

# CHARGE

# UTILE *Magazine*

ISSN 1 240-2346



## LES POMPIERS DE SAIGON

### N°70

MENSUEL  
OCTOBRE 1998  
33 FF - 240 FB - 11 FS

### UTILITAIRES LEGERS

### LES PEUGEOT SK ET MK

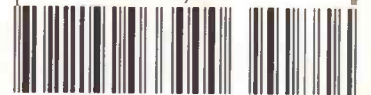
### AGRICOLLES

### FORDSON



# BERLIET MAROC

M 1194 - 70 - 33,00 F







# LES PEUGEOT SK

LES CAMIONNETTES « AERODYNAMIQUES » DE SOCHAUX

De la ligne « queue de castor » à la ligne « fuseau Sochaux », les utilitaires légers Peugeot de la seconde moitié des années trente font assaut de coquetterie, changeant de robe presque chaque année.

par Claude ROUXEL

**C**ECI NE NUIT d'ailleurs nullement à leur succès. Les opérations débutent en fait à la mi-1933, lorsqu'apparaissent de nouvelles camionnettes 600 à 700 kg destinées à prendre la relève de la bien lymphatique 201 T. La pauvre avait du mal à supporter les 750 kg que les nécessités de disposer d'une gamme complète avaient amené Peugeot à lui infliger. Cette nouvelle série, dite SK, voit le jour en juin

*Ci-contre, en haut.*

La série SK fait son apparition en juin 1933 avec la mécanique de la 201 et une cabine ressemblant comme une jumelle à la 201 BR qui va commencer sa carrière quelques semaines plus tard. Cette version « boulangère » est de taille plus modeste que sa sœur MK, étant prévue pour une charge deux fois plus faible.

*Ci-contre.*

La série MK débute au Salon 1933 et cette « boulangère » ne peut renier sa parenté avec la berline de tourisme 301 dont elle est directement issue.





Page précédente, en haut.

Les utilitaires légers Peugeot font partie intégrante du paysage parisien de la fin des années trente. Un taxi 401 s'éloigne de l'Opéra, vers lequel se dirige un taxi 402, tandis qu'une camionnette SK stationne le long du trottoir.

Ci-contre.

Les MK sont données pour 1 000 à 1 200 kg de charge utile, mais en prévision d'éventuelles surcharges, cette version MKDJ à plateau surélevé est prévue avec des roues jumelées à l'arrière.

1933 et, dès le mois d'août suivant, elle est complétée par une gamme de 1 000 / 1 200 kg dénommée MK, qui remplace pour sa part l'éphémère 301 T.

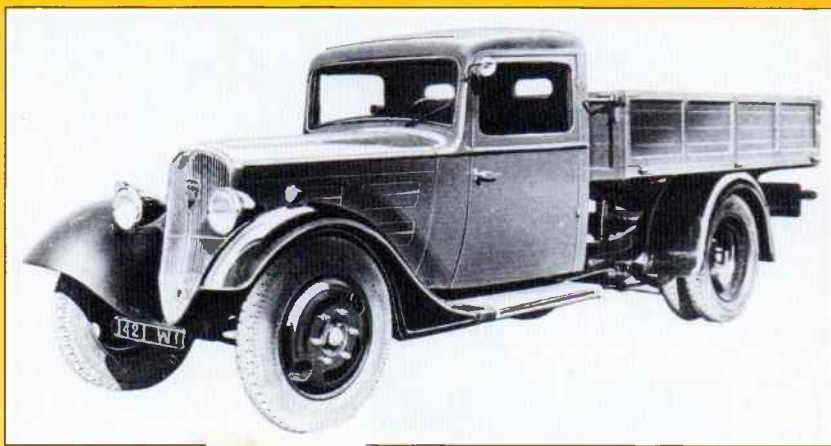
## La naissance de la série SK

La constante évolution tant des cabines que des motorisations des SK ne rend pas facile le rôle des observateurs. Le tableau illustré en fin d'article résume schématiquement l'origine de leurs principaux composants.

Apparaissant donc en juin 1933, la série SK subsiste jusqu'en janvier 1938 et reçoit successivement six moteurs différents. L'offre est assez classique pour ce qui est des carrosseries : boulangère, fourgon et naturellement châssis-cabine.

