601	familiale	"
403L F4ZD->3605	" diesel	"
403 U5 L4->5311	fourgonnette tolée	"
403 U5 L4D->5315	" " diesel	"
403 U8 C4Y->5601	plateau cabine essence	"

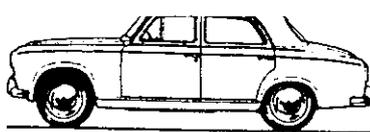


MAI

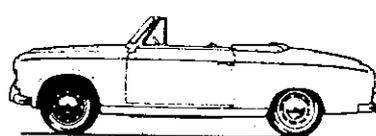


1990

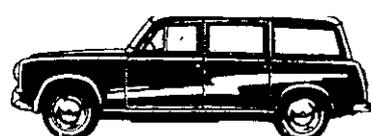




Hors
Serie



page 2



403 U8 C4Y->5605 " " diesel
 403 U8 T4Y->5611 camionnette bachée essence
 403 U8 T4Y->5615 " " diesel
 403 U8 S4Y->5621 ambulance essence

En septembre 1959 PEUGEOT présente la fourgonnette tolée avec sa version diesel. En effet PEUGEOT présenta en octobre 1958 son nouveau moteur diesel destiné à équiper ses différentes versions de véhicules de type 403. Ce moteur d'appellation INDENOR 85 type TDM sera le premier à être monté sur des véhicules de tourisme de grande série en France.

403 7 1511 berline 7cv sans T.O.

En Mars 1960 la firme automobile PEUGEOT lance la 403 7cv destinée à remplacer la defunte 203. Sa série commence au ny 3.200.001.

403 8 devient 403 B avec montage de la boîte de vitesse type C3.

403 3201->3301 berline grand luxe avec T.O. Juillet
 403 3203->3303 " luxe avec T.O. et coup. Jaeger 1960
 403 3205->3305 " avec T.O. diesel "
 403 3211->3311 " luxe sans T.O. "
 403 3213->3313 " " " mais avec coup. Jaeger "
 403 3215->3315 " sans T.O. diesel "
 403 L devient 403 BL avec montage de la boîte de vitesse C3 "

403 3601->3701 familiale "
 403 3605->3705 " diesel "
 403 U5 devient 403 B5 avec montage de la boîte de vitesse C3 "
 403 U5D " 403 B5D " " " "
 403 5301->3711 commerciale essence "
 403 5305->3715 " diesel "
 Pour ces modèles le rapport de pont passe de 4*25 à 4*19 "

403 7 devient 403 B7 avec montage de la boie de vitesse C3 "
 403 1511->1611

En Juillet 1960 la contenance en huile de la boîte C3 passe à 1,25l au lieu de 1,5l.

403 U8 devient 403 B8 avec montage de la boîte de vitesse C3.

403 5601->5701 plateau cabine essence Juillet
 403 5605->5705 " " diesel 1960
 403 5611->5711 camionnette essence bachée "
 403 5615->5715 " diesel "
 403 5621->5721 ambulance essence "

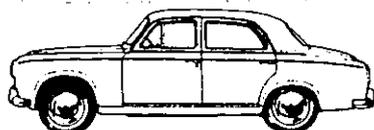
Pour ces modèles le couple de pont passe de 4*27 à 4*21.

403 B7 apparition du modele BDA avec le moteur diesel TDM en Sept. 1960.

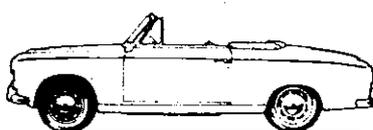
403 BDA 1615 berline diesel
 403 BD 3305 berline luxe avec T.O. diesel
 3315 " " sans T.O. diesel

Arrêt de fabrication de ces deux modèles en : Octobre 1960
 Remplacés par la 403 BDA 1615.

403 B8 3301 berline grand luxe avec T.O.
 403 B8 3313 " luxe sans T.O. mais avec coupleur Jaeger

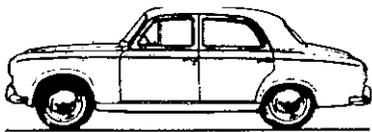


MAI

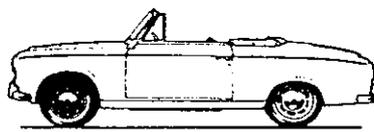


1960

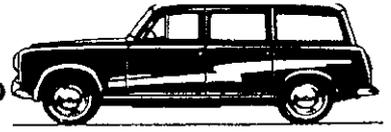




Hors
Serie



page 10



Pour PEUGEOT "404" ou "403-7 cv."

Roue d'origine 15"

Pneus 165x380

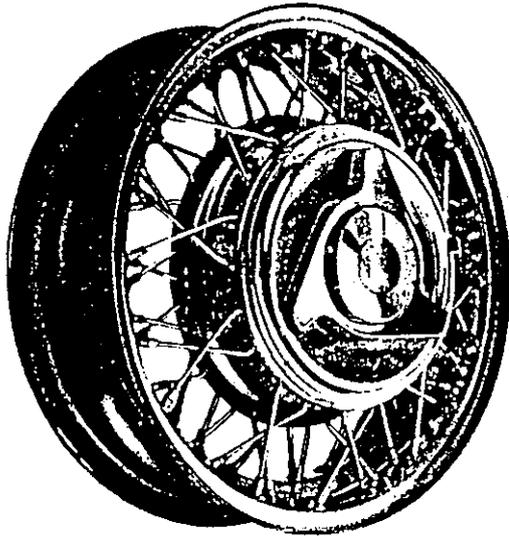
Jante 4 1/2 J 15

Roue à rayons

Enjoliveur à rayons

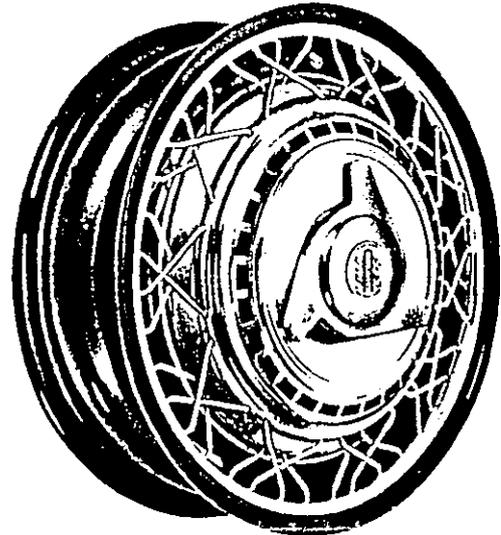
chromée

" 403 "
réf. CR/403
" 404 "
réf. CR/404



émaillée

" 403 "
réf. E/403
" 404 "
réf. E/404



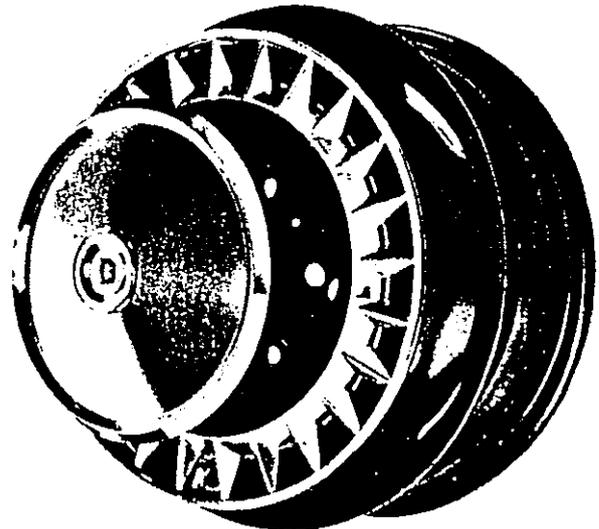
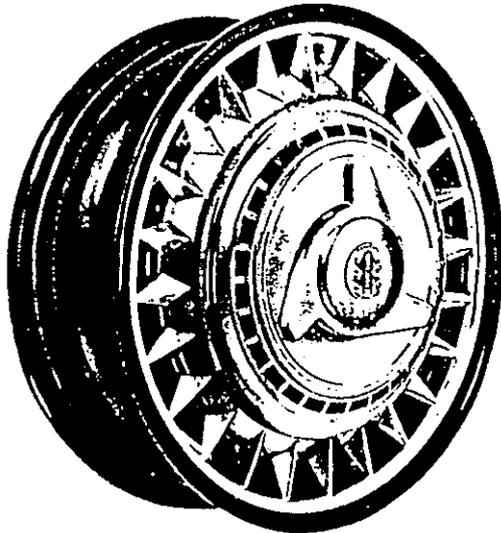
laiton
chromé

" 403 "
réf. 700
" 404 "
réf. 704

Enjoliveurs à ailettes « ITALIA »

laiton
chrome

" 403 "
réf. 1100
" 404 "
réf. 1550



complémentair
de l'enjoliveur
d'origine

" 404 "
uniquement
réf. 705

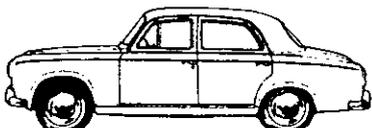
AVRON 23-91
42-83

ROBERGEL

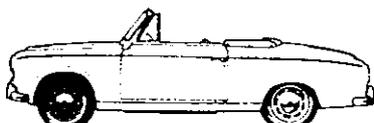
ADR. TEL. ROUOB
R. C. SEINE 59 B 2034

EX-LICENCIÉS RUDGE-WHITWORTH
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 700 000 N.F.

81, Rue Marceau, MONTREUIL-SOUS-BOIS (Seine) - France

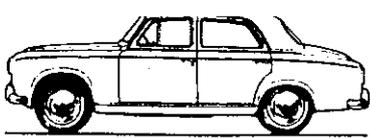


MAI

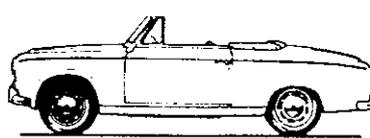


1990

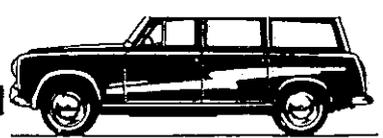




Hors
Serie



page 11



Arrêt de fabrication de ces deux modèles en

Octobre 1960

403 ED4Z1 cabriolet avec coupleur Jaeger
Arrêt de ce modèle en:

Octobre 1960

403 ED4Z->3321 cabriolet
403 ED4Y->3331 " grand luxe
403 ED4J->3333 " " " avec coup. Jaeger
Montage de la boîte de vitesse C3 sur ces modèles.

Octobre
1960

403 3321 cabriolet
403 3331 " grand luxe
403 3333 " " " avec coup. Jaeger
Arrêt de fabrication du cabriolet 403 tous modèles en

avril 1961

403 B8 3301 berline grand luxe avec T.O.
403 BD 3305 " " " " diesel

Remise en série de ces deux modèles en Septembre 1961 équipés de la carrosserie 403 B mais avec la colonne de direction du modèle BDA 1615. En Octobre 1961 pour tous modèles diesel appellation du moteur XDP au lieu de TDM.

403 BL	3701->3801	familiale	Février
403 BLD	3705->3805	" diesel	1962
403 B5	3711->3811	commerciale	"
403 B5D	3715->3815	" diesel	"
403 B5	5311->5511	fourgonnette tolée	"
403 B5D	5315->5515	" " diesel	"
403 B8	5701->5801	plateau cabine essence	"
403 B8D	5705->5805	" " diesel	"
403 B8	5711->5811	camionnette essence bachée	"
403 B8D	5715->5815	" diesel "	"
403 B8	5721->5821	ambulance essence	"

Pour tous ces modèles, remplacement des carters de pont en acier coulé par des carters en aluminium, d'où changement de symbole.

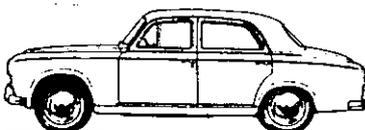
403 B8	5801->5911	plateau cabine essence	Mai
403 B8D	5805->5915	" " diesel	1962
403 B8	5821->5921	ambulance essence	

403 BL	3801	familiale	
403 BLD	3805	" diesel	
403 B5	3811	commerciale	
403 B5D	3815	" diesel	
403 B5	5511	fourgonnette tolée essence	
403 B5D	5515	" " diesel	

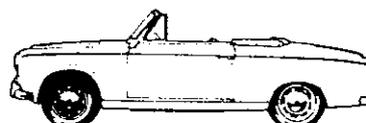
Fin de ces séries, arrêt de fabrication de la 403 break tous types en Juillet 1962.

En Juillet 1963 lancement de la 403 7 confort.
403 1801 berline avec toit ouvrant essence
403 1805 " " " " diesel

403 BD 3305 berline grand luxe avec toit ouvrant diesel
Arrêt de fabrication de ce modèle en Juillet 1964

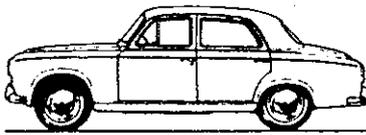


MAI

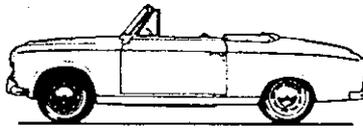


1990

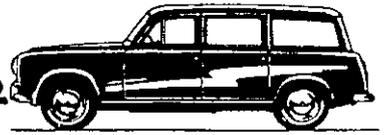




Hors
Serie



page 12



PIECES

Comment le Club 403 gère ses pièces:

Notre but est de garder disponibles toutes les pièces de 403, même rares, soit en en faisant un **stock** au Siège ou chez des correspondants locaux, soit en les sachant disponibles chez tel adhérent du Club, tel concessionnaire Peugeot ou marchand de pièces détachées, ou fabricant, etc...

C'est aussi de les avoir au meilleur **prix**: nous obtenons d'ores et déjà des réductions à l'achat de 20 à 50% sur la plupart des pièces, par des contacts directs, ou par des contrats de groupements d'achats en quantité.

C'est encore de lancer les **refabrications** de pièces devenues introuvables ou hors de prix.

C'est enfin d'éditer une **cote** des pièces, tenue à jour, pour éviter les excès, les "dérapages", et aider aux achats dans les "bourses d'échanges". Actuellement, la liste du stock du Club, avec ses mises à jour, en tient lieu. Et nous espérons et essayons sans cesse de la faire baisser ou de la garder basse. Pour cela notre plus grand nombre nous donnera une plus grande efficacité.

Dans le cadre de cette politique, la cotisation au Club comme **Membre Actif** est (relativement) élevée: 270F en 1990. Près de la moitié sert à l'augmentation du stock, par l'achat de pièces de consommation, filtres, joints, silent-blocs, freins, etc..., et par l'achat de lots qui, bien que comportant des pièces d'un écoulement plus rare, produit des réductions très importantes, 50, voire 80% du prix courant.

-->>Le Club fait parfois un bénéfice sur la revente de ces pièces, mais minime, et qui est réinvesti dans l'achat d'autres pièces.

-->>Le stock est alimenté grâce aux cotisations, mais pour faire mieux, pour ne pas rater les très bonnes affaires qu'on nous propose souvent, également par une **souscription volontaire** sur le principe essentiel et principal suivant: Chaque membre (actif) du Club avance ce qu'il veut: cela permet d'augmenter le stock en sautant sur les bonnes occasions et permet d'augmenter notre capacité de "faire de bons coups", genre joints au kilomètre, lots de 100 avec plein de % de réduction, etc.. Ces adhérents ne perdent pas d'argent tout en aidant le Club. C'est simple, non?

A noter:

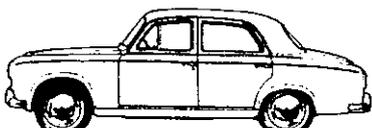
-que l'argent donné en souscription n'est récupérable qu'en achat de pièces du stock, pour que ce ne soit pas une spéculation monétaire.

-que les pièces ne sont vendues qu'aux membres **actifs** du Club, car ce sont ceux-ci qui le font vivre par leur cotisation plus importante dont une grande part contribue justement à l'augmentation du stock.

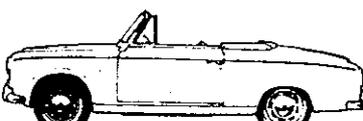
(De plus, la loi du 19 juillet 1901, qui régit notre association nous interdit le commerce).

-que si une même pièce est disponible avec des prix différents, la plus chère part en premier (l'écart est généralement faible).

Nous établissons pour les pièces à approvisionnement épisodique des listes d'attente, et proposons les pièces au fur et à mesure de leur rentrée dans l'ordre de la liste. Exemples: lions de capot, joint ponctuellement rares, amortisseurs à levier, etc...

