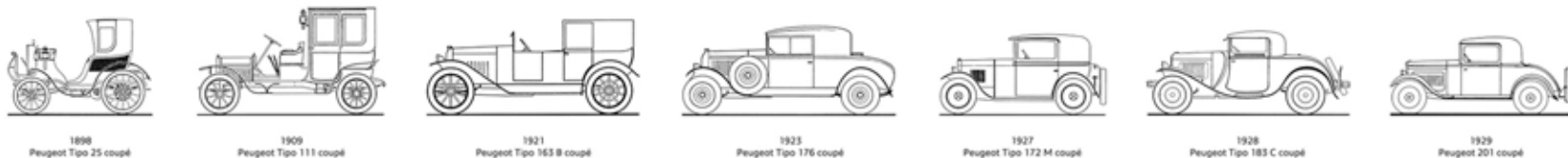


# Coupé PEUGEOT

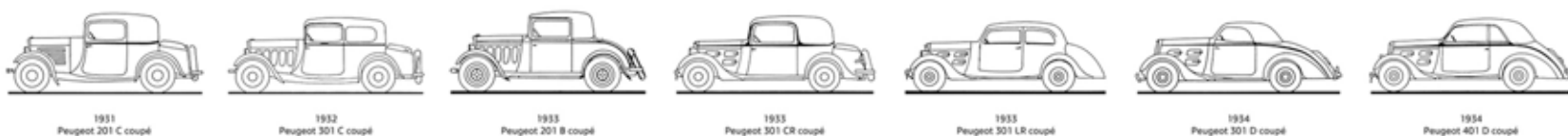
## Questione di stile



*La 301, modello con la quale la Peugeot, per rispondere alla spietata concorrenza, sceglie la via dell'aerodinamica sopra a tutto. Nella fattispecie, le 301 presentano una calandra a vomere, i fari anteriori più abbassati e una coda definita "a castoro".*



*L'evoluzione del disegno Peugeot passa soprattutto attraverso la linea delle sue coupé. Nell'immagine, il "time line" dei modelli che campeggiava nello stand Peugeot*



## Eleganza fuori dal tempo e modernità hanno fatto delle Granturismo di Sochaux alcune fra le auto dal design più interessante ed espressivo del Novecento Un successo al quale ha contribuito anche l'italiana Pininfarina

di Luca Marconetti

**“Coupé”**: una parola che evoca nell'immediato una sensazione di sportività, legata com'è ai modelli più performanti delle Case automobilistiche. Ma nella storia non sempre questa magica parola ha avuto lo stesso significato. La sua origine è infatti francese - significa letteralmente “tagliato” - e risale alla fine del 1800, quando le automobili che avevano il posto dell'autista privo del tetto venivano chiamate “Coupé de Ville”. Il mutamento del significato del termine, circa come lo conosciamo noi oggi, avviene trent'anni dopo, anche grazie alla nuova ammiraglia Peugeot, la 12CV a 6 cilindri, che viene declinata anche in versione “coupé”: una due posti secchi dalla linea filante e dinamica. Ma il modello che maggiormente fa conoscere alla Francia

la tipologia di design in questione è la 201 del 1929. In realtà non sarebbe altro che la sua versione a due posti, ma l'aspetto è subito quello elegante e charmant che decreterà poi il successo delle GT Peugeot. Il modello è una piccola rivoluzione: economica e affidabile, adatta a combattere la depressione di quel periodo, viene concepita per completare una gamma troppo rivolta verso l'alto. ➤



*Con l'arrivo degli americani in Europa, nel dopoguerra, tutto ciò che è “made in Usa” è glamour e di tendenza. Su questa scia nasceranno le celebri “Oche di latta” come la 402, ancor più esasperata nella versione coupé.*



*al recente Automotoretrò. Nella kermesse torinese, il tema era proprio quello delle sportive costruite dalla casa di Sochaux.*



*Lunotto incassato e accenni di pinne sono la firma più evidente di Pininfarina sulla linea della nuova 404 coupé.*

Per far sì che questa trovi il favore del pubblico, la Peugeot indice anche un referendum attraverso la sua rivista Peugeot Revue, un'operazione modernissima quando ancora il marketing era lontano da venire. Il risultato è il modello di Sochaux più celebre e venduto dell'anteguerra. Ma agli uomini Peugeot, con la loro lungimiranza, non basta l'idea di una versione sportiva a due posti. Il concetto di coupé può essere sviluppato con una linea più particolare e filante che sposi i nuovi corsi del design come quello americano e che diventerà l'apprezzata "fuseau Sochaux". È su questa scia che nasceranno la 301 - che sarà ancora poco altro che una versione chiusa della omologa cabriolet - la 402, potente e aerodinamica, e soprattutto, le famose Eclipse.