La SK proprement dite est produite de juin 1933 à juin 1934 en 896 exemplaires. Son moteur n'est autre que le quatre cylindres 63 x 90 de 1 122 cm<sup>3</sup> de la fameuse 201, développant 23 CV réels... qu'il faut bien considérer comme suffisants pour mouvoir les 6 à 700 kg de charge utile annoncés.

Parallèlement à ce modèle, et de décembre 1933 à octobre 1934, une version équipée du moteur quatre cylindres 72 x 90 (soit 1 465 cm<sup>3</sup>) de la plus grosse 301 apporte un peu plus de nerf, grâce à ses 34 chevaux réels. En revanche, mais il faut savoir faire des choix, les clients de cette version doivent accep-



Ci-contre.

Pour l'année-modèle 1934, les utilitaires Peugeot adoptent tous les nouvelles lignes « aérodynamiques » mises à l'honneur sur les 201 BR et 301 CR. On trouve donc la même ligne, flatteuse sinon efficace, sur ces trois modèles représentatifs de la nouvelle

gamme : boulangère 201, fourgon SK et car MK.



# ET MK

ter une consommation de 11 à 13 litres aux 100 km, au lieu de 9 à 11 litres, pour une charge utile et des dimensions de carrosseries strictement identiques, et ce malgré un empattement passant de 2,90 m à 2,94 m. Ce modèle, dit SKR, sort d'usine à 950 exemplaires.

Sur ces deux véhicules, l'aspect de la cabine est typiquement 201 BR, c'est-à-dire qu'il n'est guère éloigné de celui des produits concurrents de chez Renault et Citroën. Il peut néanmoins se flatter de quelques arrondis, que la publicité pour les berlines correspondantes n'hésite pas à qualifier d'aérodynamiques<sup>1</sup>. Sur ce plan esthétique, Citroën est un peu en retrait et va le rester, mille raisons techniques et financières le contraignant à faire durer sa gamme « Rosalie ». C'est un élément positif pour Sochaux.

Le Salon de 1934 est celui du branle-bas de combat chez Citroën, avec la naissance de la Traction-avant, mais il ne sera pas question de dérivés utilitaires de ce modèle avant longtemps et c'est Peugeot qui crée la surprise sur ce marché, en changeant déjà sa cabine, la mettant au goût du jour avec le dessin qui commence vraiment à sacrifier à l'aérodynamisme des 201 et 301 restées célèbres sous le nom de « queue de castor ». Ce nouveau modèle dit SKD conserve un moteur de 301, mais dans une version un peu améliorée (trois paliers au lieu de deux) et, sur un châssis de cotes identiques, dispose d'une surface de chargement notablement plus vaste : 3 m<sup>2</sup> au lieu de 2,30 m<sup>2</sup>,

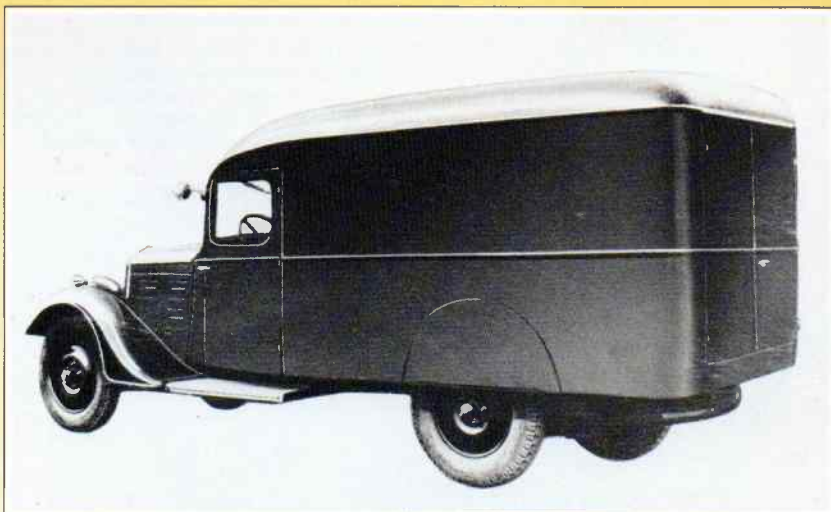
1. A l'intention des esprits chagrins ou pointilleux, précisons que c'est en toute connaissance de cause que nous pouvons, à l'occasion, employer indûment les termes « aérodynamique » ou « aérodynamisme ». Nous essayons de rester dans l'esprit de l'époque et acceptons délibérément pour cela d'avoir recours à des barbarismes.