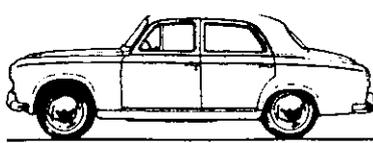


MAI

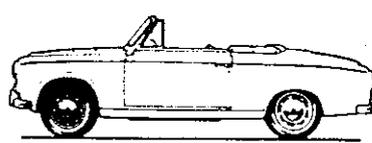


1990

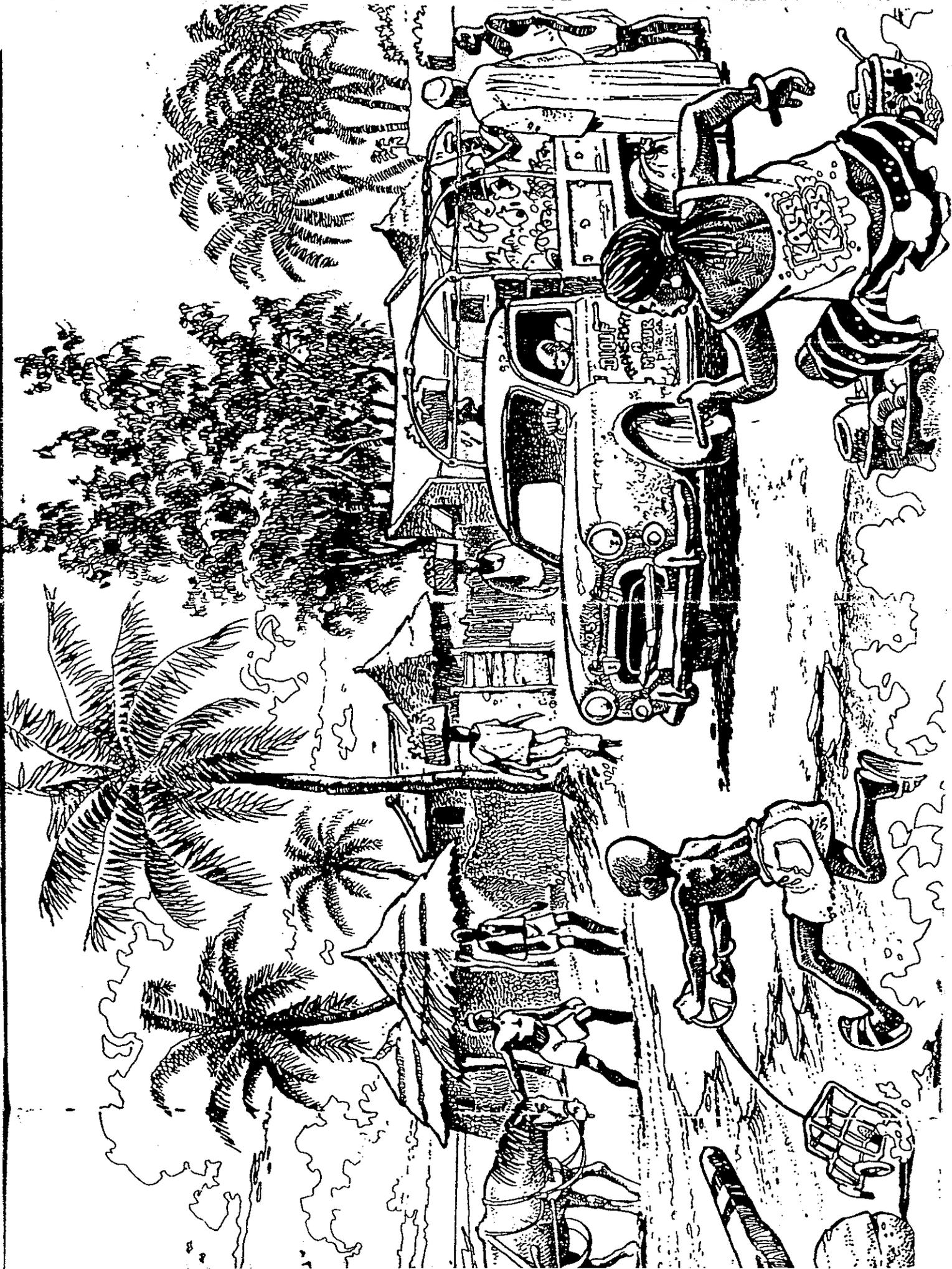




Hors
Serie

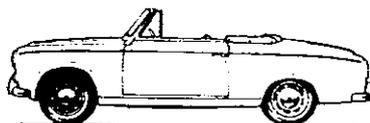


page 13





Hors
Série



page 14



Conseils bourses de pièces

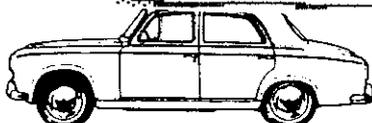
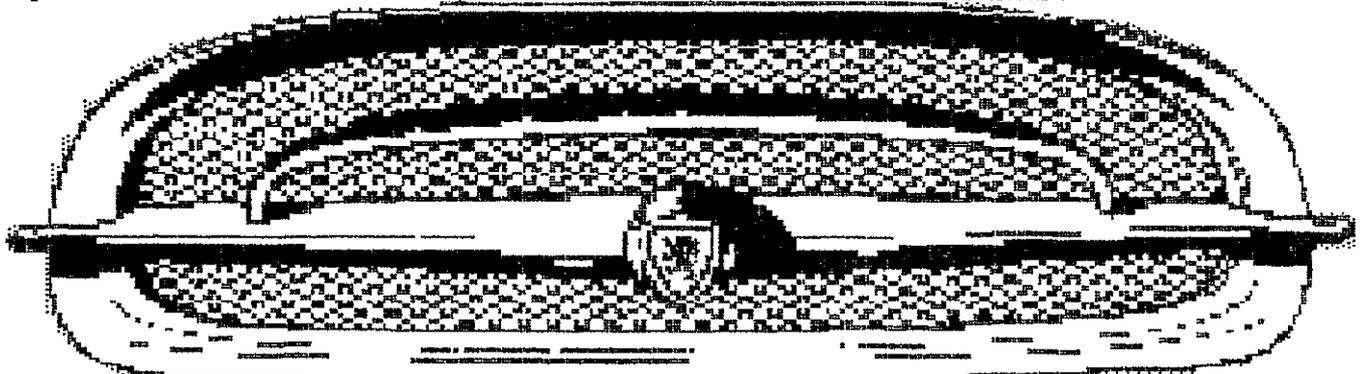
Les bourses aux pièces ou bourses d'échanges ont bien perdu la raison de leur appellation, vu tous les marchands professionnels présents, pour qui il n'est pas question de faire des échanges, mais seulement de vendre, alors que de moins en moins d'amateurs sont présents. De plus, les professionnels proposent des pièces neuves refabriquées, de conformité approximative, et de moins en moins de pièces d'origine, même d'occase...

Nous conseillons de courir toutes ces réunions, pour leurs divers intérêts: ambiance automobile ancienne, possibilité de voir ou acheter des pièces plutôt rares, ou d'en trouver à des prix plus rares encore. Les prix annoncés varient d'une région à l'autre, et d'un marchand à l'autre. Il vous faut savoir quelques trucs:

-Les marchands professionnels ne pratiquent pas la "vérité des prix", mais essaient de tirer le maximum du marché, en faisant intervenir une estimation, parfois discutable, de la rareté d'une pièce, dans son prix de vente. Nous constatons ainsi régulièrement des ventes à 3 à 5 fois leur prix de pièces encore disponibles chez Peugeot! Peut-être certains essaient-ils même d'acheter tous les exemplaires disponibles pour organiser la pénurie et tenir des prix élevés. Certains font des refabrications de pièces, ce que nous ne pouvons nous permettre qu'à petite échelle, et assurent ainsi une disponibilité de pièces se raréfiant, mais à des prix qu'ils tirent presque toujours vers le haut. La plupart du temps, sauf par exemple dans les bourses de la région parisienne (beaucoup plus chères) le prix ou il faut accepter d'acheter ne doit pas dépasser la moitié de celui annoncé...

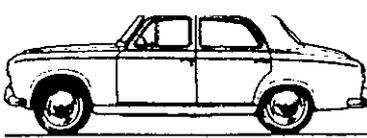
Pour être efficaces, nous proposons des sorties Club en même temps que ces bourses d'échanges avec la tactique suivante:

- 1) Chacun fait son tour et repère les pièces 403 en en demandant le prix.
- 2) Repas en commun et information réciproque des repérages effectués: comparez avec les prix habituels ou possibles du Club (vous avez votre liste et vos BL avec vous, bien sûr!). Fixez les prix maxis d'achats. Réservation et répartition selon recherches.
- 3) Retour à la Bourse et négociations d'achat.
Commentaire: être nombreux et solides sur les prix empêche les dérapages des marchands irréalistes. Plusieurs demandeurs refusant des prix trop élevés feront baisser ceux-ci: ajuster l'offre et la demande.
- 4) Laisser aux vendeurs les pièces ne rentrant pas dans le cadre "recherche + prix maxi".
- 5) Faites connaître au Club ce que vous avez rencontré, en pièces et en prix, pour garder un suivi du marché le plus fidèle possible, et en faire profiter les prochains chalands.

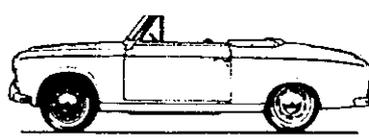


403

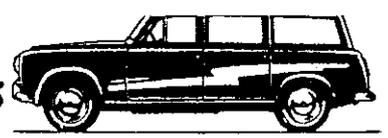




Hors
Serie



page 15



Demande de pièces

Vous êtes à la recherche de pièces pour votre 403. Un des principaux buts du Club 403 est de garder disponibles ces pièces, par un stockage (atteignant aujourd'hui plus de 65.000F en neuf), par des refabrications (nous avons fait faire cette année les joints arrière, feux, lanterne et poignée de coffre), par le sauvetage d'épaves ou de pièces partant au pilon, et par la recherche constante de bonnes adresses de fournisseurs.

Accessoirement, le Club veut garder ces pièces au plus bas prix possible, d'abord par des achats très étudiés et par grandes quantités, ensuite en ne faisant qu'un bénéfice réduit sur la revente, simplement pour couvrir les frais.

Par ailleurs, il est organisé une souscription permanente pour nous donner de plus grands moyens, afin de ne pas rater les nombreux "bons coups" qu'on nous propose.

La vente des pièces du Club est limitée à ses adhérents, pour des raisons simples: le Club 403 est une association "Loi 1901", et ne peut donc faire de commerce; d'autre part, il existe justement pour ceux qui le composent, pour que les moyens mis en commun leur profite directement.

Chaque adhérent reçoit lors de son adhésion une liste des pièces du Club, et est au courant des variations du stock par les Bulletins de Liaison, quasi-mensuels.

Lorsqu'une pièce n'est pas disponible immédiatement, les demandeurs sont inscrits sur une liste d'attente afin d'être servis au fur et à mesure des rentrées. Cela sert aussi à orienter nos recherches et choix dans les lots, bourses de pièces et refabrications.

Faites-nous savoir précisément ce que vous recherchez, si possible avec la référence Peugeot des pièces, ce qui fait gagner beaucoup de temps.

La gestion des pièces se fait par informatique, et on y trouve aussi les pièces mises en vente par les adhérents du Club.

Les envois se font avec les frais de port à votre charge, ce qui, vu les tarifs très intéressants que nous obtenons, reste meilleur que la plupart des fournisseurs de votre région.

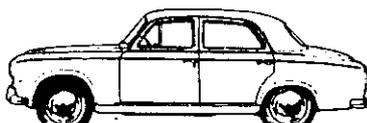
BATTERIE

Si alternateur la batterie se prend des baffes au début du roulage et au démarrage, car l'alternateur charge à courant trop fort (cf Christian Geruo)

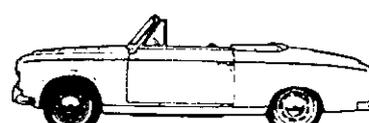
BL33

5644.01 Passe-fil de batterie au démarreur 2,00FF

Important! Ce passe-fil que personne ne surveille, a peut-être 30 ans, et s'est desséché, craquelé, usé. Il ne fait donc plus son office d'isolant: c'est très dangereux, le court-circuit est là, kschhhh, le feu fffrrr, boum! plus de 403! Alors vérifiez vite son état, et dans le doute changez-le, surtout vu son prix!

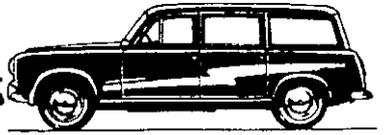
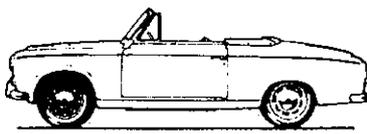
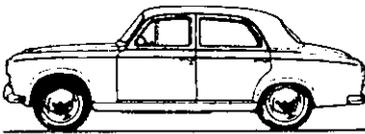


MAI



1990





LE LION DE CAPOT (n°P.D. 7972.04)

Il n'est plus monté depuis septembre 58, il était remplacé "gratuitement" par un enjoliveur (P.D. 7972.05), qui restait seul sur le capot. Puis le capot a été modifié pour recevoir une longue baguette (7966.05) derrière l'enjoliveur (7972.07) remplaçant le lion. Celle-ci avance sous l'enjoliveur pour être fixée, elle est donc trop longue pour le lion. Plusieurs solutions:

-le strict respect de l'origine: pas de lion, mais des belles baguettes...

Le lion est si beau et si typique qu'on le met quand même:

-on supprime la longue baguette, car le lion était monté seul, la fixation arrière du lion doit rentrer à l'arrière des trous pour les baguettes, il reste à boucher les autres, ainsi que les trous pour les agrafes: à faire lors d'une peinture nouvelle...ou en changeant le capot...

-on garde la longue baguette, il faut découper un passage pour la patte arrière du lion, en faisant une encoche dans la baguette, qui avance alors de chaque côté de la patte arrière, ou enlever carrément les 2 cms qui gênent...

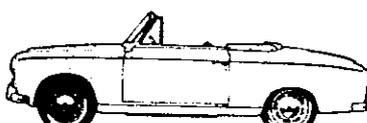
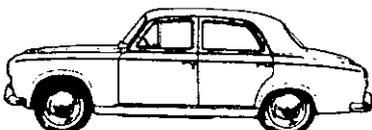
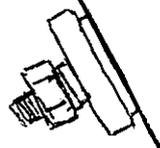
-en gardant la baguette, on engage celle-ci autour de la "queue" du lion, cela fait une prolongation lisse du lion vers l'arrière, mais la baguette est légèrement soulevée à sa rencontre avec le lion...et l'étanchéité?..

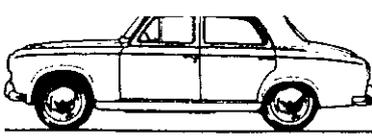
-on garde la baguette, on la coupe à ras de l'arrière de la patte arrière du lion, et...on la monte à l'envers, ça donne un meilleur aspect à l'avant, dont le biseau suit alors celui de la patte arrière etc, sans oublier de colmater l'arrière de la baguette pour l'étanchéité..

Il y en a donc pour tous les goûts, et je ne connais pas encore tous les essais...

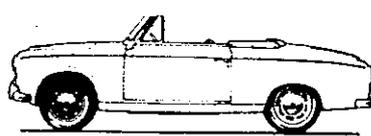
J'ai une 58, le lion est seul, je trouve ça très bien, puissant, digne, sobre et tout...Je ne sais pas comment je ferai avec ma 59...ou même avec la camionnette, pourquoi pas?

Si le lion ne veut pas tomber en face des trous, c'est d'abord très étonnant: est-il d'origine, en bon état, le goujon arrière au milieu de la patte? Si oui, ou sinon, tu peux (faire) percer et tarauder un trou mieux placé, Il y a la place pour trois sous la patte.





Hors
Serie



page 17



DOCUMENTATION

Notices d'entretien

<u>Type</u>	<u>Edition</u>	<u>Date</u>	<u>Tirage</u>	<u>N°</u>	<u>Observations</u>
B	2ème	7-55	30.000	185	+1 plast
B	3èmeB	2-56	50.000	206	Volée à Auterive cf.Photo Ball
B	4ème	10-56	50.000	226	
B	5èmeC	12-57	100.000	238	
B8	6ème	6-58	40.000	274	Dans DaD
B	6èmeB	9-58	40.000	274b	
B	9èmeB	2-60	80.000	353b	
L+U	7ème	4-60	50.000	354	?prêtée à qui?
B7	1ère	3-60	30.000	361	
Diesel	5ème	1-61	10.000	418	
Diesel	5èmeB	4-61	1.000	418bis	et dérivés
B	11ème	12-61	40.000	483	
B7	4èmeB	6-62	30.000	523B	
B7	5ème	6-63	30.000	613	
B8	12ème	5-64	20.000	699	
B8		12-65			
B8	2ème				Allemand
B8	6ème				Allemand
B8	9ème	4-66	3.000	648B	Allemand

Tirez parti de votre compteur 203/403:

*4

Réseau commercial Peugeot (Jaune):

9-55	40.000	187	Dans plast
7-58	120.000	282	1DVLV, 1BDV,
9-61	140.000	468	

Notice 404 (Gris):

B	2ème	9-63	10.000	616	A injection
---	------	------	--------	-----	-------------

Prix franco:

- Manuel d'entretien, 14 types (et il en manque) 35,00
- id en Allemand (ed^{on} 2,6,9) 35,00
- Manuel d'entretien Indénor 85(2 types, etc...) 25,00
- Manuel coupleur Jaeger 5,00
- Catalogue Peugeot Pièces Détachées, (+600pages) 220,00
- RTA n°21. Original 120,00
- Doc technique ateliers Peugeot (220p)5-58/5000/n°267 80,00
- La même en Allemand 80,00
- Additif à celle-ci (110p)8-61/3000/n°467 40,00
- Le même en Allemand 40,00
- Votre 403 (Ed Pratiques Auto 1et7èmeEd^{on}) 35,00
- Ce que vous devez savoir sur votre 403 (P.Lenoir) 135,00
- Remplacement des chemises et pistons (Peugeot) 20,00

- Pièces détachées mécanique (PeugeotT2n°44) 50,00
- Pièces détachées et ensembles de tolérances B (PeugeotT1n°45) . 10,00
- Equipements, accessoires de carrosserie B (Peugeot T1n°46) . 15,00

- Jaeger: fonctionnement, analyse, pannes, réparations . . . 25,00
- Manuel Peugeot équipement Rotodiesel 35,00
- Barème des temps de facturation (Avril 70 n°1000) 200,00
- Plan de graissage de la 403 format 30*40 5,00
- Liste complète des pièces du Club, à jour 5,00

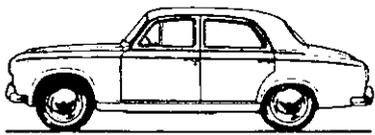


mai

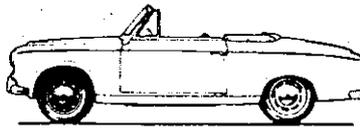


1990





Hors
Serie



page 18



- Anciens n°s du BL, même les gros5,00
- Divers catalogues et publicités sur les accessoires et enjoliveurs, et des vues détaillées de la carrosserie, genre:
- Catalogue SICFA d'amortisseurs et PD, 12p.10,00
- Catalogue SICFA enjoliveurs et accessoires 10p.10,00
- Doc pour expertise carrosserie B 20p.13,00

Votre 403: DLn°187, 1er trim56, ~100p
 DLn°460, 3ème trim61, ~117p 4ème ed^{on}
 DLn°850, 4ème trim67, ~120p 7ème ed^{on}

- La Revue des Agents n°677, 30 avril 55.
- Doc technique ateliers 1ère edition (photocopie)

D3A-CATA PD de carrosserie/2G. NG:n°23
 D3A,D4A,...CATA PD/chap0à6 éd.8/62 NG:n°62

203:CATA PD
 203:PD et tolerie pour utilitairesT3(remplet2) NG:n°27
 203:PD et tolerie pour berline/5(remplà4) NG:n°25

404:CATA PD Ed6/64 NG:n°60
 404:Doc d'atelier additif 1 éd.6/11/65 n°872

- RTA. n°21. Original. 125,0+
- RTA. Les pannes. Diagnostic et remèdes.60,00
- RTA. Outillages et tours de main. 108,0+
- RTA. Réparations usuelles. 45,0+
- RTA. n°11. La 203. 50,0+
- RTA. La 404 à tambours *3. 90,0+
- RTA. La 204 à essence. 45,0+

-L'AUTOMOBILE

- n°106 Février 55? Purge des freins cf BL39
- n°113 Septembre 1955 Essai D3
- n°125 Septembre 1956
- n°127 Novembre 1956
- n°140 Décembre 1957 Coupleur Jaeger

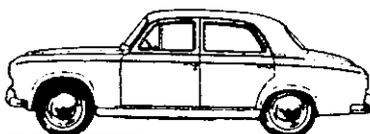
-L'ACTION AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

- n°Mai 1955 "La 403". Couverture "1Km".
- n°Mars 1956 Rallye Lyon-Charbonnières
- n° Juin 1956 Vedettes et voitures
- n°Octobre 56 Fiches 203/403
- n°Juillet 60 Pubs
- n°Mars 1961 La 403/7

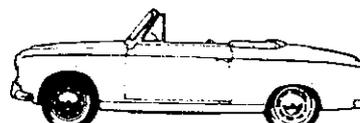
-L'AUTO-JOURNAL

- 15-12-54 Prochain lancement d'une 9CV.
- 1-5-56 La familiale.
- 15-6-56 Une nouvelle 403: cabriolet.
- 6-9-60 Comparatifs.
- 10-1-63 Prix de revient comparés.

- Catalogue SANTUCCI (203,403,D4) 4ème ed^{on} 1966.
- Editer une publication
- Jaeger: fonctionnement, analyse, pannes, réparations.
- ATEA n°9. Jan. Fev. 68: Dauphine, Panhard24,403.

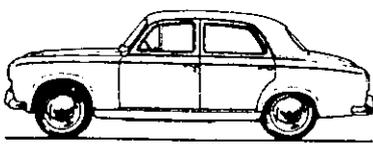


MAI

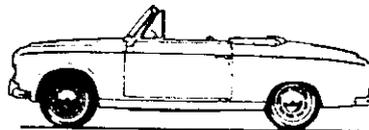


1990





Hors
Serie



page 19



LES CONCENTR' NATIONALES

DU CLUB 403

21 et 22 juin 1986 à l'Abbaye de St-Gilbert (03)

20 véhicules, 50 personnes environ.
 Beau temps ensoleillé en pleine Coupe du Monde de Football.
403 préférée: B8 blanc nacrée de Gilles RAYNAL, 7913 RF 78
Mieux restaurée: B8 grise de Philippe PERRAYON 3363 LK 69
Coupe Grand Raid: à Thierry HALTE de Toulouse Sud
DOCTEUR ES 403: Daniel DROMARD

6,7 et 8 juin 1987 à l'Abbaye de St-Gilbert!