### IL DOPOGUERRA E IL RINASCIMENTO

Con il coraggio - e la follia - che contraddistingue la dirigenza Peugeot, a rialzarsi dalla Guerra dalle parti di Sochaux ci si pensa già nel 1944, quando vengono avviati gli studi per il progetto 203. Con il ritorno in Francia dei macchinari depredati dalle forze dell'Asse, si può ricominciare a produrre mezzi civili. La nuova media Peugeot (che, tra l'altro, per decreto amministrativo che impone a ciascuno dei tre marchi del paese transalpino un solo modello, sarà per qualche anno l'unica francese di questa categoria) è, come tutti i nuovi modelli della Casa del Leone, una vera rivoluzione: testata emisferica come quelle dei motori da corsa, una leggera ed economica

monoscocca per carrozzeria, non priva di una linea elegante e sobria come nelle più suonate corde del Leone. Ancora una volta l'opera è di Henri Thomas il quale, come di consuetudine, lavorerà anche su una versione coupé, pronta nel 1952. È proprio in questa variante che il modello raggiungerà un fascino e una bellezza difficilmente raggiunti da Peugeot, tanto che la stampa specializzata di allora la definisce un'opera rinascimentale, considerato anche il periodo in cui fu concepita. A differenza della berlina, molto tradizionale sopra la linea di cintura, il disegno della coupé è caratterizzato dal taglio obliquo del vetrino posteriore e dalla coda filante e digressiva che equilibra il frontale massiccio con gli ampi passaruota, la griglia cromata e il cofano orizzontale decisamente americaneggiante.

### SPORTIVE COMPATTE PER I GIOVANI

Con la diversificazione della gamma e l'entrata nel mondo dei produttori generalisti, la Peugeot si può permettere di realizzare modelli moderni e sbarazzini come la compatta 204 coupé del 1966 a cui fa seguito 3 anni dopo la 304. I modelli sono studiati per una nuova clientela, sempre borghese, ma dinamica ed eterogenea che non si accontenta più di un'anonima 4 porte: le signore della Parigi bene o le coppie giovani. La 204 - prima trazione anteriore di Sochaux - ha il confort e il piacere di guida di un'auto di categoria superiore, elementi che caratterizzeranno la produzione Peugeot del dopoguerra. Un modello che diviene il cuore della produzione.

Le coupé si dimostrano poi i modelli più interessanti esteticamente con l'innovativa coda "due volumi e mezzo", con il lunotto e il cofano che costituiscono una linea unica. A renderle piacevoli è poi il taglio dei proiettori anteriori reso ancora più accattivante con il nuovo muso della 304, molto simile a quello della più grande 504.

### LA SCUOLA ITALIANA

La definizione dei coupé Peugeot negli anni '50, attraversa un altro dei periodi "clou" del design, quello dei "sarti dell'automobile" fra i quali spiccano gli atelier italiani come Touring, Zagato, Bertone. Per le sue auto, Peugeot sceglie di rivolgersi a Battista Farina con la quale inizierà un sodalizio di notevole importanza.