Ci-contre, au centre.

Dès la sortie de la 401 au Salon de 1934, son moteur, qui délivre 44 chevaux, vient remplacer celui de la 301 qui, avec ses 37 chevaux, s'avérait un peu faible pour les MK. Celles-ci deviennent MKD à cette occasion. Leur boîte de vitesses reste celle de la 301 C et elles disposent d'un embrayage de type KZ 14 A qui leur est spécifique.

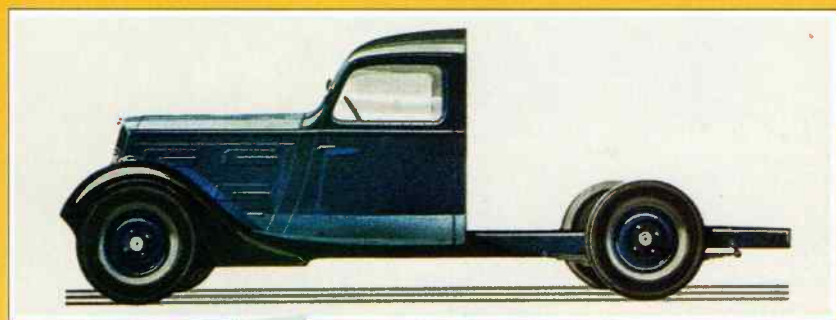
Ci-contre.

La ligne flatteuse et la finition de cette « boulangère » MKD n'ont rien à envier aux modèles de la gamme tourisme dont ce modèle est directement dérivé et contribuent certainement au succès de la série.





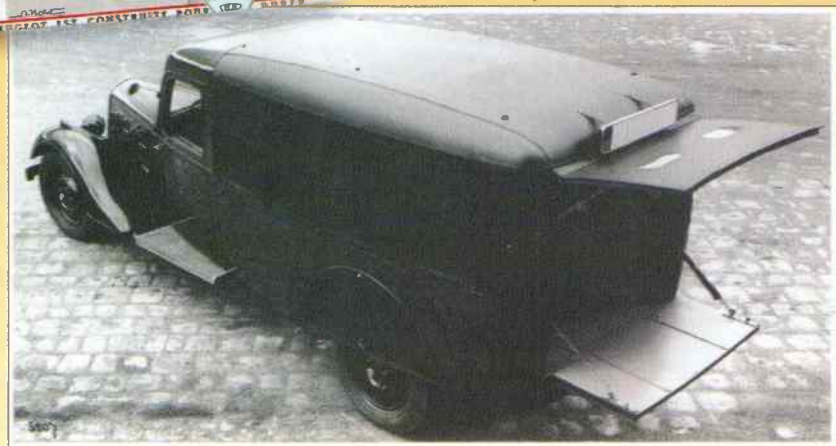
Type	Dates de production	Issu de	Cyl. cm <sup>3</sup>	Vit. km/h	Conso. l/ 100 km	Charge utile kg	Surface m <sup>2</sup>	Volume m <sup>3</sup>
MK	8/33 à 10/34	301	1464	60	12/14	1000/1200	3,30	4,20
MKD	11/34 à 3/36	401	1720	70	12,5/14,5	1200	4	5
MK 4	3/36 à 3/38	402	1991	75	13/13,5	1200/1400	4	5
MKN	2/38 à 7/38	402	1991	75	13/13,5	1000	3,30	4,30
MK 5	8/38 à 8/39	402B	2142	75	15/16	1000/1200	4	5,45



*Ci-dessus.*  
Les camionnettes SKD de 1935 font appel à la « banque d'organes » de Sochaux : outre la cabine qui adopte le style des berlines de l'année, on trouve le moteur 8 CV SER 4 de la 301, muni d'un régulateur, l'embrayage KZ 12 de la 401 D et la boîte de vitesses de la 301 C.

*Ci-contre.*  
Pour ses catalogues Véhicules utilitaires de 1936, Peugeot fait appel au grand artiste Alexis Kow, qui fait ainsi quelques infidélités à ses clients habituels, Panhard et Hotchkiss. Le résultat est à la hauteur des espérances : qui résisterait à un véhicule aussi attractif ?