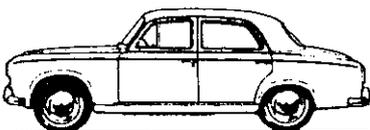
16 véhicules, 40 personnes environ.
 Temps gris et humide à rester dedans.
403 préférée: B8 grise de Jacky LACROIX, 516 CL 03
Le plus bel intérieur: à Serge ROUGET(75)
Le plus beau moteur: à René CHANUDET(03)
La coupe "Extérieur au Club": à Sylvain BIARDEAU (75), cabriolet
la plus d'origine: à Georges GUERIN (63)
Grand RAID: à Loïc HENRY venu de Rennes
"Persona Grata": Albert MEUNIER (03) notre doyen
Mécanicien apprenti: Julien LHERMETTE(8 ans), 2° Ballandras
Mécanicien confirmé: Eric PERRAIN (17)
Expert es 403: Frédéric BOUDEVILLE lui-même!, 2° Micouin
Docteur es 403: Roland MICOUIN, 2° Boudeville

14,15,16 et 17 juillet 1988 à BEAUGENCY(45)

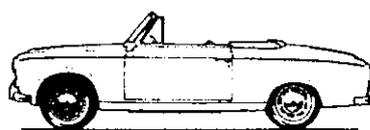
15 403 et 1 Simca P60!, 25 personnes maxi.
 Beau temps ensoleillé du Pays de Loire: impeccable pour se promener à la queue-leu-leu.
Epreuve de Gymkhana: 1° Michel TOURENQ, 2° Boudeville, 3° Ballandras
Créneau à l'aveugle: 1° Ballandras, 2° Gameiro, 3° Filippini
Epreuve de lenteur: 1° Marty
Docteur es 403: Michel TOURENQ, 2° Frank HUMBERT, 3° Fred BOUDEVILLE, dernier Ballandras!
403 préférée: Alain FILIPPINI
"Persona Grata": René et Paulette BEGUE d'Arles(13)

12,13,14 et 15 août 1989 à FRANCHEVILLE(21)

29 véhicules, 60 personnes environ
 Beau temps ensoleillé de Bourgogne.
"Persona Grata": Michel et Brigitte MENARD
"Persona Grata"(2ème coupe): Michel DUFOUR et son épouse(21)
Rallye: Yann et Anne BRANELLEC, 2° Claude MONTI
Epreuve de régularité: Claude MONTI(21)
Epreuve de ralenti: Roland MICOUIN avec son ambulance!
Epreuve de maniabilité: MARTIN
403 préférée: Philippe GOLETTE (88)
Docteur es 403: Roland MICOUIN encore!
Grand Raid: Michel BALLANDRAS (1082kms)
Photo préférée: Thierry Halté (31)

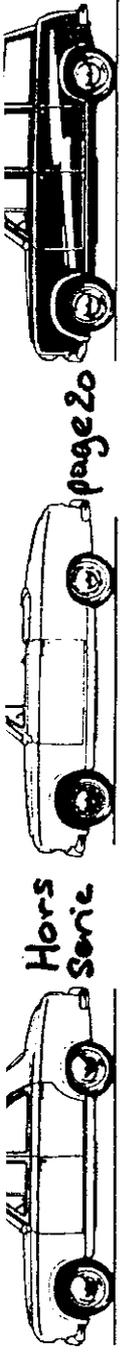


MAI



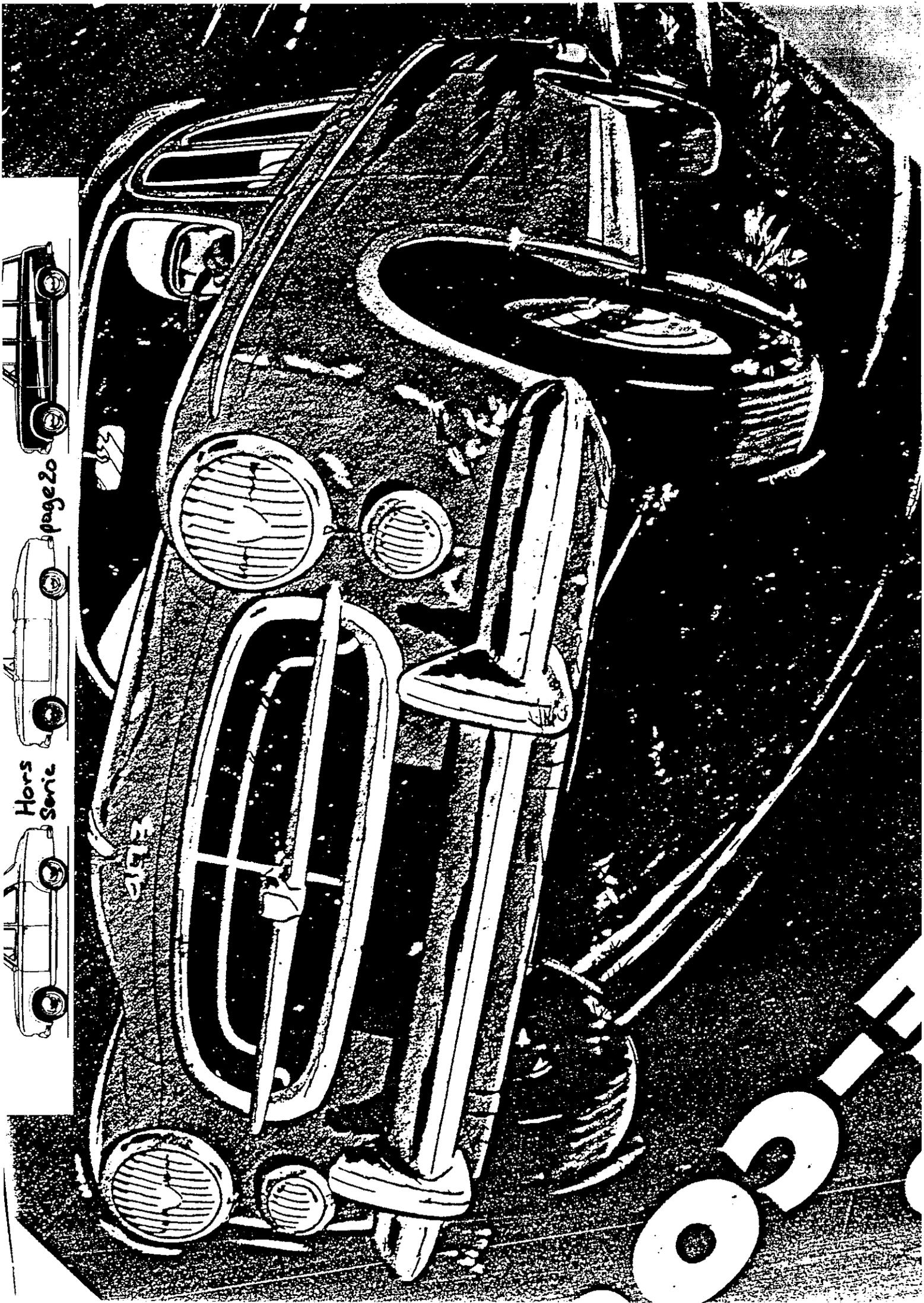
1990

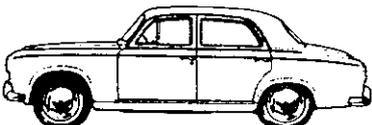




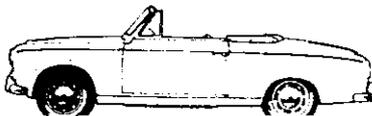
Hors
Serie

page 20





MAI



1990



Les fanas de la « Peugeot » se sont retrouvés dans la station

Kelons-en fanfare et romromments inaccoutumés nous signalent dimanche un rassemblement non des moins singuliers place de la Mairie. Elles étaient une vingtaine à la ligne dignes et austères à avoir répondu à l'appel du club Peugeot « 403 ».

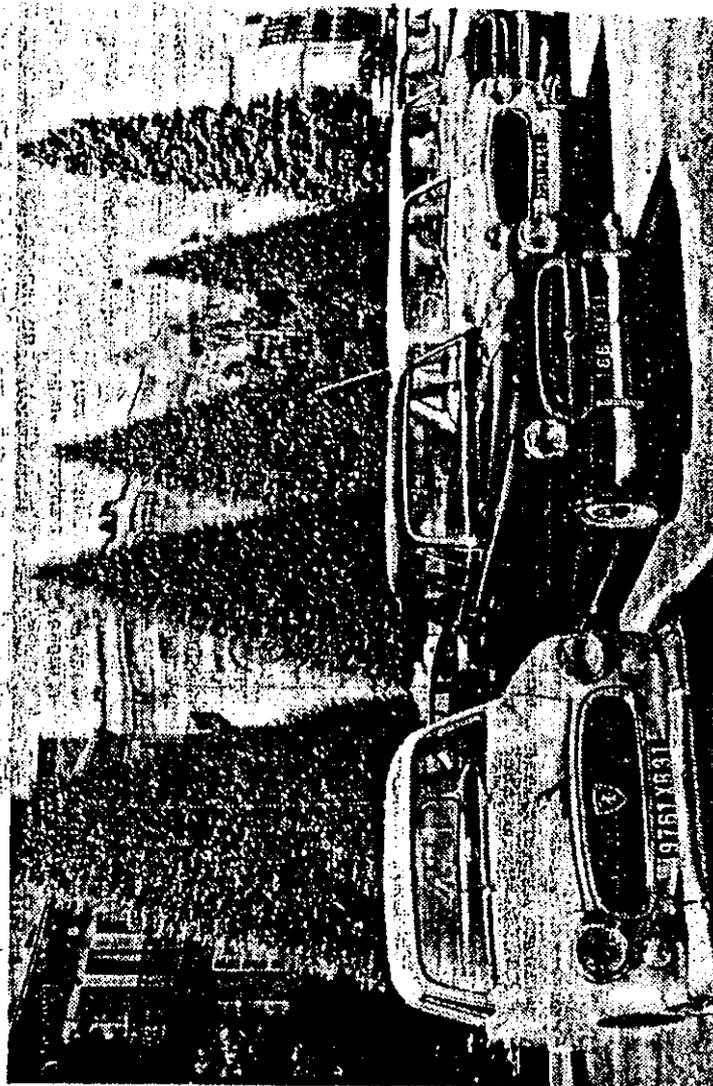
Venus de Cusset, Clermont-Ferrand, Paray-le-Monial, mais aussi de Paris, Montpellier, Lyon et Toulouse, les amoureux de la « 403 » étaient conviés à ce premier rassemblement national au centre de la France, le discours de bienvenue prononcé par M. Fleury, adjoint au maire et bientôt nos passionnés retrouvaient leur 7 à 8 ch, break ou berline comparant modèles d'origine et rénovations apportées et avaient après de premières indications financières (voiture accessible à 2.500 francs) leur coup de foudre pour ces formes arrondies, ces chromes en inox, cet intérieur spacieux et cette remarquable tenue de route.

Modèle sorti de 1965 à 1966 en berline, break à cabriolet, offrant trois types de motorisation, ce fut, pour certains la première voiture d'après guerre à avoir défrayé la traction « Citroën », pour d'autres l'amélioration de la « 203 » et le signe d'un modernisme naissant.

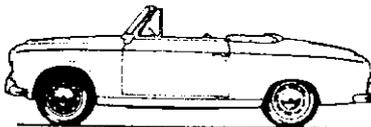
Pour M. Albert Meunier, originaire de Cusset, âgé de 88 ans et doyen du club, la Peugeot « 403 » est « le souvenir de la bonne époque ». Chargé des questions commerciales à l'agence Renault de la région et bien que possédant trois véhicules de cette marque, M. Meunier se laisse tenter par la proposition d'une « 403 » d'occasion. « Je l'ai achetée en 1958, cela fait donc presque 30 ans ; croyez-moi, le moteur n'a jamais été refait et je roue toujours avec ! Elle m'a donné toute satisfaction : solidité, confort, facilité d'entretien ». Voiture familiale certes, mais se remémorant le prix d'achat à l'époque (8 000

francs) : M. Meunier n'hésite pas à la qualifier de « voiture luxueuse et bourgeoise ». « Ah, c'était la belle époque ! L'époque des 250 couverts au Casino avec des brigades de 30 cuisiniers, l'époque où tous affluaient pour voir entrer les convives en smoking et robes de soirée ». Le club Peugeot « 403 » créé depuis 2 ans siège à Toulouse et comprend actuellement 110 adhérents. Cette association fondée par M. Boudeville, secrétaire général et présidée par M. Ballandras cherche à favoriser les rencontres et les échanges (informations et pièces) entre les amateurs de Peugeot « 403 ». Voiture luxueuse, plus tard délaissée dans un hangar ou déposée à la casse, nos passionnés de voitures anciennes sont conscients d'apporter une nouvelle marque à la vénérable « 403 ».

Bonne route à tous et longue vie à la « 403 » !



Hors
Serie



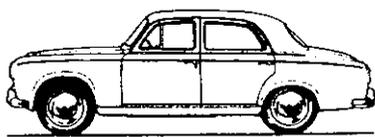
page 21



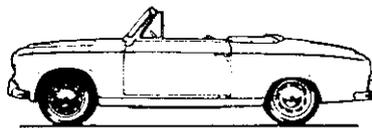
ère CONCENTRATION



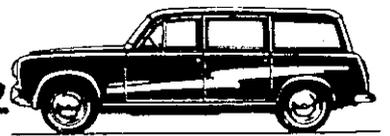
Abbaye de St-Gilbert
St-Dizier-la-Forêt (03)



Hors
Serie



page 22



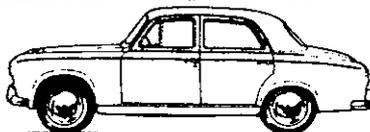
Dernière minute: quelques photos sur St-Gilbert 86, d'A. Debeuré.



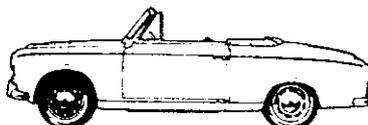
Sous l'auvent
dinatoire... A

American Circus!

← Une halte du
convoi parisien
à.....

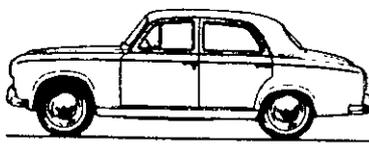


Mai

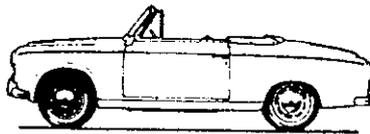


1990





Hors
Serie



page 23



Abbaye de St-Gilbert / VICHY-2 / 2° CONCENTRATION

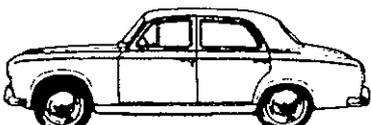


Les lauréats des coupes pour le sourire officiel.

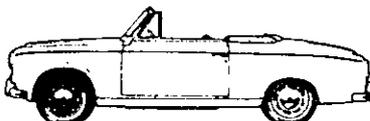
Chacune
baillant
d'admiration
devant les
autres, c'est
l'épreuve sur
la beauté des
moteurs.



D'autres commentaires: "Ce qu'on peut regretter, ce sont les annulations de participation (il est vrai que nous n'avions pas demandé d'arrhes). Le Club avait fait de gros frais: 12 coupes, édition de T-Shirts et de bouteilles de vin carrément de collection, au blason de la concentration, et de nombreux lots de tombola. Mais la 2ème concentre est fine. vive la 3ème!" -----



MAI

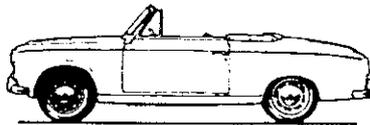


1990





Hors
Serie



page 24



Deux articles sur notre réunion, dans La Montagne, le journal régional, les 9 et 15 juin 87. En voici un:

La reine du désert dans la reine des villes d'eau

Les 204, les 305 et autres 604 n'en croyaient pas leurs yeux dimanche matin en regardant passer, dans les rues de notre cité, le cortège des 403 venues de tous les coins de France pour le deuxième rassemblement qui s'est tenu le week-end de la Pentecôte en l'abbaye Saint-Gilbert.

Au volant de ces vieilles dames de l'automobile, des jeunes pour la plupart, des amoureux fous d'un modèle passé de mode, certes, mais qui n'a pas encore acquis sa place au rang des voitures de collection. Des nostalgiques ! Peut-être, ou plutôt des avant-gardistes qui se procurent à peu de frais des voitures grâce auxquelles ils reconstituent avec patience et amour leur 403. Ils en connaissent par cœur l'histoire, que le premier modèle est sorti le 20 avril 1955, qu'elle a été fabriquée jusqu'en 1966, qu'elle a gagné le premier rallye Paris-Dakar, qu'elle a été exportée massivement en Afrique et qu'il en existe encore des modèles en service dans le monde entier.

Ils en parlent avec passion et les trente voitures présentes à Vichy témoignent de cet amour tant elles paraissent « bichonnées », « câlinées » et « retapées » avec un soin tout particulier et dans le plus profond respect de la grande et solide voiture qu'elle fut.

L'idée de créer un club 403 est née il y a à peine trois ans, du côté de Toulouse, dans un souci d'entraide, tant il est vrai que leurs propriétaires connaissent les pires difficultés pour se procurer des pièces de rechange et aussi parce que rares étaient les mécaniciens qui osaient s'intéresser à ces vieilles dames.

Actuellement, ils sont 180 environ, répartis dans toute la France, des hommes, mais aussi des femmes qui se retrouvent chaque année dans notre région pour échanger des « tuyaux », de bonnes adresses, mais aussi pour participer à un concours. Il récompense autant la voiture que son propriétaire puisque ce



Les reines du désert attendant sagement leurs propriétaires sur le parking de l'hôtel de ville, pendant la réception.

dernier doit répondre à un questionnaire portant sur la 403. Ils sont ardenés à démontrer leurs compétences mécaniques au cours d'épreuves de pannes.

Cette association, qui en est à ses débuts, a de grands projets et un tout particulièrement : la traversée du Sahara avec un groupe de quinze personnes et de six 403 (deux berlines, deux breaks et deux camionnettes). M. Ballandras, président de l'association, et son secrétaire, M. Boudeville, croient beaucoup à ce qu'ils qualifient eux-mêmes de rêve. La 403 n'a-t-elle pas reçu le titre de « reine du désert » en le traversant déjà maintes fois ? « Pourquoi pas une nouvelle fois ? », disent-ils.

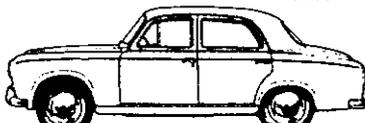
C'est M. Pétillat, adjoint au maire, qui a accueilli au nom de la ville de Vichy tous les participants à ce rassemblement, par ce dimanche matin maussade, et nous pouvons dire que sous la pluie, des fenêtres du salon d'honneur de l'hôtel de ville, la place avait un petit air « rétro » avec toutes ces 403 grises, vertes ou bleues, bien alignées.

Pour être tout à fait complet, il ne faut pas omettre de signaler la présence de M. Metunier qui, avec ses 89 ans, est le doyen de l'association, et Cussetois de surcroît. Il raconte avec beaucoup d'humour qu'il a acquis sa 403 en faisant une infidélité à Renault. Le vendeur de chez Peugeot lui a dit, à l'époque, « Je vais te faire faire une bonne affaire... » Celui-ci ne pensait sans doute pas dire : sa voiture a trente ans, 180.000 km et un moteur d'origi

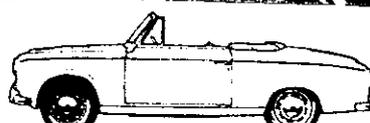
N.L.A

Week-end arrosé !
C'est exagéré !
Quelques carafes
renversées !
Pas une tache d'huile, pas une goutte
de vin gaspillée !

Albert Meunier
et René Chanudet
se frappant la
coupe devant le
poster optimiste
du Crédit
Lyonnais et le
Président qui
n'en peut mais.

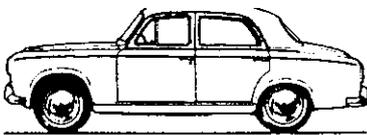


MAI

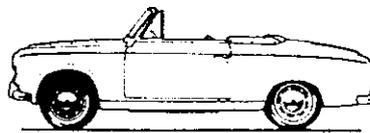


1990

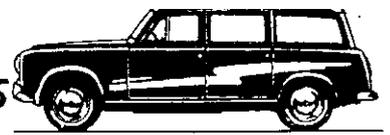




Hors
Serie



page 25



UNE PAGE DE POESIE par René CHANUDET

Tu as vingt-cinq ans
Et l'on te trouve vieille.
Tu n'es plus à la mode maintenant,
Mais pour moi, tu es toujours pareille.