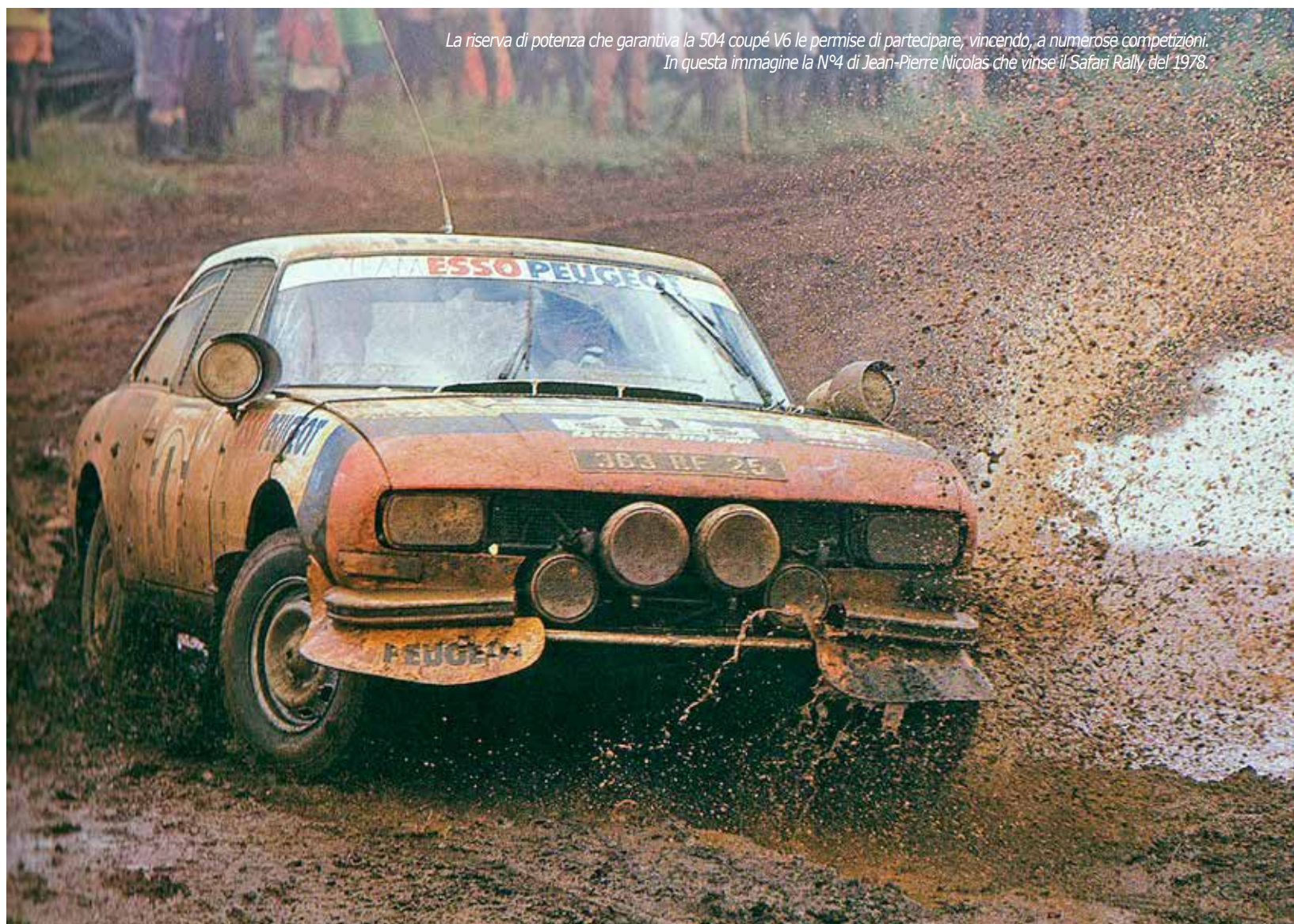
Quando la "scuola italiana" arriva al Centro Stile del Leone, le differenze tra i disegnatori e tra i progettisti sono notevoli. Dopo la berlina 403, la collaborazione fra i due darà i suoi frutti più evidenti nella 404 Coupé del 1962, un'auto che reinterpreta in chiave nuova la tradizione della linea Peugeot: non più quella delle linee sinuose e seducenti delle Eclipse ma quella dei volumi puliti e tesi, così squisitamente borghesi da innalzare la Peugeot a produttori di auto interessanti e alla moda. L'auto, nata in seguito alle pressioni dell'importatore newyorkese su una vettura sportiva Peugeot vestita da un famoso stilista, viene fabbricata parzialmente in Italia e poi spedita a Sochaux per essere motorizzata. La sobrietà tipica Peugeot

impresiosita dal logo dello stilista piemontese - che ormai si fa da tutti chiamare Pininfarina - sarà la ricetta giusta per un successo attestato dai 15.000 esemplari venduti.

Ma è nel 1969 che germoglia tra Peugeot e Pininfarina il fiore più prezioso e ricercato del sodalizio italo-francese. La 504 coupé, probabilmente l'auto più interessante realizzata da Peugeot: dinamica e dall'immagine più sportiva. La nuova media è un modello fondamentale per il gruppo francese: la 504 può competere con le più blasonate concorrenti europee BMW 2500 e Alfa Romeo 1750 ed essere annoverata fra le vetture più affidabili e piacevoli presenti sul mercato. La fluidità delle linee si intesse con l'equilibrio di un disegno fatto da volumi leggeri e sfuggenti reso solo un po' più importante dalle fiancate leggermente bombate.