*Ci-dessous.*  
Comme toutes les MKD, la version « boulangère » de cette série se distingue par son intéressant volume de chargement, en net progrès par rapport aux modèles précédents. Les côtés toileés repliables subsistent toujours et les deux larges hayons facilitent chargements et déchargements.



le volume disponible faisant pour sa part un bond de 2,60 m<sup>3</sup> à 4 m<sup>3</sup>. La charge utile sera désormais de 800 kg, et (ah ! les vertus de l'aérodynamisme !) la vitesse maximum passe de 60 à 70 km/h, pour une consommation inchangée.

Au Salon suivant apparaît la nouvelle voiture de tourisme Peugeot, la 402, avec sa fameuse ligne « fuseau Sochaux », d'un aérodynamisme certes révolutionnaire, mais aussi élégant que fonctionnel. On n'observe toutefois aucun changement sur les utilitaires de la série SK et il faut attendre le Salon 1936 pour voir la SKD se muer en SK 2. La transformation consiste en l'adoption de nouveaux rapports de boîte de vitesses et du moteur de la nouvelle berline 201 M. Cette dernière est en fait l'ancienne 301, condamnée à mort par la naissance de la 302 et ainsi rebaptisée pour vivre ses derniers mois d'existence. On aurait attendu plus d'innovation de la part de Peugeot et l'on aurait espéré pour cette SK 2 ou le ramage ou le plumage de la nouvelle 302, une 402 en réduction en quelque sorte. Mais peut-être est-il encore trop tôt pour « banaliser » la ligne « fuseau Sochaux » en la laissant s'encanailler avec des camionnettes !

Ce n'est donc qu'au Salon de 1937 qu'une SK 3 va enfin bénéficier d'une cabine dont la parenté avec la 402 ne laissera pas subsister le moindre doute. Comme un bonheur ne vient jamais seul, cette SK 3 a droit au moteur quatre cylindres culbuté 78 x 92, soit 1 758 cm<sup>3</sup>, de la 302, abandonnant enfin les soupapes latérales des 201/301. Le moteur de la 302 n'a rien à envier à celui de la 402, dont il reprend toutes les caractéristiques, lui concédant seulement 233 cm<sup>3</sup> et 12 chevaux réels. Seize modèles dits SK 4 seront par ailleurs construits avec un moteur 402 pour l'exportation, les SK 3 atteignant pour leur part une production de 450 unités, jusqu'à la disparition de la série SK en 1938.

La SKD avait été produite à 2 207 exemplaires, sa suivante la SK 2 à 920 et la production totale de la série SK, tous modèles confondus, se monte donc à 5 439 unités en cinq ans, ce qui constitue un score très enviable. Même modernisée avec les moteurs inversés des Traction avant, la gamme des boulangères et camionnettes « Rosalie » de Citroën se fait damer le pion sur ce créneau et le quai de Javel va bientôt devoir reprendre l'offensive.

## Les MK : de grosses SK ?

Les SK, dont le premier modèle de 1933 n'était guère autre chose qu'un utilitaire sur base 201, ont vu leur charge utile passer de 600 à 800 kg. Une gamme sœur va jouer un registre au-dessus, celle des MK. Celle-ci commence à 1 000 kg en 1933, donnant ainsi une suite aux 1 200 kg type 1593 abandonnés deux ans auparavant et qui avaient atteint un étonnant chiffre de ventes de 5 000 unités, malgré leur moteur six cylindres un peu « osé » pour un tel véhicule. Au hasard de ses changements de motorisation (et il va en subir !), le MK reviendra à ces 1 200 kg en 1936.

Sans parler de l'évolution DK 5 que l'on peut considérer comme en dehors de notre sujet, car ressortant des fabrications de guerre<sup>2</sup>, on constate que d'août 1933 à août 1939 la série MK donne le jour à près de 7 000 rejets, ce dont Sochaux a tout lieu d'être fier. Outre la qualité intrinsèque des différents modèles produits et leur parfaite adéquation aux besoins de la clientèle, on peut trouver plusieurs raisons à ce succès. Nous n'en retiendrons qu'une qui nous paraît caractéristique de la sagesse de la politique des dirigeants de Sochaux : pendant la Première Guerre mondiale, Peugeot fabrique un nombre important de camions dont les tonnages les plus courants atteignent 4 000 kg. Cette production se poursuit jusqu'au milieu des années vingt et, vers la fin de la décennie, la gamme 1 200 kg prend le relais. Contrairement à Renault, Berliet, voire Unic,

2. Voir Charge Utile n° 6.