Ta jeunesse tu as gardé.
Ta peau a la même fraîcheur.
Tes jambes n'ont pas de peine à avancer
Ton cœur a la même ardeur.

Ces trois premières années que tu as passées
Tu as connu de durs moments
Celui qui t'avait adoptée
Ne savait te traiter correctement.

Je t'ai recueillie, t'ai donnée un abri,
J'ai soigné tes douleurs.
Et pour me remercier, sans un bruit,
Tu me sors en douceur.

Peu de ton âge sortent normalement.
A ton passage, les gens ont le regard tourné
Pour t'admirer plus amplement.
Tu avances lentement te laissant dévisager.

Tu représentes un quart de siècle.
Je fête le double en même temps,
Et sachant comment la vie est faite
Nous resterons tous les deux longtemps.

Tu es ma 403,
Je suis fier de toi.

3^e CONCENTRATION
à BEAUGENCY (45)



Toute cette belle famille rentrera-t-elle
dans cette belle F4?

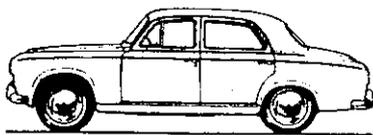


MAI

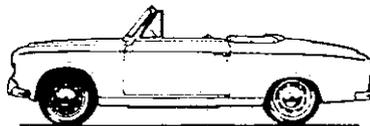


1990





Hors
Serie



page 26



Vendredi midi, nous avons été recus par la mairie de Cinq-Mars-La-Pile (deux qui la tiennent), près de chez Daniel Dromard, où le discours d'un Maréchal-Président en grande forme a stupéfié les notables. Ce vin d'honneur nous était offert par Thibaud le Dromard nouveau.



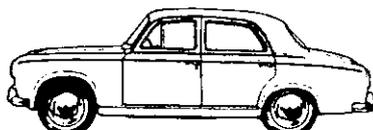
A cette occasion, nous avons été rejoints par un dentiste de Langeais et sa berline diesel gris-métal-aviation. Nous avons profité du parking de la salle des fêtes pour arranger des belles photos pour "La Nouvelle République", qui n'en a fait paraître aucune...



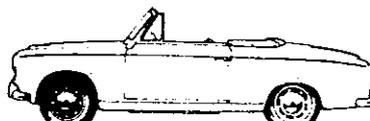
Une visite à la fameuse pile nous a fait comprendre pourquoi les romains n'avaient pas de char électrique



Dans la soirée, nous apprenions la naissance de l'alibi d'absence des Rouget: Jean-Baptiste. Meilleurs vœux, galopin!



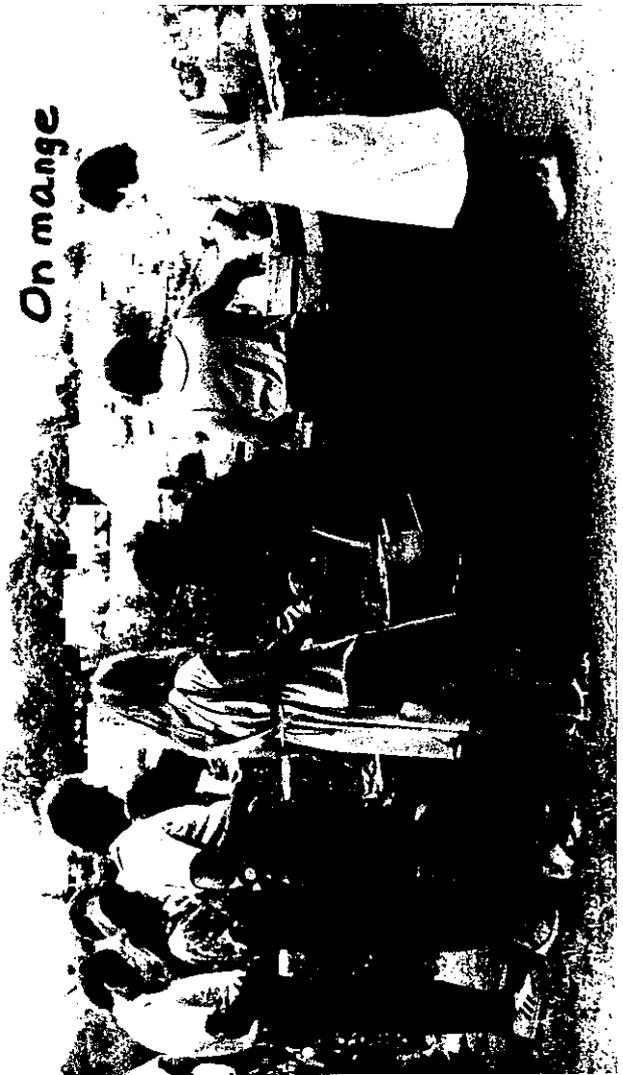
MAI



1990



On mange



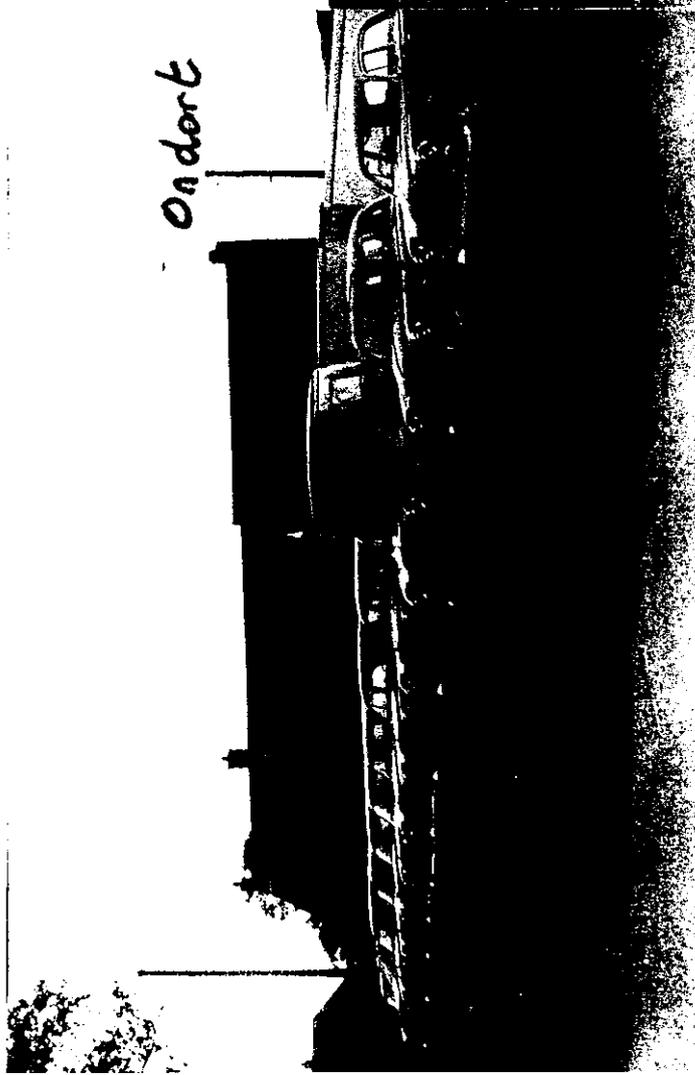
On répare

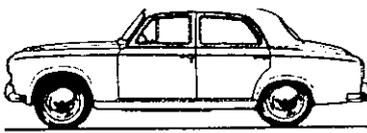


4° CONCENTR'EN BOURGOGNE

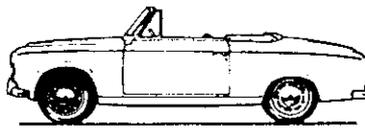
On dort

On badine

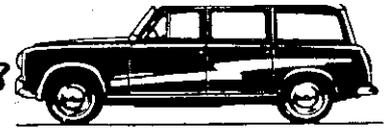




Hors
Serie



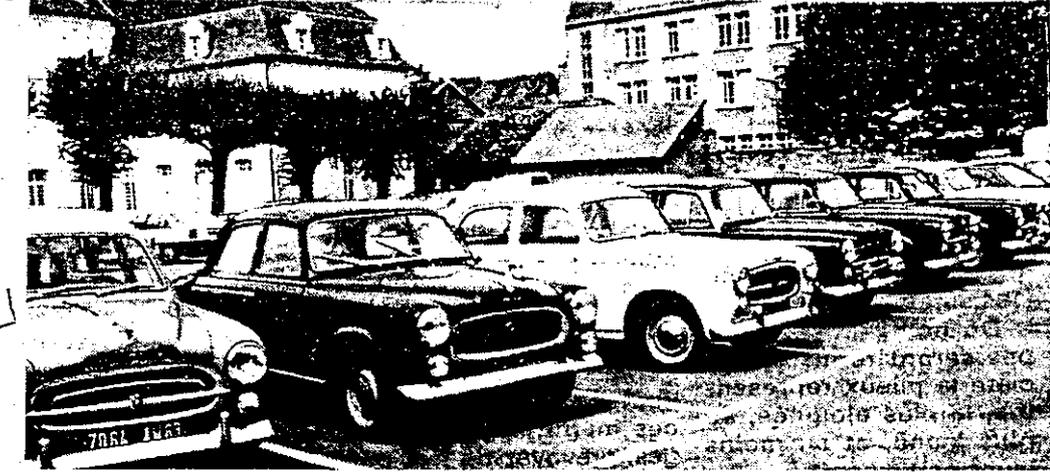
page 28



Ça sent le fromage!



Semur-en-Auxois



Avec leur air naïf et qui n'a pas l'air d'y toucher, les couleurs sages, leur présence confortable et tranquille, y'en a qui trouvent qu'elles n'ont rien pour inspirer l'amour.

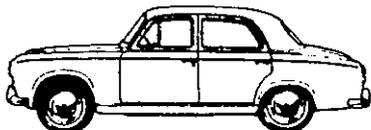
Pourtant ces 403 ressortis des garages pour un week end en Bourgogne firent partie d'une famille qui remporta un grand succès dans le public. 1 200 000 d'entre elles ont vu le jour en dix ans, de 1956 à 1966. Peugeot, pour la première fois s'était adressé à un carrossier italien pour profiler sa nouvelle voiture.

Et parce qu'elle était un peu lourde, la grande firme l'avait voulu confortable, familiale, robuste et économique. C'est ce qui fit son succès à l'époque.

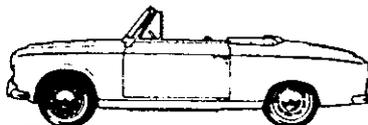
Et puis la roue tourne ; les modes passent ; le progrès aussi a amené des voitures plus puissantes, mieux profilées ; et la 403 a disparu et on n'en parlait plus jusqu'à ce qu'en 1984 un nostalgique un peu fou ressorte son véhicule un peu kitsch et fonde une association nationale des amoureux de la 403. Depuis ils sont plus de 300 à y avoir ad-

hérent, pour un an, pour deux ans, ou pour toujours ! Ils se retrouvent régulièrement pour apprécier leurs engins, échanger des pièces ou simplement se ballader un peu. Ce week end prolongé du 15 août les a amené en Bourgogne ; lundi ils passaient par Semur, à 26 voitures. C'était l'occasion d'une halte à la mairie, où Jean-Marie Magnien et ses adjoints les ont accueillis et leur ont remis une médaille de la Ville, avant qu'ils ne repartent vers de nouvelles aventures.

Les « 403 » du parking



MAI



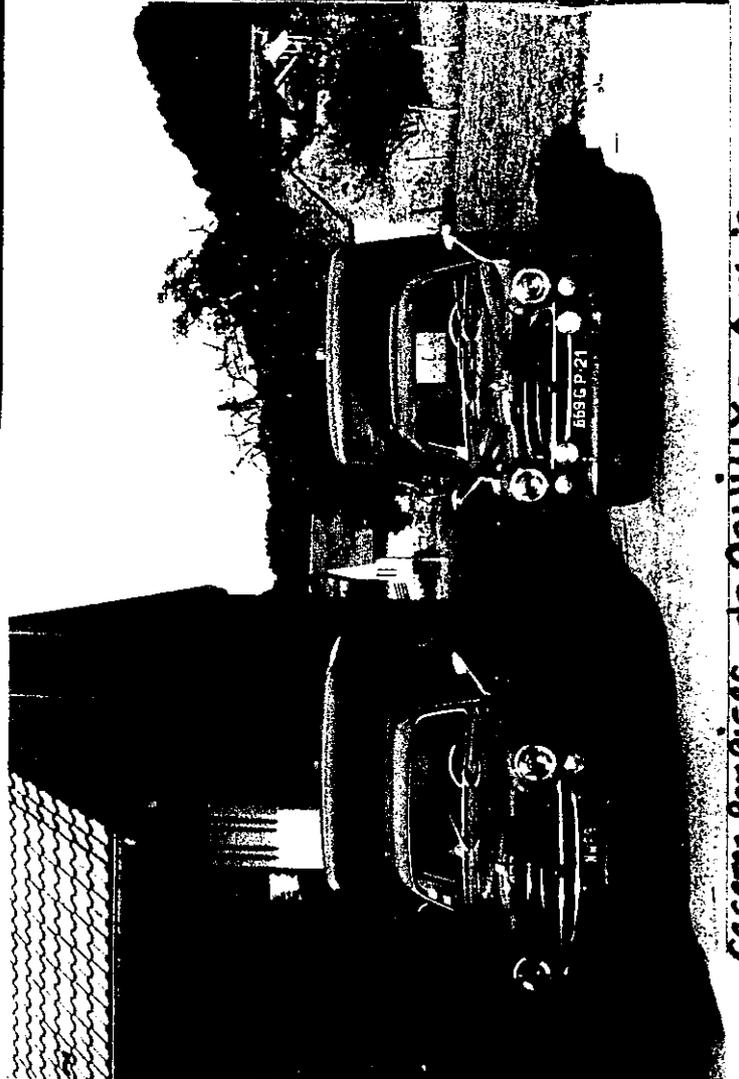
1990



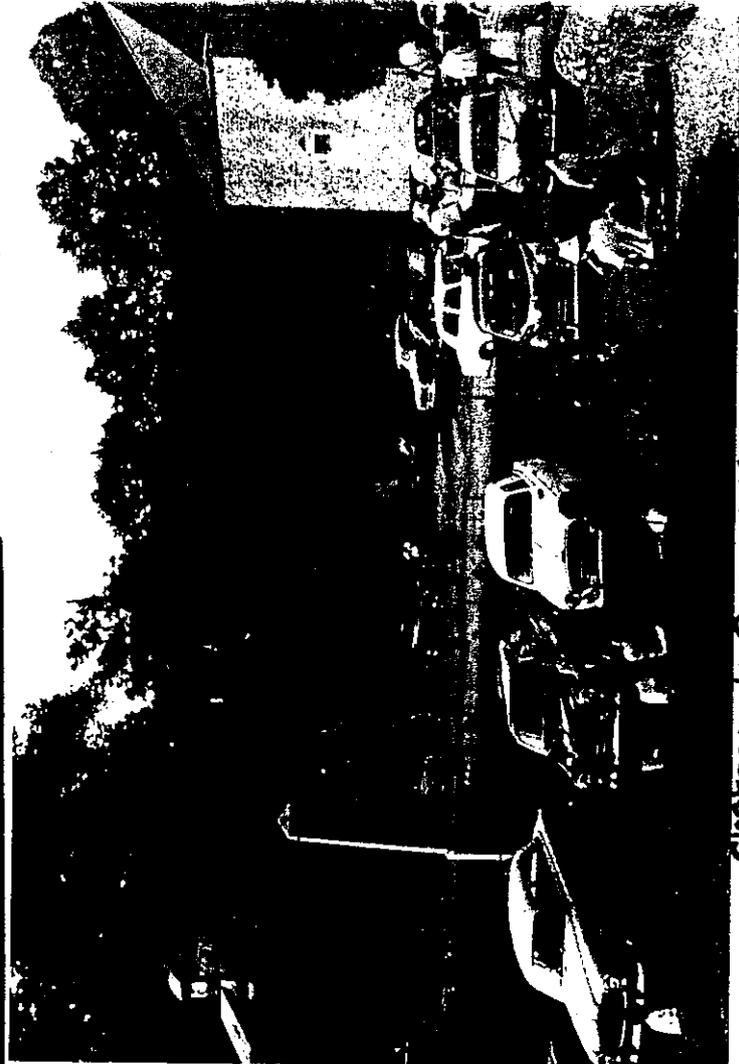


Abbaye de la Pierre-qui-Vire

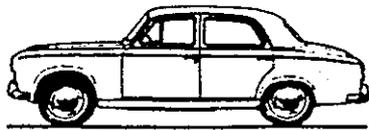
4^e CONCENTRATION NATIONALE (Francheville 24)



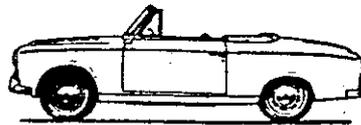
Caserne Pompiers de POUILLY en Auxois



Château de Commerin



Hors
Serie



page 30



DOCUMENTATION TECHNIQUE

N° 132
Nouveau Projecteur
« FANTASTIC »
avec Feu Clignotant
et Feu de Ville
pour

Peugeot 403

Octobre 1957

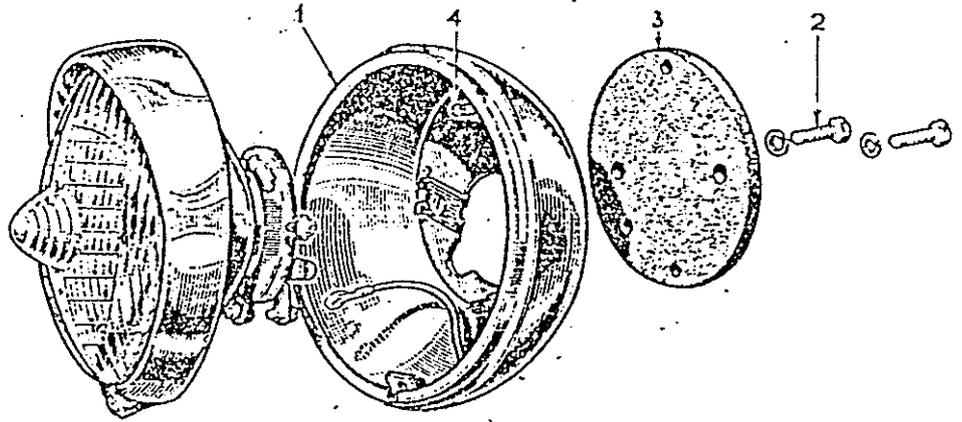
Remplace Doc. Tech. n° 112

En parfaite harmonie avec la ligne de la voiture, ce nouveau projecteur VIRAGES-BROUILLARD « FANTASTIC » à visière, avec feu clignotant et feu de ville, entièrement chromé.

Réf. 680/1364 la pièce Fr. 3.340 comporte un recouvrement à fond plat (1) qui se fixe en quelques minutes sans aucune transformation,

à la place des feux clignotants montés d'origine sur les 403.

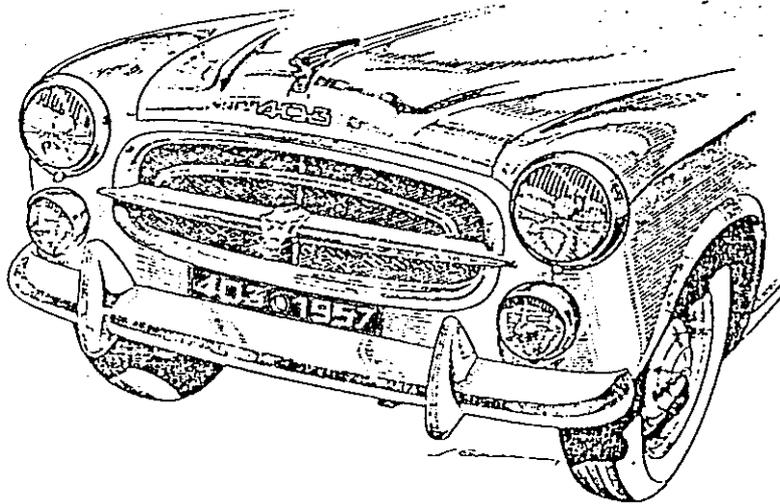
Il n'y a aucun trou à percer. Seulement deux boulons à serrer (2).