Dove la matita di Pininfarina si esprime maggiormente, avvicinando sorprendentemente la linea della vettura di serie a quella del prototipo, è nel muso dove si ritrova il profilo sottile con i piccoli fari rettangolari tipico del carrozziere torinese durante tutti gli anni '60 e '70 (apparvero, fra le altre, su Fiat 130 Coupé, Lancia Gamma Coupé e Ferrari 400). L'auto è compendio di una modernità che la Peugeot vuole sottolineare più di ogni altra cosa: freni a disco sulle 4 ruote, sospensioni a quattro ruote indipendenti, appoggiatesta integrati ai sedili anteriori e l'iniezione di benzina.

Con lei, il Leone ha fatto il suo ingresso nell'ovattato mondo delle Granturismo di fascia medio alta, dove si ritaglierà uno spazio di tutto rispetto. ➤



*La riserva di potenza che garantiva la 504 coupé V6 le permise di partecipare, vincendo, a numerose competizioni. In questa immagine la N°4 di Jean-Pierre Nicolas che vinse il Safari Rally del 1978.*

## IL RITORNO DI PININFARINA

Con la fine dei difficili anni '70, un marchio generalista come Peugeot deve pensare a ristudiare la gamma inserendo modelli solidi e robusti, ma economici e sfruttabili per dimenticare ben presto le velleità borghesi delle sue due Granturismo. La 504 (come accadde del resto per Fiat con la 130) rimane quindi l'ultima coupé della Casa del Leone finché una Pininfarina rinnovata e passata indenne all'emorragia dei grandi carrozzieri che chiudono, si riaffaccia agli stabilimenti di Sochaux con sotto mano i disegni di quella che sarebbe diventata una delle coupé più voga

degli anni '90, per tutti una autentica "istant classic": la 406 coupé del 1997. Ancora una volta derivata dalla omologa berlina media, ancora una volta una linea fuori dal tempo, con i tre volumi netti e compatti, la linea di cintura alta, il disegno pulito ed essenziale che la pongono in aperta rivalità con le altre GT medie di fine millennio (principalmente Fiat Coupé, Lancia Kappa Coupé e Mercedes-Benz CLK), già passate alla storia per aver fatto resuscitare un segmento falcidiato da riassetamenti e piani di razionalizzazione delle Case produttrici durante gli anni '80 e che oggi, rischia nuovamente di scomparire. ➤

## FENOMENO ECLIPSE

Si sa che in Francia, progettisti, giornalisti e clienti, non si accontentano di vetture lussuose e aristocratiche ma vogliono la sorpresa, il "coup de theatre" a tutti i costi. Così per rispondere alla Citroën Traction Avant del 1934, al Grand Palais di Parigi l'anno dopo, viene presentata la 402, l'ammiraglia dallo stile audace, dove la linea è diventata seduzione. Ora il passo verso una versione scoperta o sportiva

è breve e ancor più rapido è quello di condensarle in uno stesso modello, ossia un'aerodinamica coupé che diventi una scoperta ma non avvalendosi di una tradizionale capote in tela, bensì di uno scenografico tetto metallico che si ripiega nel cofano posteriore: aprendosi, la luce filtra nell'abitacolo come un'"eclissi".

La prima ad essere equipaggiata con questa soluzione - sperimentata dal dentista appassionato di design Paulin e dal carrozziere Pourtout - è la 601 realizzata su misura per un facoltoso cliente dal concessionario parigino Emile Darl'mat che immagina questa soluzione su un telaio Peugeot dopo averlo visto su alcuni lussuosi prototipi Hotchkiss. Dopo questa esperienza il designer Peugeot Henri Thomas sarà in grado di presentare le versioni di serie di 301, 401 e 601 Eclipse anche se il picco massimo di eleganza e stile è raggiunto con la 402 Eclipse. Il tetto è azionato da una cinematica complessa, azionata da un motore elettrico a 7 Ampères che richiede due batterie. Per chi non si fida, è disponibile una versione manuale. E se la guerra pone fine al sogno dell'eclissi e al progetto di una 202 capottabile, qualcuno non si dimenticherà mai del tetto retrattile che verrà ripreso prima da Mercedes Benz per la piccola SKL e poi dalla stessa Casa del Leone per i modelli CC (la prima sarà la 206).



