

Peugeot 402 Eclipse

E' TUTTO MERITO DEL DENTISTA-INVENTORE

È tornato in voga il sistema della capote rigida che si ripone nel vano bagagli, nato nel 1934 e utilizzato per la prima volta sulle vetture Peugeot – Tra le più belle vetture della Casa francese spicca la 402

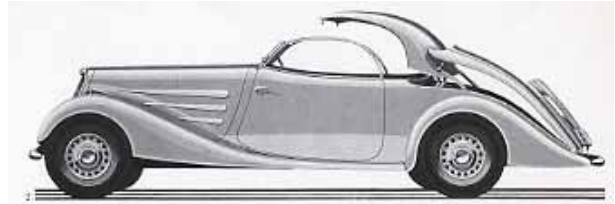
di Luca Gastaldi

Oggi viene adottato da diverse Case automobilistiche, ma il sistema della capote in metallo che si ripiega nel bagagliaio è stato inventato nel 1934 da un dentista con l'hobby del design automobilistico. La prima fabbrica di auto ad averlo utilizzato è stata la francese Peugeot che, proprio in questi ultimi anni, lo ha riscoperto nelle stravaganti versioni chiamate Coupè Cabriolet dei modelli 206 e 307. E' il brevetto che porta il nome di "Eclipse", in italiano Eclisse, depositato dal francese Georges Paulin, il dentista. A lui si deve l'idea e il disegno, messo in pratica con l'aiuto di altri due personaggi: il dinamico concessionario parigino Emile Darl'Mat e il carrozziere Marcel Pourtout, quest'ultimo già in società con Paulin.

Nel 1934 il progetto è ormai affinato, il meccanismo funziona e lo si può montare finalmente su un'auto. I primi meccanismi sono azionati elettricamente, ma è un sistema che verrà poi abbandonato a vantaggio del peso e del risparmio energetico, dato l'utilizzo di piccoli impianti a 6 Volt. Le prime vetture Peugeot equipaggiate con sistema Eclipse sono le 301 (1934), le rare ed eleganti 601 (nel 1935 l'esemplare acquistato da Marcel Pagnol partecipa al Concorso d'Eleganza di Montecarlo), le 401 (sempre nel '35, su telaio 401 D) e, infine, dal 1937, sulla bellissima 402, che subito è conosciuta come il "Fuseau Sochaux", il fuso di Sochaux, tanto la sua linea innovativa appare tra le più aerodinamiche in circolazione.

Apparsa per la prima volta al Salone di Parigi del 1935, subito affascina i già fedeli "peugeotisti" e intimorisce la concorrenza (Citroen in primis e la sua Traction Avant) e i carrozzieri specializzati in auto eleganti. È un'auto completamente nuova, che si inserisce tra i modelli 201, 301, 601 sostituendo in pratica la 401, che in poco più di un anno di vita è venduta in oltre 13.000 esemplari.

La 402, riconoscibile a prima vista dai caratteristici fari posizionati all'interno della calandra anteriore, mantiene il telaio "bloctube" con carrozzeria separata in acciaio, ha ruote anteriori indipendenti e sospensioni posteriori con molle cantilever collocate davanti al ponte della trasmissione. Il motore della 402 è un quattro cilindri di 1991 cm³, valvole in testa e ha una potenza massima di 55 CV. La trasmissione, sulle ruote posteriori, è assistita da un cambio manuale a tre



rapporti (2^a e 3^a marcia sincronizzate) che può essere sostituito da quello automatico realizzato da Gaston Fleichel. Un sistema composto da un innesto a dischi multipli, da una scatola a treni epicicloidali e da un insieme di comandi che agiscono sulla scatola in funzione del carico del motore e della depressione esistente nel collettore d'ammissione. Le 402 vendute con questo optional saranno solo un centinaio, complice il prezzo che sfiora i 6000 franchi che, paragonati ai circa 24000 necessari per acquistare la vettura, sono davvero una gran cifra. Ma Peugeot abbandonerà questa soluzione a favore del cambio elettromagnetico Cotal con la scatola di comando soprannominata "mostardiera".



Nel primo catalogo della vettura, datato 1935, sono raffigurate le versioni Coach Grand Luxe (comoda coupè a 6 posti), Conduite Intérieure (Familiare, Luxe e Grand Luxe a 8 posti), la Roadster Grand Luxe (5 posti), la Cabriolet Décapotable Grand Luxe (6 posti) e, naturalmente, la Coupé Transformable (la Eclipse). A queste si aggiungono la Commerciale (simile alla "limousine" ma con la parte posteriore meno inclinata) e la versione Taxi (costruita in più di 2000 esemplari nell'arco di un solo anno).



Emile Darl'Mat, uno dei protagonisti della vicenda Eclipse, è stato un uomo dalle grandi risorse. Concessionario Peugeot a Parigi dal 1923, uno dei più importanti nella capitale francese, Darl'Mat coltiva la passione per il design legato all'automobile.

Comincia, così, a fare qualche trasformazione artigianale alle coupè e cabriolet dei modelli 201, 301 e 601; in seguito, a partire dal 1934, queste particolari carrozzerie verranno inserite nei listini ufficiali dalla stessa Peugeot. Il salto di qualità, nella produzione e nella diffusione del nome Darl'Mat, avviene con la presentazione del modello 302. Nasce infatti la versione "Spécial Sport", prodotta in un centinaio di esemplari costruiti dal carrozziere Marcel Pourtout – un altro dei protagonisti già conosciuti nella storia della Eclipse – a partire dal 1936. Da subito questa versione viene impiegata nelle competizioni, riscuotendo un buon successo con i tre esemplari iscritti dalla Peugeot alla 24 di Le Mans del 1937. In questa occasione, la Spécial Sport monta il motore del modello 402 con potenza aumentata a 70 CV e anche il telaio non è più di derivazione 302 ma è quello della 402 leggera. Dopo queste modifiche, dall'ottobre del '37, questi modelli prendono il nome di 402 DS. Altre realizzazioni di successo, o che meritano menzione, sono una 202 con carrozzeria in alluminio – che nel 1947 si aggiudica il record di velocità (145 km/h) nella categoria fino a 1100 cm³ – e, all'inizio degli Anni Cinquanta, una 203 aerodinamica con motore da 80 CV in grado di superare i 140 chilometri orari.