Le 680/1364 est réglable grâce à une semelle en caoutchouc souple (3) qui, en même temps, forme joint. Le réglage est obtenu par deux vis pointeau (4) prenant appui sur la nervure de l'aile.

Le porte-lampe reçoit une lampe à 2 filaments qui assurent la double fonction de :

VIRAGES-BROUILLARD et de CLIGNOTANT.
et une navette pour le FEU de VILLE

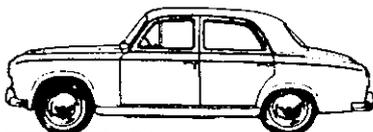


NOTA. -- Les autres solutions mentionnées sur notre Doc. Tech. 106 subsistent toujours soit :

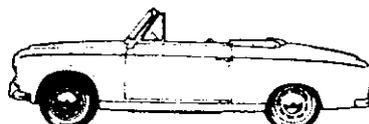
FANTASTIC 660 ou 670 sans feux clignotants.

FANTASTIC 660 ou 670 avec feux clignotants.

Encastrables 641/1287 avec feux clignotants.

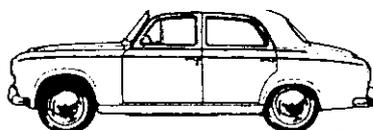


MAI

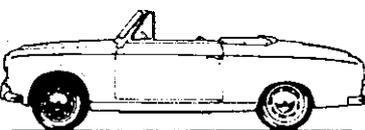


1950





Hors
Serie



page 31

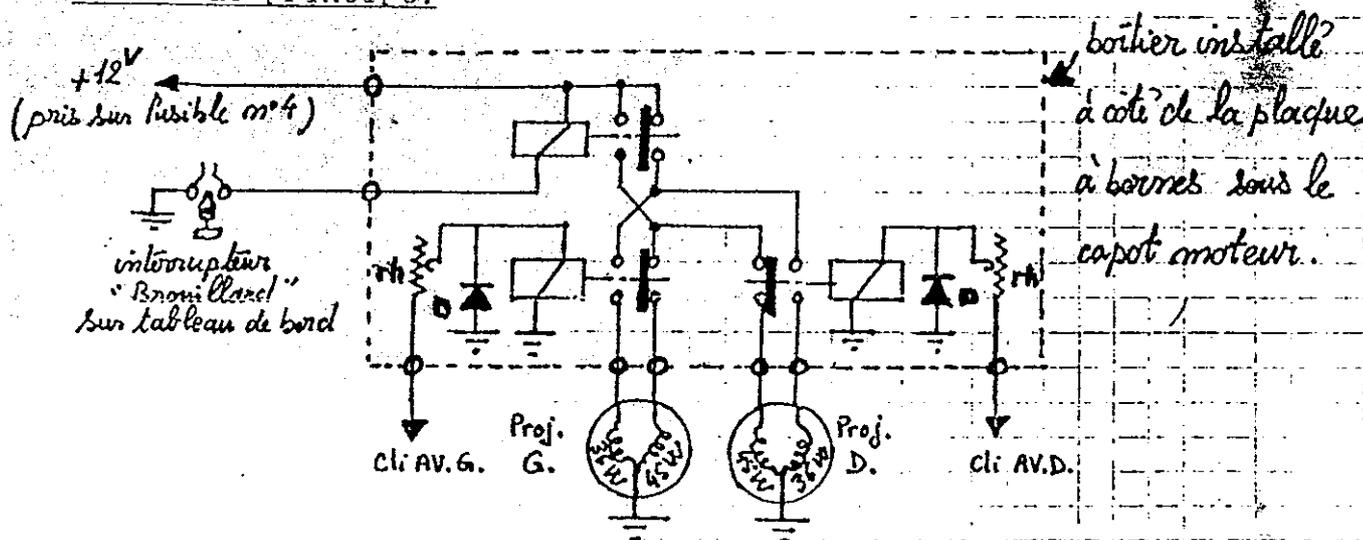


Fantastic!

Modification du dispositif de signalisation de clignotant pour le montage de projecteurs Fantastic-Marchal sur la 403
Envoi de Christian Gerno

Ces projecteurs sont équipés de lampes deux filaments. En position anti-brouillard (filament 45W), le clignotant (filament 36W) devient imperceptible. Voici une solution pour y remédier: lorsque l'on utilisera l'anti-brouillard, on fera procéder au clignotement de ce dernier au lieu de faire clignoter le filament de 36W, tout en évitant la surcharge de la centrale de clignotement (ce qui modifie sa cadence), puisqu'à l'origine il a été prévu un filament de 18W seulement.

Schéma de principe:



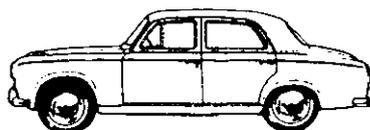
--les diodes D servent à éliminer les surtensions et les parasites lors de l'excitation des relais. Bien respecter le sens de branchement anode à la masse.

--les rhéostats rh servent à compenser l'hystérésis des relais. Ils se règlent simplement lors des essais en clignotant à $\approx 50 \Omega$.

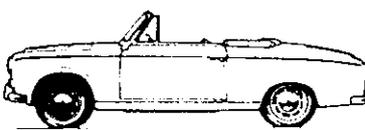
La consommation des relais est négligeable, la centrale clignotante n'est plus chargée que par les feux arrières (18W).

Si l'on veut ramener la charge à 36W (18W à l'avant + 18W à l'arrière, à l'origine), il est intéressant de remplacer les lampes des feux AR par des plus modernes de 21/5W et de disposer des feux de brouillard rouges de part et d'autre de la lunette AR et équipés de lampes 15W alimentées en parallèle sur les feux AR (branchement sur les plaques à bornes dans le coffre), ce qui présente le gros avantage de mieux signaler le stop/clignotant au conducteur suivant (les feux d'origine ne se voient pas bien, et le clignotant n'est pas orange comme sur les voitures actuelles, ce qui surprend parfois les automobilistes qui suivent).

NB: Il semblerait que les feux supplémentaires, de freins ou de brouillard soient maintenant interdits sur la plage arrière. Qui peut nous renseigner?

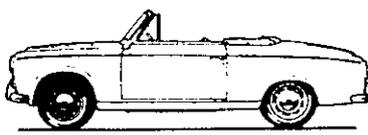
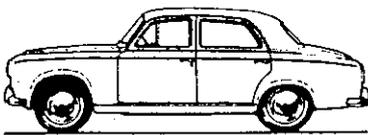


MAI



1990



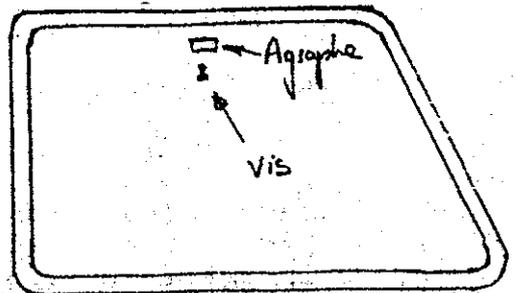
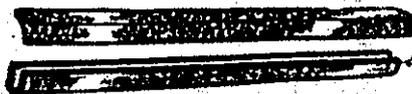
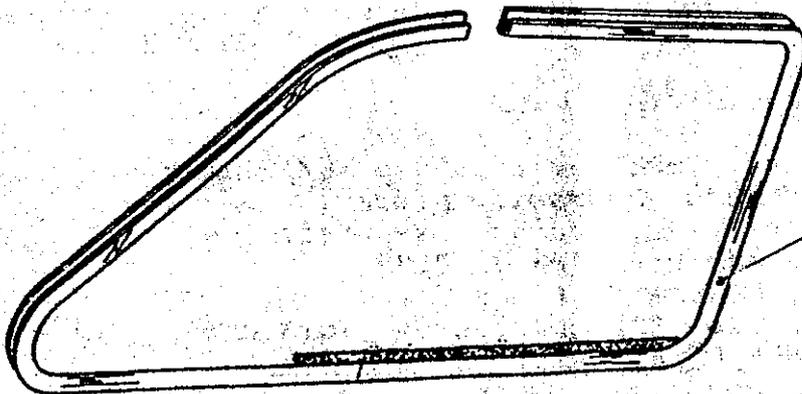
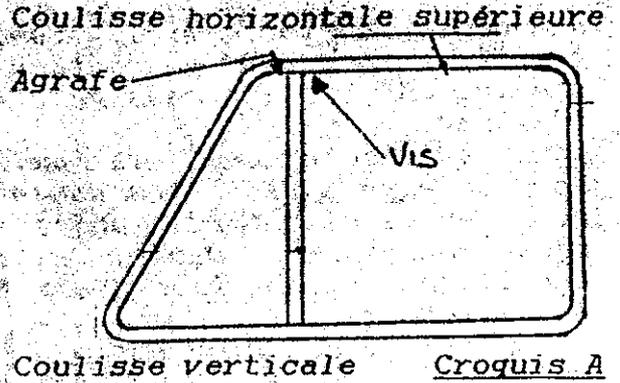


RUBRIQUE DU DOCTEUR ES 403

Changement des joints lèche-vitres de portes avant et arrière.
Les joints lèche-vitres étant maintenant disponibles au Club, voici la façon de procéder pour les changer:

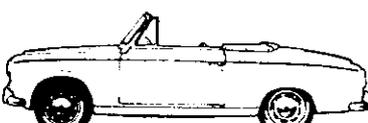
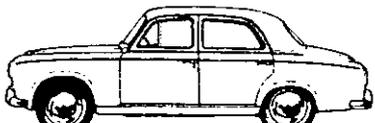
Portes avant à déflecteurs.

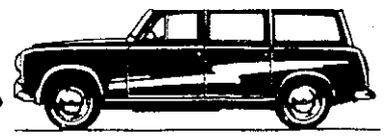
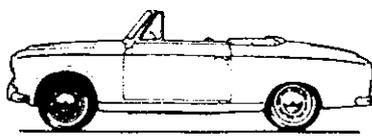
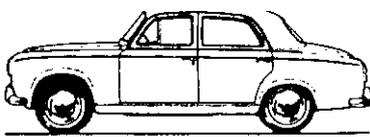
- 1) Sortir la coulisse verticale de vitre (celle qui est l'arrivée du déflecteur) à l'aide d'un tournevis, en faisant levier.
- 2) Dégager la coulisse horizontale supérieure sur une longueur de 20 cm en partant du déflecteur en procédant de la même façon que ci-dessus.
- 3) Enlever la vis se trouvant à l'arrière et en haut du déflecteur.
- 4) Faire pivoter d'environ 5 cm le déflecteur vers l'arrière de la portière.
- 5) Sortir l'agrafe se trouvant en haut de la porte.
- 6) Dégager l'encadrement extérieur de portière en le pliant sans toutefois le tordre.
- 7) Une fois l'encadrement de porte sorti, enlever le lèche-vitres et son support en écartant ce dernier avec un tournevis.
- 8) Mettre le joint neuf dans le support; emboîter le support avec son joint dans l'encadrement; resserrer le support sur ce dernier avec une pince.
- 9) Avec un clou sortir le support et le joint sur l'encadrement en frappant dans les trous déjà existants.
- 10) Remonter en procédant en sens inverse du démontage.



Portes AV sans déflecteur et portes AR:

- 1) Dégager la coulisse horizontale supérieure au niveau du milieu de la porte à l'aide d'un tournevis.
- 2) Sortir la vis et l'agrafe.
- 3) Procéder suivant 6) et 10) du paragraphe précédent





La rubrique du Docteur es 403

L' AG du Club 403 international réunie en séance plénière à Toulouse les 5 et 6 décembre de l'an de grace 1987 a décidé de faire paraître un ou des articles techniques rédigés par le "Docteur" de l'année en cours. En conséquence, et en toute modestie, je suis très fier que cet insigne honneur me revienne. Il est après tout normal que ce "Docteur es qualités" fasse profiter le peuple assoiffé de quelques parcelles de son immense savoir. Mais voilà, comment aborder le problème?

"Fais une thèse!" m'ont dit certains. L'idée est bonne et je suis sûr que le futur docteur sera ravi de l'exploiter.

Pour l'instant, il me semble plus astucieux d'envisager de faire part dans chaque bulletin de quelques expériences personnelles auxquelles tout possesseur de 403 peut être un jour confronté.

Première question: **"Comment conduire en plein hiver une 403 habillé en short et chemisette?"** Deux hypothèses à envisager:

-ou vous le faites déjà, et alors bravo!

-ou vous avez acheté spécialement un gros manteau.

Cet exposé ne devrait pas s'adresser aux possesseurs de Sofica, mais à ceux qui ont un radiateur de chauffage placé à l'avant droit de la voiture (Ref P.D.6448.05)(Type Chausson 503.57.290).

Remarque: Normalement, un conducteur de 403 avec Sofica roule au chaud, mais n'est pas à l'abri d'un bain de pieds...en cas de rupture de la durite 6461.15 supérieure ou de la 6461.14 inférieure (Toutes pouvant être remplacées avec du 6461.17, tuyau de 16*24).

D'abord: avoir un circuit de refroidissement propre. (Reportez-vous au stage de détartrage des 25 et 26 mai 86 à Toulouse, et au BL16-16, nous ne reviendrons pas dessus.

1)Contrôle de la pompe à eau: Le contrôle ne doit pas porter sur le fonctionnement de la pompe, mais sur son type. En gros, il existe 3 types de pompes montées sur les 403 à essence:

Type 1	Type 2	Type 3
Avec graisseur	aussi	non
-	Sortie et retour d'eau pour le	
-	réchauffage du carburateur	

Si votre pompe est du type 2 ou 3, vous avez beaucoup de chance, sautez le paragraphe suivant et passez directement au 3).

Nota: Les pompes du type 3 sont de loin les plus performantes car montées avec des roulements etanches graissés à vie, qui vous garantissent plusieurs centaines de milliers de km sans problèmes.

Pour les types 1 et 2, ne pas oublier de graisser les roulements tous les 3000km!

2)Dépose de la pompe.

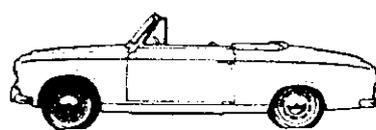
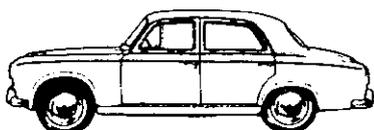
Si votre pompe est du type 1 et que vous vouliez avoir chaud, il faudra absolument procéder à son changement. Bien sûr: -le radiateur aura été enlevé (10mn) -et les durits débranchés (2mn).

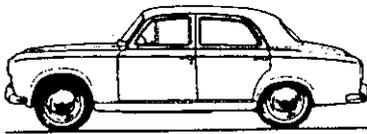
L'opération de dépose est délicate et demande patience et précautions.

-Noyer tous les boulons de fixation dans du dégrissant.

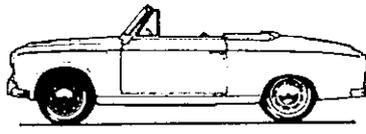
-Les desserrer progressivement en tapotant légèrement et axialement pour éviter la casse du fameux cinquième boulon (6901.57). Attention: ne surtout pas forcer!

-Les 5 boulons sont à dérouiller et détatrer.

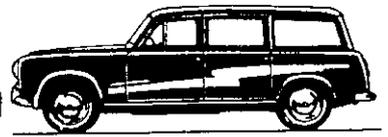




Hors
Serie



page 34



-Pour désaccoupler la pompe de la culasse. pas de burin ni de scie. mais tapoter d'arrière vers avant. Patience et dégrissant. Si ça ne vient pas. arroser de dégrissant et prendre 10mn pour goûter le Beaujolais nouveau.

-Le joint est de toutes manières foutu. Ne pas tenter de le récupérer.

-Bien nettoyer la portée de la pompe et celle de la culasse.

-Vérifier que la pastille de désablage (0232.02) est en place et en bon état: les bords peuvent être grignotés par le tartre et la rouille. et le centre endommagé par la turbine de la pompe.

-Passer un taraud de 7*100 dans chacun des trous de la culasse.

-Remplacer la vieille pompe par une neuve (1202.14. ou à défaut 1202.15. dans laquelle le porte charbon ne sera pas utilisé.

-Le remontage d'une pompe d'occasion. d'origine inconnue. est risqué (sauf si elle est fournie par le Club. évidemment).

-Pour remonter la nouvelle pompe:

-Enduire de graisse "tous usages" les portées de pompe et de culasse. ainsi que le joint neuf (1206.05).

Présenter la pompe en faisant attention à ne pas buter la turbine contre la culasse.

-Chacune des vis de fixation sera enduite de graisse graphitée. dite encore "Graisse Belleville".

-Ne pas oublier les rondelles "Grover".

3) Modification du circuit de circulation d'eau.

a) Etat des lieux

Avant de se lancer dans de grandes modifications pas toujours nécessaires, il convient de bien comprendre le fonctionnement du circuit de refroidissement.

Je tiens à rappeler que l'étude en cours ne s'applique qu'à des 403 non équipées de SOFICA.

*le moteur est froid: la capsule thermostatique est fermée et de ce fait la pompe à eau. bridée. entraîne l'eau dans un mouvement intense autour des chemises et dans la culasse. Le circuit principal est interdit et le chauffage de climatisation est donc inactif "quelle que soit la position de la manette".

*le moteur s'est réchauffé: la température de l'eau atteint 75°; la capsule thermostatique s'ouvre et permet alors:

- en priorité. la circulation de refroidissement:

. évacuation de l'eau chaude par la durite supérieure 1343.05

. échange de calories à travers le nid d'abeille du radiateur

. reprise de l'eau refroidie par la durite inférieure 1350.12.

. envoi de cette eau refroidie à travers les chemises et dans la culasse.

- en second lieu. les circuits annexes:

. chauffage de climatisation.

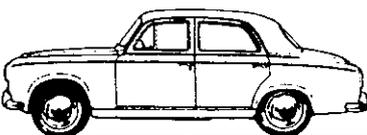
. réchauffage du carburateur (certains modèles).

Si la manette de chauffage est mise en position "ouverte", le robinet de chauffage (6461.09) permet le passage du fluide. et une petite partie du liquide de refroidissement

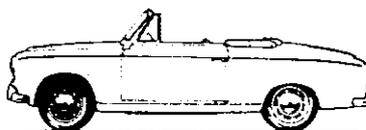
. quitte la culasse au point le plus chaud par le "tube de prise de chauffage" 0245.05 ou 0245.09.

. traverse le tuyau métallique d'arrivée de chauffage (6459-11). et y perd déjà une partie de ses précieuses calories.

remarque: à ce niveau-là. sur les modèles les plus récents. existe une dérivation. qui fonctionne indépendamment de la position du robinet de chauffage. et qui sert d'anti-givre pour le carburateur

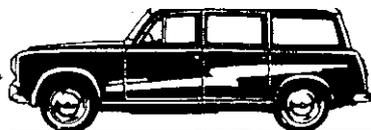
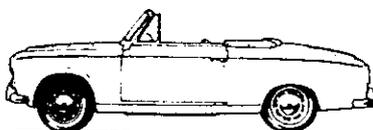
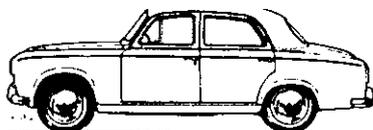


MAI



1990





... passe à travers le robinet de chauffage à fonctionnement non thermostatique, c.à.d. que le point de consigne affiché sur le tableau de bord est indépendant de la température de l'eau

... et pénètre (enfin) dans le radiateur de climatisation 6448.05. Là, on assiste à l'échange de calories entre:

- l'eau tiède, qui est péniblement poussée vers la partie basse du radiateur où elle sera réincorporée au circuit général,
- l'air froid (glacial quelquefois), entraîné par le ventilateur électrique 6441-10 et par l'avancement du véhicule, est en conduite forcée à travers le nid d'abeille. Il ne peut s'échapper:

ni par le haut: joint supérieur de radiateur 6449-07,

ni par les côtes: joint latéral de radiateur 6450-07, qui doit être collé sur le radiateur.

b) Reflexions:

But de l'opération: 1) amener l'eau la plus chaude possible,

2) favoriser l'échange de calories pour qu'il soit le plus favorable possible.

c) Moyens à mettre en oeuvre:

* Pour amener l'eau la plus chaude possible, il faut:

- avoir de l'eau chaude,
- ne pas perdre les calories en route.