*L'estrema evoluzione del modello coupé 504 fu la V6 equipaggiata con cerchi in lega, paraurti in tinta e interni particolarmente opulenti con selleria in pelle e radica sulla plancia.*

**201 COUPÉ (1929)**

A fine anni '20, la nuova piccola francese è in grado di motorizzare fasce della popolazione fino ad allora sconosciute. Per ampliare la gamma viene presentata una elegante 2 posti con tetto in vinile. L'auto è equipaggiata con un 1122 cm<sup>3</sup> a 4 cilindri che sviluppa 23 CV e le permette una velocità massima di 80 km/h. È la prima ad usare la numerazione con lo "0" al centro.

*La prima vettura di serie di Peugeot non poteva che essere declinata anche in una versione coupé.*

**301 COUPÉ (1935)**

Con la 301, la Peugeot abbandona le linee austere di inizio secolo e si scrolla di dosso il dramma della grande depressione con disegni filanti e sinuosi. La 301, soprattutto nella elegantissima versione coupé, interpreta egregiamente il nuovo corso stilistico. Anche la potenza aumenta: ora l'auto è una 1,5 litri, sempre 4 cilindri, che sviluppa 34 CV per una velocità di 90 km/h.

Con linee più tese, la 301 tragherà la Peugeot verso soluzioni decisamente più ardite: i tettucci bassi e rastremati possono essere facilmente amovibili anche con un sistema all'avanguardia come quello che diventerà poi l'Eclipse (vedi box nella pagina precedente).



*Aerodinamica e fascino piuttosto che soluzioni tecniche ardite sono la ricetta del successo 301.*

**402 COUPÉ (1937)**

Sulla scia della 301 la Peugeot elabora la nuova aerodinamicissima berlina 402 in una versione coupé. 4 posti comodi ma a due porte, ruote posteriori coperte e i modernissimi fari incassati nella calandra. Un'auto dal fascino indiscusso che non rinuncia a potenza e velocità: 4 cilindri 2 litri, 55 CV per 125 km/h.



*Il capolavoro del periodo stilistico Fuseau-Sochaux.*

**203 COUPÉ (1952)**

C'è molta America nell'auto del rilancio post-guerra. La 203 piace subito per i volumi massicci e la linea arrotondata, elementi maggiormente valorizzati nel disegno della coupé, grazie anche alle eleganti livree bicolore. Il motore è un parco ma elastico 4 cilindri di 1290 cm<sup>3</sup> e 42 CV. L'auto può raggiungere i 120 km/h.



*L'oca di latta in salsa francese.*



*Lo stile italiano ha stregato anche la dirigenza Peugeot che sceglie Pininfarina per la linea della sua 404.*

### 404 COUPÉ (1962)

Per dare il benvenuto ai rampanti anni '60, la Peugeot si rivolge a Pininfarina per realizzare un'auto nuova e di rottura rispetto al passato. Nasce la 404, equipaggiata con il 4 cilindri da 1618 cm<sup>3</sup> che sviluppa 68 CV per una velocità di 158 km/h. Il disegno dell'auto, tipicamente Pininfarina come si evince anche dalla somiglianza con altri modelli come la Fiat 1500 Coupé, la fa subito diventare una delle più belle francesi di sempre.



### 504 COUPÉ (1969)

Il modello che consacra la Peugeot fra i produttori di Granturismo è la 504: elegante, sportiva, lussuosa e dall'impostazione borghese. L'auto è inizialmente equipaggiata con l'1,8 litri da 70 cavalli a 4 cilindri (175 km/h), ma verrà resa più importante dalla versione a 6 cilindri di 2,7 litri erogante 144 CV per una velocità di punta di 186 km/h.



*Una delle auto più belle mai costruite da Peugeot oggi molto amata dai collezionisti.*

### 204 - 304 COUPÉ (1966 - 1969)

Piccole ma furbette, le "2" e "3" della serie 4 degli anni '70 sono il punto di svolta nella produzione Peugeot: trazione anteriore, motore e cambio trasversali, freni a disco. Il propulsore è un 1130 cm<sup>3</sup> a 4 cilindri erogante 53 CV in grado di raggiungere i 142 km/h. Nelle sue versioni berlina e familiare, l'auto sarà la più piccola diesel sul mercato.



*Piccole di successo le 204 e 304, particolarmente apprezzate da giovani e donne.*

### 406 COUPÉ (1997)

Da molti definita la coupé più bella di fine millennio, ha una linea senza tempo che costituisce il ritorno della firma di Pininfarina sui parafranghi. Motori da 2,2 litri e 6 cilindri 3 litri anche diesel.



*Se Paul Bracq si occupa ora di un efficiente Centro Stile interno all'azienda, per la 406 coupé viene ancora una volta scelta l'esclusiva matita di Pininfarina.*