1) une fois le circuit propre et en bon état, la seule solution pour élever la température moyenne est d'avoir une capsule thermostatique 1337.08 en excellent état. Il est souhaitable de changer cet élément tous les trois ans, et d'en contrôler le bon fonctionnement à l'entrée de l'hiver, lorsque l'on change de liquide.

Mode opératoire: une casserole, un réchaud à gaz, un thermomètre... début d'ouverture à 76°, pleine ouverture à 83°C. L'emploi de l'écran de radiateur 1303.10 ne peut se concevoir qu'avec les précautions d'emploi suivantes:

- un circuit en excellent état,*
- un thermomètre fiable,
- un tampon de mousse écartant l'écran, pour laisser passer un filet d'air qui évitera la surchauffe.

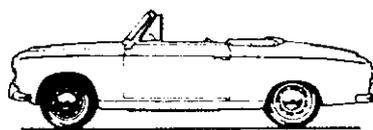
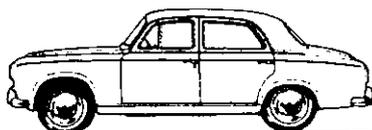
** Favoriser l'échange

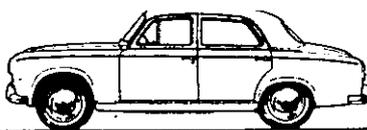
*** De toute manière, l'emploi de l'écran de calandre ne peut qu'améliorer une situation favorable, et en aucun cas, ne peut suppléer à une déficience profonde du système.

2) Pour ne pas perdre de calories, isoler ce qui est isolable, à savoir les tuyaux métalliques d'arrivée de chauffage (6459-11): inutile d'isoler les tuyaux de sortie, bien sûr.

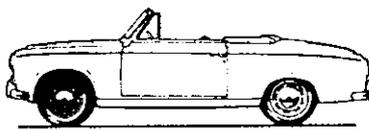
Pendant un certain temps, un certain volume d'air est en transit à travers le nid d'abeilles du radiateur auxiliaire et est ainsi en contact avec une certaine masse d'eau chaude. Pour augmenter l'efficacité du système, il faut donc impérativement augmenter la masse d'eau chaude au contact avec l'air, de manière à ce que celui-ci récupère le plus de calories possible. On se voit donc obligé d'introduire la notion de "circuit forcé" en modifiant le circuit de chauffage:

- 1) Débrancher le durit de chauffage qui arrive au bas du radiateur (6461.13),
- 2) Boucher l'orifice du radiateur avec le bouchon caoutchouc 1355.04 et un collier,
- 3) Eliminer les 2 durits 6461.13 et le tuyau métallique 6463.20,
- 4) Dans un raccord caoutchouc de 14*22, tailler à la bonne longueur un nouveau durit (type 6464.06). Attention, cette longueur doit être suffisante pour que le ventilateur ne bute pas sur ce tuyau,





Hors
Serie



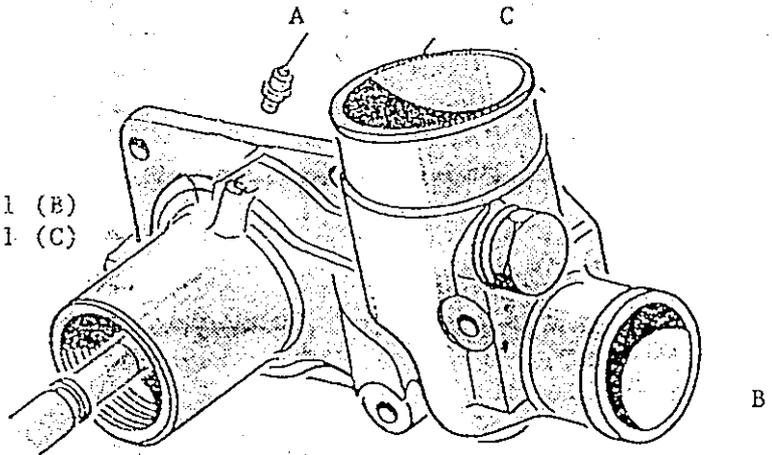
page 36



-COMMENT RECONNAITRE SON TYPE DE POMPE A EAU-

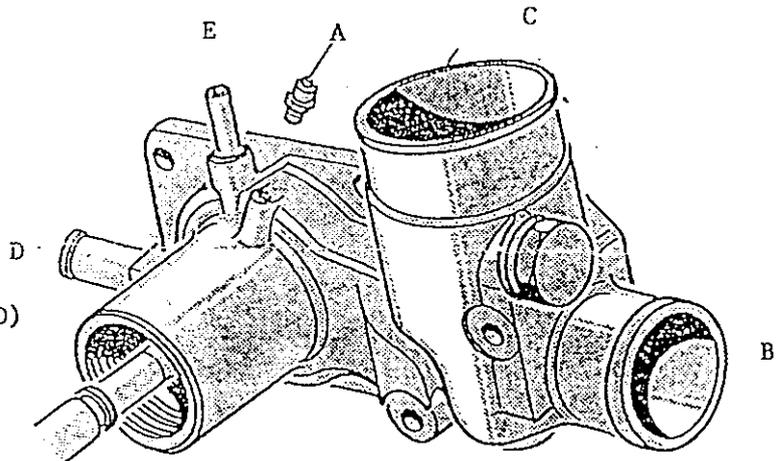
TYPE 1

Avec: 1 graisseur (A)
1 retour circuit principal (B)
1 départ circuit principal (C)
Sans autre départ ou retour.



TYPE 2

Avec: 1 graisseur (A)
1 retour (B)
1 départ (C)
1 retour de chauffage (D)
1 départ chauffage
du carburateur (E)

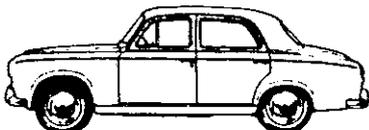
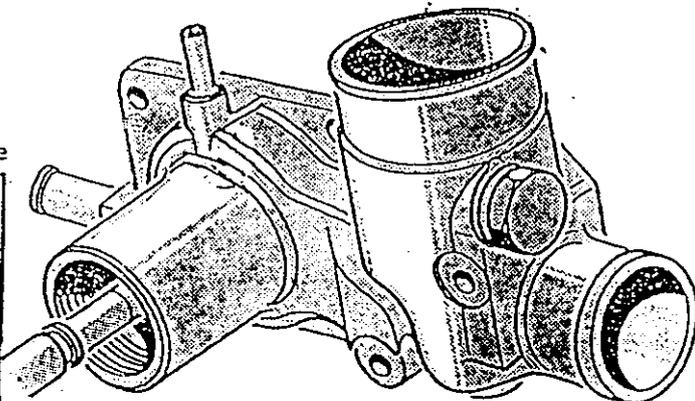


TYPE 3

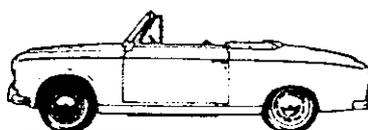
Identique au type 2, sauf
. pas de graisseur
. roulements graissés a vie

Vous remarquerez, si vous
etes du type 1 ou 2
(personnellement, je n'ai pas
rencontré le troisième), que
le graisseur n'a pas un
embout propre à accueillir le
flexible d'une pompe à
graisse, car il est
cylindrique et lisse.

C'est qu'il ne faut pas y mettre de graisse, mais de l'huile! La
bille est légèrement pressée par un ressort et recule sous
l'appui d'un embout de burette (voir votre manuel d'entretien).



MAI

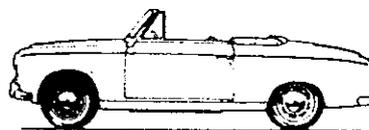


1990





Hors
Serie



page 37



5) Raccorder ce tuyau, d'une part à la sortie du radiateur de chauffage (attention, fragile), et d'autre part à l'entrée de la pompe à eau type 2 ou 3 que nous avons installée au BL28. Sur le plan qui a été fourni, cette entrée s'appelle retour de chauffage et est repérée "D".

d) avantages du nouveau branchement:

-avoir de l'eau en circulation intense dans le circuit (meilleur échange).

-pouvoir fonctionner même moteur froid, ce qui entraîne un meilleur chauffage et un meilleur dégivrage.

Hummm! Qu'il fait bon dans ma Peugeot!!

4) Accessoires Peugeot.

Pour les conducteurs particulièrement frileux, Peugeot avait prévu un kit qui permet d'adapter un deuxième radiateur de chauffage, sur la deuxième entrée d'air, coté gauche de la voiture. Là, il n'était pas prévu de ventilateur.

Ce kit comprenait:

-un radiateur additionnel (6448.09),

-une buse d'entrée d'air (6442.09),

-un ensemble de tuyaux et durits.

Sens de la progression de l'eau:

-sortie radiateur chauffage principal (durit 6461.13).

-tuyau métallique de départ 6463.21,

-raccord cahoutchouc (durit 6464.06), à fixer sur l'entrée du radiateur additionnel,

-raccord cahoutchouc (durit 6464.06),

-tuyau métallique de retour 6463.22,

-un durit à découper 6464.06, à brancher sur l'entrée de la pompe à eau type 2 ou 3, et non pas à la buse du radiateur.

Le montage de cet accessoire d'origine permet d'augmenter considérablement la température de la cabine.

CONCLUSION:

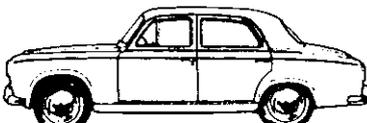
Il est donc tout à fait possible de rouler au chaud, et même au très chaud, dans une 403. Tout est affaire de logique et de propreté. Et si vous ne trouvez pas aux Peugeot boutiques le kit chauffage additionnel, ne vous mettez pas martel en tête, je n'en ai jamais vu non plus.

Roland MICOUIN, docteur es 403 1987.

FRIMAS/PROTECTION CARROSSERIE: Ca arrive un peu tard, mais ça ne l'est jamais trop pour bien faire: repiqués dans LVA, des conseils expérimentés pour protéger les carrosseries:

--Pour la protection antirouille des corps creux, la société 3M commercialise un produit spécifique (ref.ML 8900) présenté en bidons de 1L, vissable sur un pistolet (Ref.8996F) muni d'une sonde souple de 65cm de long sur 9mm de diamètre environ, terminée par un embout hélicoidal qui projette un jet dans toutes les directions du corps creux à traiter. Il faut bien sur l'air comprimé.

--Egalement, sous la marque Finnigans-Waxoyl, un liquide à base de produits pétroliers qui, après son application, reste élastique. L'application par pulvérisation permet au liquide de pénétrer dans les moindres recoins. C'est en cartouches de 2,5L, en prévoir



MAI

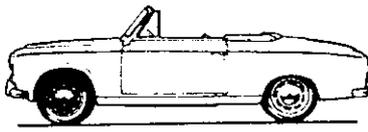


1990





Hors
Serie



page 38



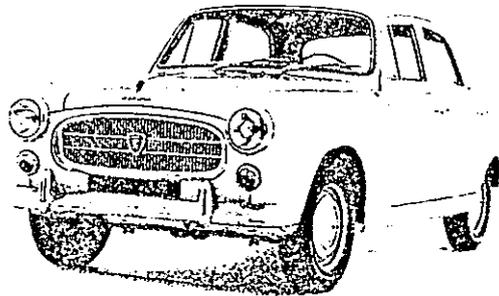
deux. Le pulvérisateur avec pompe et ressort est livré avec, il suffit de pomper. Ca se vend par correspondance. Le distributeur en France: Cartrust, BP 66, 67017 Strasbourg.

--On conseille aussi une pulvérisation d'huile moteur mélangé à du gas-oil, bon marché et efficace, mais certain en discute la longévité (on peut recommencer de temps en temps..) et préconise plutôt de dissoudre l'huile dans du LHM qui serait plus satisfaisant dans le temps, sauf que la vapeur blanche qui s'en dégage fait "tousse le pompiste".

--Le même conteste l'efficacité du Rubson ou autres enduits bitumeux similaire: au bout de quelques années, il y aurait fente, introduction d'eau, qui ne sèche pas et "casse la croûte".

--Il y a le procédé Dinitrol, mais valable seulement sur des voitures neuves ou très récentes. Et plutôt cher.

--On teste la pulvérisation/injection d'un éther trinitrique du glycérol: $(C_2H_5(ONO)_2)_3$, l'idéal restant la mise à nu de la tôle, sablage, grattage, etc, suivi d'un primaire phosphatant et d'une bonne peinture anti-rouille. On peut compléter par un enduit épais et souple anti-gravillons dans les passages de roues et autres zones exposées aux chocs de graviers et pierres. Comme on ne peut pas tout démonter et décaper, la pénétration maximum de l'anti-rouille pourra être obtenue en fluidifiant ce dernier avec l'excellent Rustol. La mixture ira partout et sous la crasse que vous n'aurez pas pu décoller, ça marche très bien et dure longtemps.../...



1958 : 403 diesel, le point de départ d'une longue série de moteurs diesel de plus en plus performants.

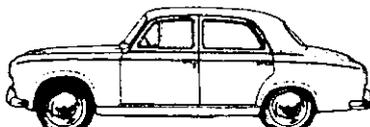
--Il existe chez Igol une huile de pulvérisation, Igol Vapor, anti-rouille et possédant un pouvoir de pénétration et d'adhérence laissant sur les surfaces un film gras qui chasse l'eau. De base paraffinique, cette huile est totalement sans action sur les élastomères, flexibles de freins, silentblocks, flectors, soufflets, etc...

L'application se fait à l'aide d'un pistolet à pulvérisation, le véhicule étant sur une fosse ou un pont, en insistant sur les endroits les plus exposés, passages de roues, bas de caisse, jupes AV et AR... Ce procédé très économique (100 à 150F) est à renouveler tous les 1 à 3 ans suivant usage pour une parfaite protection. Il assure aussi la lubrification des éléments de suspension, lames, axes, en s'opposant à la pénétration de l'eau.

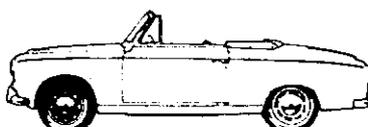
--On connaît aussi chez Mobil, l'"Huila-pul".

--Et on conseille aussi la pulvérisation de caoutchouc style Blackson ou Rubson dilué dans du gas-oil, très simple et très efficace.

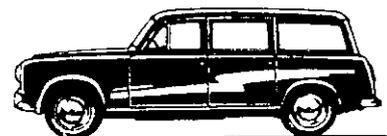
--Si donc vous pouvez pulvériser, vous ne craignez plus l'eau ni le sel, au moins dans vos parties basses. Merci à LVA et à ses lecteurs.

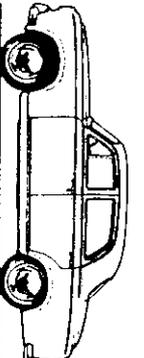


MAI

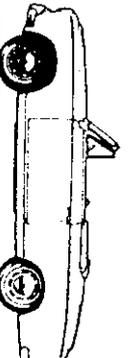


1990

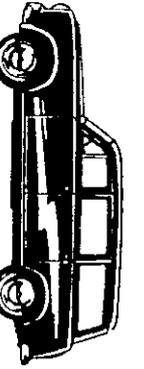




Hors
Serie



page 40



Ducellier et C^{ie}

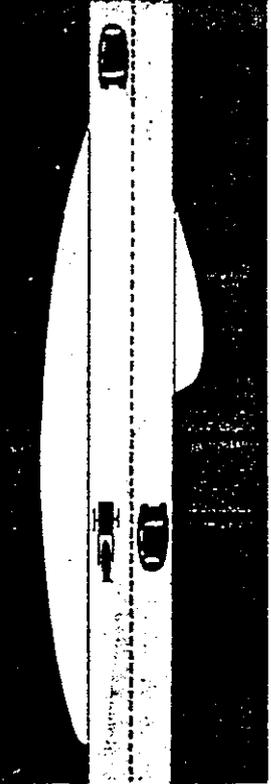
SOCIETE EN NOM COLLECTIF

23, Rue Alexandre-Dumas - 75-PARIS - XI^e

Tél. : 805.18.09 et 10.10

Eurocord

FAISCEAU DE CROISEMENT EUROPÉEN UNIFIÉ



CONDITIONS DE RÉGLAGE

POUR LES PROJECTEURS EXTÉRIEURS

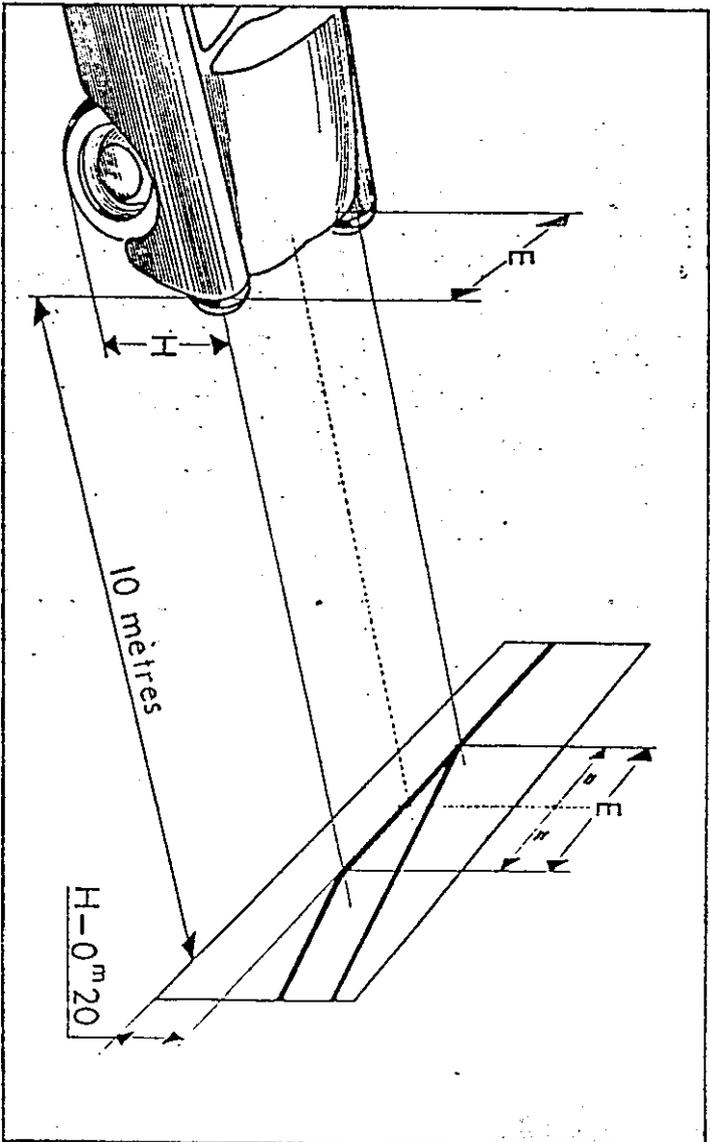
Le ou les projecteurs doivent être montés sur le véhicule avec un support permettant l'oscillation du projecteur dans tous les sens à l'aide d'une rouille. Le blocage doit être accessible par l'extérieur afin de pouvoir effectuer ce blocage, une fois le projecteur réglé, dans les conditions indiquées sur la notice de réglage et d'entretien remise avec chaque projecteur.

POUR LES PROJECTEURS ENCASTRÉS

Le système optique étant monté sur le boîtier, le réglage de l'inclinaison du faisceau et son orientation sont obtenus en agissant sur le dispositif prévu à cet effet sur le boîtier.

Trois pales support du système optique, compensées par des ressorts sont maintenues sur le corps par 3 vis ou écrous de réglage, la disposition des pales permet un réglage dans les deux plans horizontal et vertical avec une amplitude totale de 7° environ.

La vis de réglage arrière, destinée au réglage horizontal du faisceau sur l'extérieur du projecteur. Les pales de réglage sont éventuellement



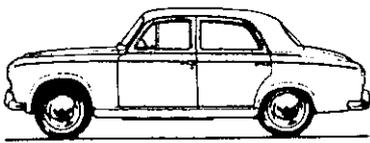
CONDITIONS PRATIQUES

Le réglage doit être effectué en n'utilisant que des lampes homologuées et il doit être corrigé à chaque changement de lampe ou pour des variations de la charge du véhicule.

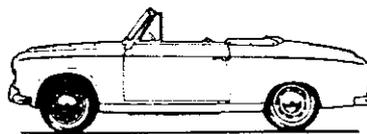
1° Le véhicule normalement chargé doit être amené sur un sol horizontal, bien plat, et à 10 mètres en avant d'un écran ou mur clair et mat, vertical, abrité de toute source d'éclairage direct extérieur; LE CONDUCTEUR ou une CHARGE ÉQUIVALENTE DEVRONT ÊTRE EN PLACE au moment du réglage. Les pneus normalement gonflés et le véhicule en position d'équilibre sur ses ressorts et amortisseurs étant perpendiculaire à l'écran et dans l'axe de cet écran.

2° Le faisceau de réglage est le faisceau croisé. Pour le réglage de chaque projecteur cocher l'autre. Sur l'écran, la partie horizontale du faisceau doit être parallèle au sol et à une hauteur inférieure de 20 cm. à celle du centre de la glace. La partie oblique doit être à droite ou à gauche de l'axe de l'écran à une distance égale au demi-ét

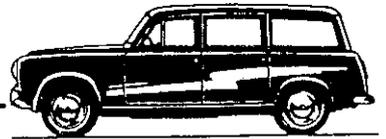
si des centres des glaces sur le véhicule.



Hors
serie



page 41



REGLEZ VOUS-MEME VOS PHARES

Dans l'Automobile n°106, de février 1955, quelques conseils, qui restent à affiner, et qui diffèrent déjà un peu de la notice Ducellier reproduite ci-contre...

Un tournevis ou une lime à ongles:
premières armes efficaces contre l'éblouissement!

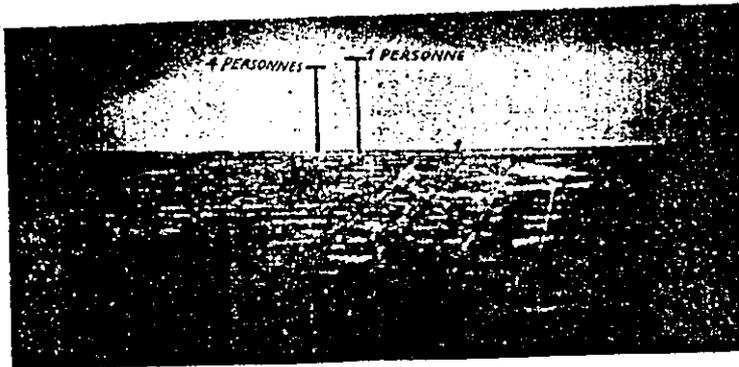
La lumière aveuglante est souvent due à des phares mal réglés, et cela peut provoquer fatigue et accidents. Il existe des moyens variés pour lutter contre les effets des rayons aveuglants, de la couleur des ampoules à la polarisation des faisceaux, en passant par bien des gadgets, mais la première chose à faire et la meilleure, d'ailleurs obligatoire, est le réglage correct des phares.

D'abord: des optiques en bon état. Il s'en trouve assez facilement, non pas dans les casses, où le traitement du stockage donne plus de rouille que de lumens, mais chez les marchands de pièces adaptables ou par le Club lui-même (listes d'attente). S'il y a eu plusieurs types d'optiques montés sur 403, il y en a encore plus d'adaptables, et si vous ne trouvez plus tel modèle pour faire la paire, il est facile de changer l'ensemble optique+bol+porte.

Prix indicatifs: optique = 100F, bol = 50F, porte = 50F.

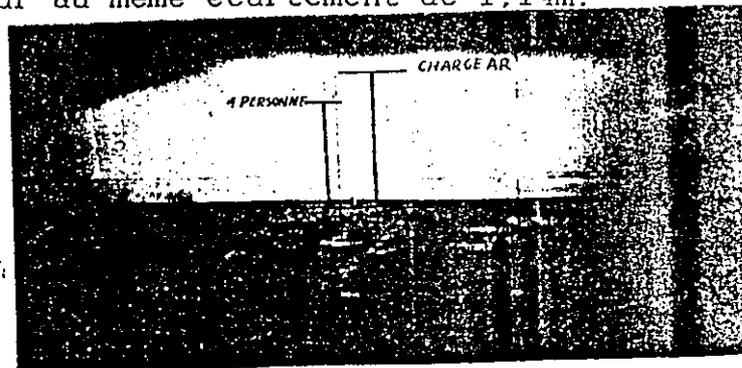
Puis: soit vous profitez d'une des campagnes de la Gendarmerie ou des Automobiles-Clubs, ou d'un passage dans une station de contrôle technique pour faire régler vos phares, soit vous trouvez un mur devant un terrain plat et vous y dessinez quelques repères comme indiqué ci-après.

- 1/ Placer la voiture sur une aire plane et perpendiculairement au mur, à 10 m de celui-ci, de nuit de préférence...
- 2/ Lester la voiture suivant la charge habituellement transportée, ou adapter aux circonstances qui vont suivre le réglage.
- 3/ Mesurer la hauteur du centre des phares par rapport au sol (sur la 403 environ 75cm) et reporter sur le mur par un trait horizontal 10cm en dessous.
- 4/ Codes allumés: la coupure basse doit être horizontale et sur-au-dessous du trait.
- 5/ Mesurer l'écartement des phares au centre de la glace (pour une 403:114cm) et reporter en face par des traits verticaux.
- 6/ Les points les plus lumineux de la zone éclairée de chaque phare doivent se trouver sur le mur au même écartement de 1,14m.



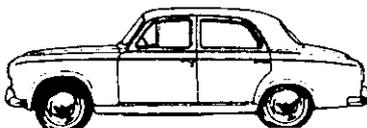
UNE EXCEPTION A LA REGLE...

La voiture soumise au test sur la photo précédente, était une 4 CV Renault avec une personne à bord. Chargée à 4 personnes sans bagages, son faisceau (à 7 mètres) n'est affaibli (exception à la règle) de 6 cm. !

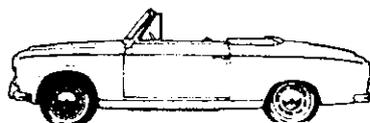


... QUI VEUT QUE LA CHARGE SOIT TRAITRESSE

Par contre, sur la photo présente, la 203 soumise au test a été mesurée à vite avec une personne et chargée à quatre personnes. Le relèvement du faisceau lumineux est sensible et à 7 mètres, il s'est chiffré à 15 cm. !

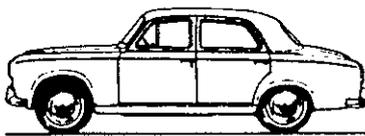


MAI

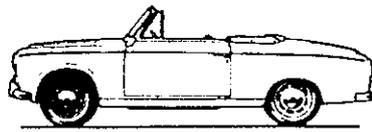


1990





Hors
Serie



page 42



Rubrique du docteur

MONTAGE D'UN ALTERNATEUR sur 403 Diésel

Les avantages d'un alternateur par rapport à une dynamo sont:

- un gain de poids,
- une puissance de charge plus élevée et régulière: même charge pratiquement au ralenti qu'à pleine vitesse.

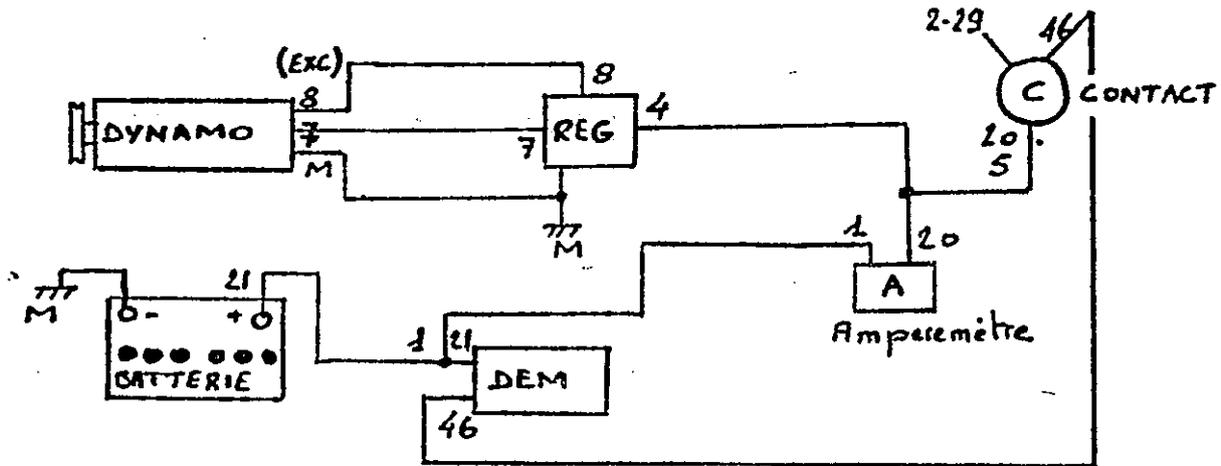
Les inconvénients sont:

- une durée de vie plus courte,
- des possibilités de réparation plus réduites.

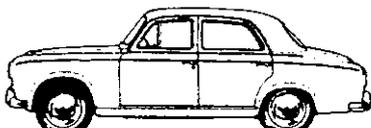
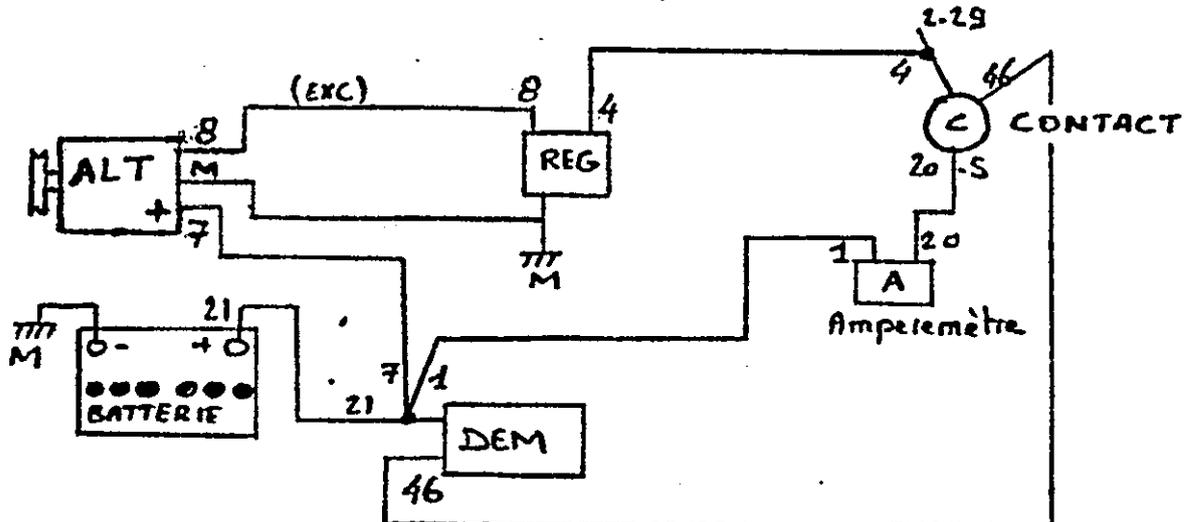
Le montage que j'ai réalisé a été fait avec un alternateur et un régulateur de 404 essence, de marque MOTOROLA S.E.V., référence 26650-42.7

Ce montage peut être effectué avec d'autres alternateurs de puissance équivalente (penser à récupérer le régulateur avec l'alternateur, ils sont appariés) par exemple de 404 Diésel, alternateur marque S.E.V. MOTOROLA réf: 26651 N PD 5701-70 et régulateur Paris Rhône réf: AY A21 N PD 5761-123; ou de 504 Diésel, alternateur marque S.E.V. Marshal réf: 712-280-02 et régulateur Paris Rhône réf: AYB 21 76-722. La modification du branchement électrique s'effectue sans grande difficulté: voir schéma

BRANCHEMENT ELECTRIQUE AVEC DYNAMO



BRANCHEMENT ELECTRIQUE AVEC ALTERNATEUR

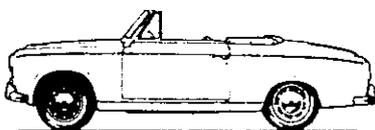
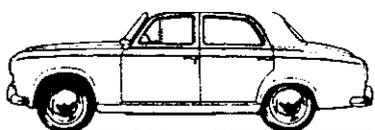


MAI



1990

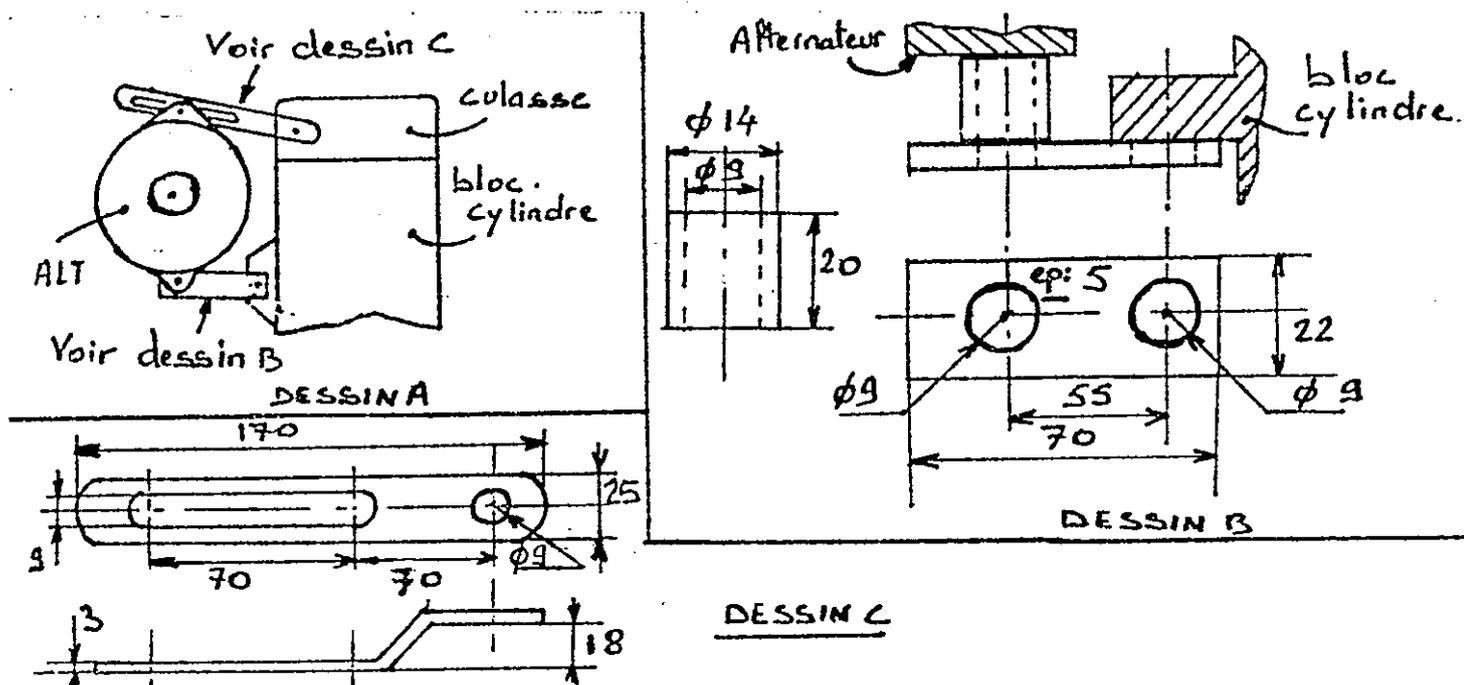




La courroie utilisée provient d'une R 20 TL, réf: Bosch 107 5 LA. Le montage de l'alternateur sur le moteur (voir dessin A) est fait à l'aide:

-d'une part, d'une patte se prenant sur la fixation avant du bloc moteur, prévue pour la dynamo: voir dessin B (épaisseur 5 mm minimum, les 3mm initiaux n'ont pas été suffisants).

-d'autre part, de la patte de tension de courroie, qui se reprend au même endroit que celle de la dynamo sur la culasse (je ne me rappelle plus de quelle voiture elle provient, mais voir le dessin C pour les dimensions).



Ce montage peut être effectué sur une 403 essence. Il faut néanmoins revoir les fixations de l'alternateur sur le moteur et la courroie.

>>>> Les prochains qui effectueront ce montage sont conviés à nous faire part de leurs observations et expériences à l'usage.

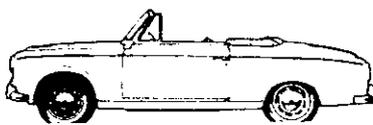
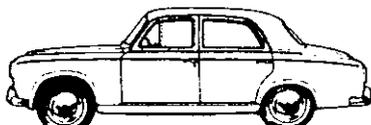
HUILE DE PONT

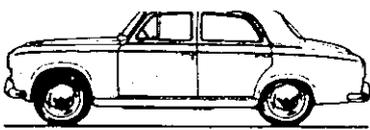
Les stocks de Mobilube P que nous attrapons de temps en temps s'épuisent aussitôt. Inscrivez-vous sur la liste d'attente pour être du prochain voyage!

Sachez qu'il existe aussi, tout adaptées aux ponts à vis en bronze (sauf la vis...) les: Mobil GX90, Esso gear oil VT ou GP90, Total pont S, Unil gear V, Igol R, BP gear oil WA, Shell spirax EP90, Labo RP...non miscibles entre elles évidemment. Si vous en trouvez, tenez-nous au courant! @!

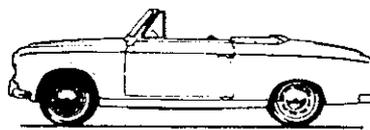
Nous continuons à chercher une solution de remplacement. Un pont roule actuellement avec de la Cofran, huile moderne, sans difficulté d'approvisionnement, qu'on nous a assuré convenir...à suivre...

Les néozélandais utilisent de l'huile à base de castor (quelle partie??) pour moteur de course (le castor?) de chez Castrol (ils élèvent des castors?!). Elle est donnée équivalente à la Essolube VT, qui se trouve encore facilement, mais plutôt cher!





Hors
Serie



page 44



Purgez vos freins vous-même!

On peut lire dans "L'Automobile" de février 1955: L'apparition en France en 1934 de freins hydrauliques sur voiture de série a été accueillie au début avec une certaine réserve! Quelques-uns estimaient que cette solution présentait un certain danger. L'usage a démontré que les rares accidents dus à ce dispositif provenaient non pas du principe même, mais de l'insouciance de quelques usagers. L'efficacité et l'excellence de cette solution ne sont plus à démontrer; toutefois, elle nécessite de temps à autre une vérification et un entretien dont n'étaient d'ailleurs pas exemptes les anciennes réalisations.

Pratiquement, le système de freins hydrauliques surclasse nettement tous les dispositifs à commande par câbles ou tringles, en raison de l'équilibre de freinage qu'il procure et de la sécurité qui en découle. Toutefois un minimum de soins et de vérifications s'impose périodiquement.

Les freins hydrauliques sont constitués par une pompe soumise à l'action de la pédale de frein, qui transmet la pression créée à des pistons récepteurs situés dans les tambours de frein. Les canalisations sont en tube rigide (en cuivre, en principe) et terminées par des tuyaux flexibles afin de permettre le débattement des roues. La pression régnant lors de l'action du frein dans les tuyauteries, est de l'ordre de 80 kg/cm² au maximum.

En raison des nombreux raccords et coupelles d'étanchéité, il y a lieu de vérifier périodiquement le dispositif de freinage, car une fuite, même minime, peut avoir des conséquences désastreuses dans certains cas.

Malgré toutes les précautions prises au montage et au cours de la fabrication, il arrive parfois qu'après un certain temps de fonctionnement, de l'air arrive à s'introduire dans les canalisations. Il devient alors nécessaire de "purger" les freins, c'est-à-dire de faire sortir cet air dont la présence provoque une course plus importante de la pédale pour une même efficacité de freinage...."

L'opération de purge, quand on n'est pas équipé de l'"ARC 50" décrit dans la suite de l'article, se fait ainsi:

On commence par le cylindre de roue le plus éloigné du maître-cylindre (donc par la roue ARD sur les conduites à gauche), puis on se rapproche de celui-ci: roues ARG, AVD, AVG.

--Relier l'orifice de purge (derrière le flasque de roue), avec un tube transparent, à un récipient également transparent contenant un peu de liquide de frein (genre Loockheed) pour qu'il n'y ait pas d'air qui remonte dans le tube quand on lâche la pédale.

--Desserrer l'écrou de purge de chaque cylindre de frein (clé à oeil de 11).

--Actionner la pédale de frein pour chasser une partie du liquide de la canalisation et les bulles d'air qui peuvent s'y trouver.

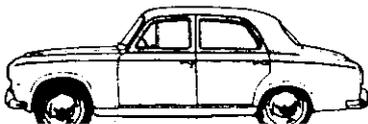
--Quand il ne sort plus de bulles, resserrer l'écrou, et passer à la roue suivante.

--Il faut maintenir en permanence le niveau de liquide dans le réservoir du maître-cylindre au dessus du mini, et ne pas réutiliser le liquide usagé pour refaire le niveau, mais du neuf.

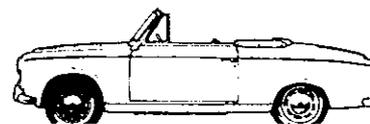
--Rappel: il est souhaitable de vidanger complètement le circuit tous les deux ans.

-->>Attention: le liquide de freins est très corrosif, ne pas le laisser couler sur la carrosserie (sinon, bien essuyer et laver au détergent) ou sur les vêtements, alors sur les yeux!!!

--Si la pédale de frein n'est pas devenue bien dure après les 4 opérations, refaire un tour. Si cela ne suffit toujours pas, il

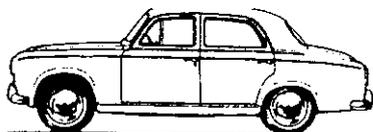


MAI

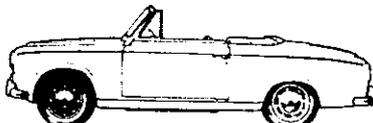


1990





Hors
Serie



page 45



faut supposer que les flexibles sont encrassés, nous en reparlerons plus tard.

--Il faut être deux pour effectuer ces opérations, l'un aux cylindres, l'autre à la pédale, à moins de posséder un purgeur, petit appareil à clapet anti-retour, disponible dans les supermarchés par exemple (env.50F), et il faut prévoir une demi-heure si tout va bien.

Une opération plutôt simple si on s'applique, peu coûteuse (voir le prix du liquide de freins), et très utile.

LES ORIGINES D'UN DÉFAUT DE COMPRESSION

Il arrive souvent que la baisse de rendement d'un moteur à explosion soit due à une mauvaise compression. Pour le déterminer, deux techniques sont généralement employées, la première, qui manque peut-être un peu de précision a cependant l'avantage de ne nécessiter aucun outil spécial. Il suffit, ce qui n'existe malheureusement plus sur les véhicules modernes, d'enclencher la manivelle et, le moteur à l'arrêt, bien entendu, de faire tourner lentement cette dernière de façon à sentir la compression de chaque cylindre, si on constate un trou, c'est-à-dire un passage à vide après un demi-tour de manivelle, il y a les grandes chances que nos ennuis viennent de là. La seconde méthode consiste à utiliser un compresseur, c'est un petit appareil composé d'un manomètre

et d'une tige terminée par un caoutchouc qu'on introduit à la place des bougies et qui donne, lorsqu'on fait tourner le moteur, le taux de pression à l'intérieur de chaque cylindre, il est évident que ce taux doit être régulier sinon, voici les principales causes d'un manque de compression :

1) Une soupape ferme mal. Si, après l'avoir dégrasée à l'essence, elle ne s'applique pas encore parfaitement sur son siège, la roder avec un peu de potée d'émeri selon le procédé habituel. Éviter le rodage lorsqu'il n'est pas absolument nécessaire :

2) Fuite à un joint de bougie ; pour déceler la fuite, verser un peu d'huile autour de l'endroit soupçonné ; le moteur étant en marche, on verra se former des bulles de gaz

à travers l'huile à l'endroit de la fuite ; remplacer ou refaire le joint ;

3) Un ou plusieurs segments sont cassés ; on ne peut généralement s'en assurer qu'en démontant les cylindres ;

4) Les segments ne forment plus joint étanche ; on dit qu'ils sont gommés ; cela se produit généralement à la suite d'un excès de graissage. Dans ce cas, verser un peu de pétrole dans les cylindres après l'avoir laissé séjourner quelques minutes sur les pistons ; faire tourner le moteur à la main en coupant l'allumage de manière à évacuer aussi complètement que possible le pétrole avant de remettre en route ;

5) Une tige de soupape est encrassée et grippée dans son guide ; démonter la soupape et polir la tige avec la toile émeri ;

6) Les ressorts de soupape sont affaiblis et ne rappellent plus assez vite les soupapes sur leur siège ; il y a lieu de les remplacer ;

7) Culbuteur mal réglé et restant en prise ;

8) Encrassement des chambres d'explosion. Au bout d'un long service ou à la suite d'un graissage exagéré, il arrive que les fonds des cylindres et les dessus des pistons se recouvrent de charbon, résidu de la calcination de l'huile. Le volume des chambres de compression se trouve ainsi diminué et le moteur a tendance à cogner. Un grattage suffit pour enlever ce dépôt carboné.

On peut aussi recourir aux décalaminants usuels, tels que le camphre, lorsque le dépôt formé sur les parois des chambres d'explosion n'est pas trop important.

UTILISATION DU TOURNEVIS TESTEUR

Règlage de l'avance:

Pour régler le point d'allumage, il existe un perçage dans le carter d'embrayage du côté supérieur gauche et un trou percé dans le volant moteur.

-Introduire une pige de 8mm (livrée à l'origine) et faire tourner le moteur à la manivelle (ou en prise, si on n'a pas pas l'outil) très lentement jusqu'à ce que la pige pénètre dans le trou du volant (de 56mm).

-Débrancher le fil haute tension venant de la bobine,

-Brancher le fil du tournevis sur la borne primaire de l'allumeur et mettre en contact l'extrémité du tournevis avec le corps de l'allumeur

-Mettre le contact et tourner l'allumeur en sens inverse des aiguilles d'une montre (après l'avoir desserré)

-Dès que le tournevis s'allume, resserrer l'allumeur.

-Faire tourner le moteur quelques tours et contrôler le calage.

Vérifier l'arrivée du courant:

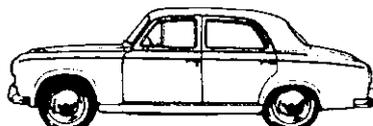
aux différentes bornes de la voiture, par exemple pour installer une prise d'attache-remorque.

-Connecter la pince du tournevis à la borne à tester.

-Mettre en contact l'extrémité du tournevis avec la carrosserie pour y trouver la masse.

-(ou l'inverse).

-La lampe doit s'allumer, sinon le fil, le fusible, ou un contact en amont, est défectueux.

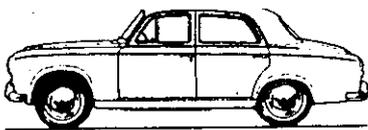


Mai

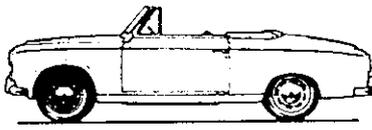


1990





Hors
Serie



page 46



Montbéliard Journal

du Mardi 24 Sept. 85

VENERABLE 403

La lecture du quotidien local est bien souvent un passe-temps de vacances. C'est ce que Anne-Marie DRYPAN de PEVS, et Jean GUILLEUX de QS/GQ en tout cas ont fait. Témoin cet article de presse qui a attiré leur attention et qu'ils nous ont fait parvenir.

«Elle est née le 15 mars 1962, de type 403 B7D, numéro de série 304247, diesel, 7 CV, numéro d'immatriculation 992 DQ 85.

Voilà pour la fiche technique. Son propriétaire et conducteur habituel, M. Jean Levron, demeurant à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, avenue Notre-Dame.

Le lundi 2 juin, le compteur d'origine annonçait 1 000 000 km. Qui dit mieux !

Cette 403 fut vendue par M. Louis Boulineau, garagiste rue Gautté, à Saint-Gilles, il y a 23

ans. Ce dernier ne pensait pas qu'un de ses clients allait accomplir vingt-cinq fois le tour de la terre avec ce véhicule.

Soucieux de son entretien (vidange tous les 2 500 km puis 5 000 km par la suite), ce n'est qu'à 980 000 km que le pont arrière fut changé. Le moteur a été refait trois fois :

«On a changé un jeu de segments, la boîte est d'origine ainsi que le compteur».

M. LEVRON désira que le milliard de mètres se fasse en présence des gendarmes locaux. Aussi fallut-il avancer puis reculer pour que le compteur affiche le chiffre fatidique... qui fut salué par un coup de klaxon.

La peinture crème est d'origine, sauf bien sûr, aux rares endroits où il y eut des petits chocs.

«Dans ce cas, j'ai fait constaté

les dommages par voie d'huissier», nous déclare M. Levron, satisfait à juste titre de la longue et belle vie de cette grande dame de l'industrie automobile française.

Les scénaristes américains seraient peut-être intéressés par l'acquisition d'un tel véhicule pour une suite éventuelle de «Colombo 2».

(Ouest France)



MM. Brissonnaud et Boulineau concessionnaire et agent Peugeot à gauche. M. Levron le propriétaire et Mme Boulineau.

Ce modèle de début 1961 stationne sur le parking du musée des studios Universal à Hollywood. Il est fortement question que le personnage de la photo tourne une autre série de "Colombo", malgré son aversion pour le personnage...



Dans "Super Télé" Samedi 16 août
Peter Falk (le célèbre inspecteur Colombo) aime peindre lorsqu'il ne tourne pas.

Pour sa voiture,
c'est quand y veut !

Rappelez-vous,

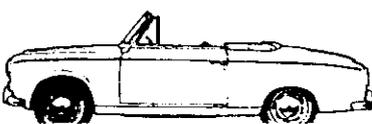
En 1957, victoire de Rodriguez LARRETTA sur PEUGEOT 403, dans le 35^e Grand Prix d'Argentine.

En 1959, victoire de Rodriguez LARRETTA sur PEUGEOT 403, dans le 37^e Grand Prix d'Argentine.

En Mai 1962, Ricardo BONANNO sur PEUGEOT 403, vainqueur absolu du 1^{er} Prix Standard de la province de BUENOS-AIRES à la moyenne de 138,733 km/h, dont nous avons relaté le magnifique exploit dans notre numéro 21 de Juillet/Août 1962.



MAI

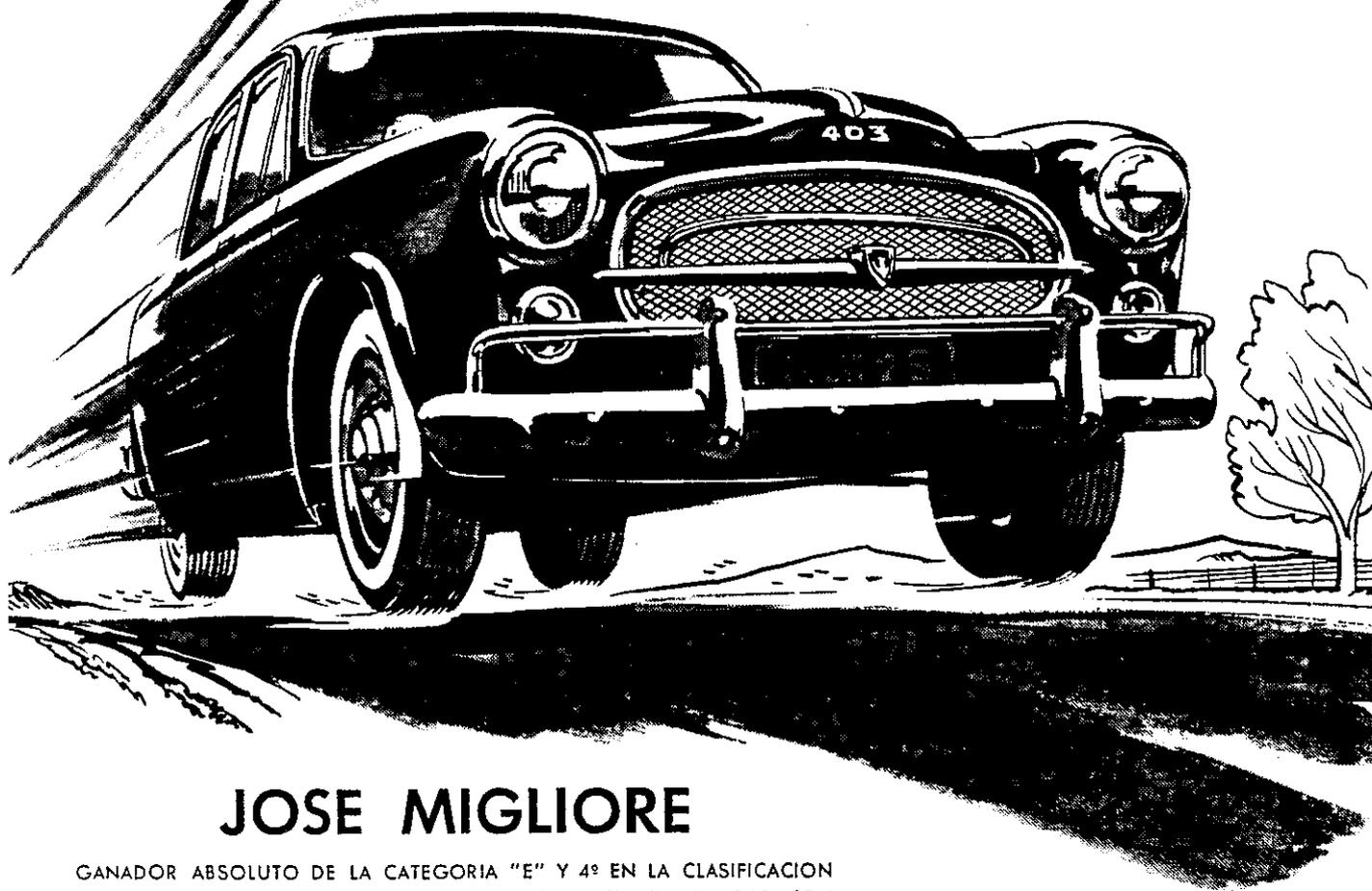


1990



Primero

CON "LA CALIDAD
QUE NO SE DISCUTE"



JOSE MIGLIORE

GANADOR ABSOLUTO DE LA CATEGORIA "E" Y 4º EN LA CLASIFICACION
GENERAL DEL VI GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD 1962, CON

PEUGEOT

403

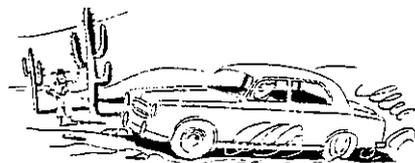
RESISTENTE... SEGURO... ECONOMICO...

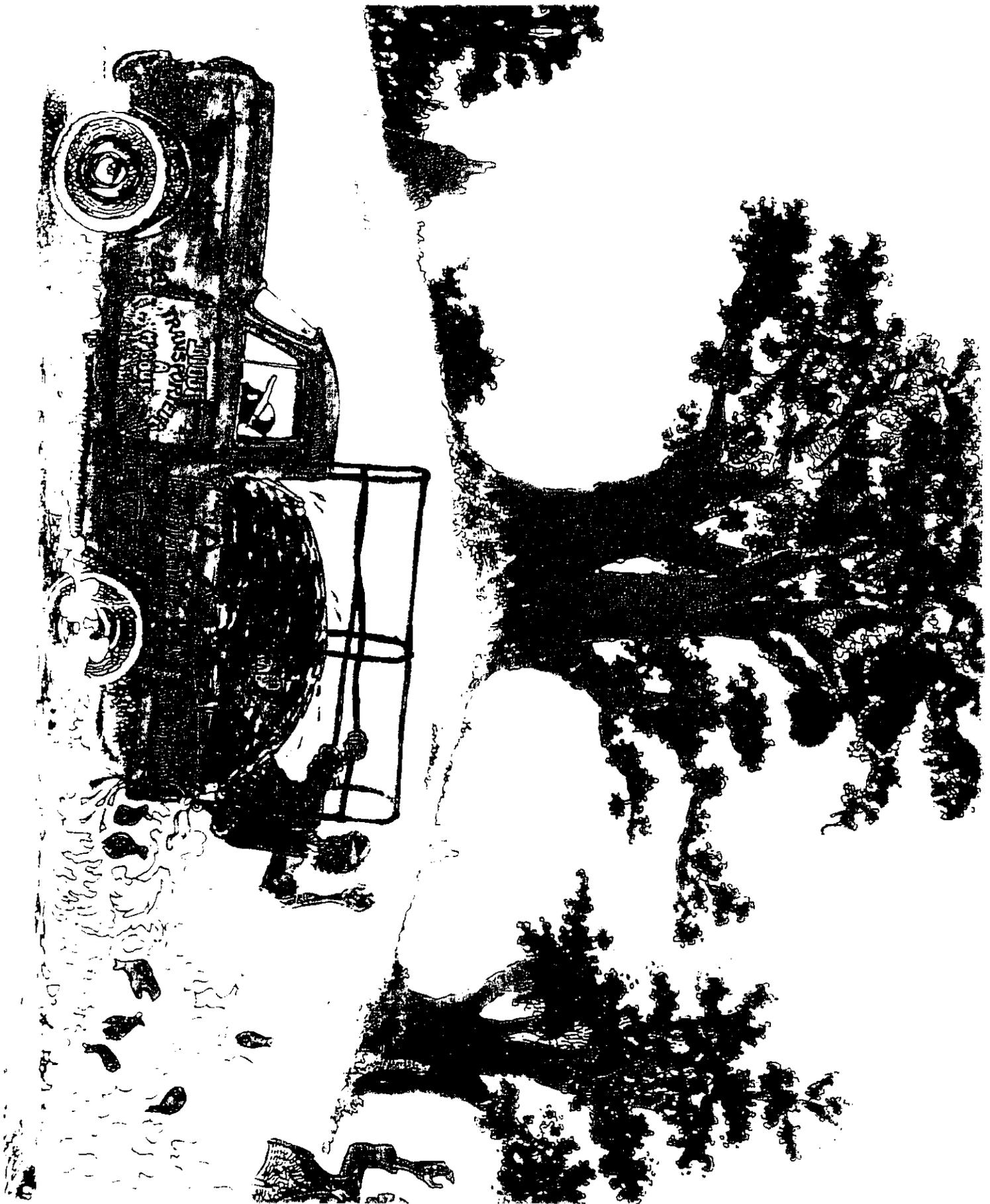
Con la potencia necesaria para vencer nuestros duros caminos... El automóvil construido para durar más, ahora fabricado en la Argentina.

PEUGEOT Seguro en la carretera... Cómodo en la ciudad...



INDUSTRIA ARGENTINA
ES UN PRODUCTO
DE I.A.F.A.
BAJO LICENCIA
PEUGEOT
S.A.





Même le 403 Plateau connu par sa robustesse à sa place dans le club.