

# Peugeot 203R – VSP

23 mai 2015 Historiquesalexrenault

*A la fin du second conflit mondial, les armées françaises prennent connaissance de l'utilité des petits véhicules de reconnaissance à quatre roues motrices. Si la fin du conflit permet de s'équiper en Jeep venues tout droit des surplus de l'armée américaine, les considérations nationales prennent rapidement le dessus, l'armée française missionne Delahaye en 1947 de concevoir la remplaçante de la Jeep. D'autres constructeurs français vont toutefois tenter leur chance, Hotchkiss en rachetant la licence de la jeep, ainsi que Peugeot qui va élaborer un véhicule similaire à la Jeep : la 203R ou VSP.*

A la fin des années 1940, si l'armée avait confié à Delahaye le soin de préparer une remplaçante à la Jeep, Peugeot développe également de son côté une ébauche de véhicule tout terrain, lequel fut réceptionné aux mines le 9 Août 1950 sous le nom de Peugeot 203R. La voiture est réceptionnée quelques jours après que l'armée eut commandé les *Delahaye VLR*, mais pour autant, ce n'est là qu'une coïncidence entre les dates, puisque la Peugeot 203R n'était en rien une concurrente à la Delahaye VLR, puisque la sochaliennne n'était qu'au début de son programme de développement. Par ailleurs, la 203R est alors présentée comme un « véhicule agricole », peut être pour cacher les intentions du constructeur sochalien. En effet, Peugeot avait pris une participation dans le capital de Hotchkiss durant la seconde guerre mondiale, et était donc averti à la fois des difficultés du constructeur, mais aussi de l'achat de la licence de la Jeep auprès de Willys.

Peugeot décide donc en parallèle de lancer son propre projet de véhicule de reconnaissance à partir de 1949 afin d'occuper le marché si jamais Hotchkiss venait à disparaître. Et contrairement à Delahaye, *Peugeot* va faire le choix de réutiliser des pièces venant des véhicules de série, et notamment de la mécanique de la Peugeot 203, mais aussi du pont arrière et la direction qui proviennent de la 203 Camionnette. Le choix est audacieux pour un véhicule militaire, mais il a l'avantage d'être peu coûteux pour Peugeot, et surtout, le premier prototype est prêt à peine un an après le lancement du programme.



La Peugeot 203R n'a alors rien de militaire, bien que sa forme et son architecture soit très proche de la Willys. Sans doute Peugeot voulait-il imiter Land Rover, à savoir proposer un véhicule simple et fonctionnel afin de servir d'utilitaire. Des premiers essais, il ressort que le moteur de la 203 7CV s'avère manquer de puissance pour répondre aux ambitions du véhicule, si bien que Peugeot le troque rapidement contre le moteur de 8CV développant entre 58 et 65CV, qui est en réalité un moteur de 7CV mais avec un changement de culasse. Cette solution sera reprise en 1955 sur la Peugeot 403... D'autres améliorations sont apportés sur la 203R, et une

prise de mouvement est installée; le tout donnant naissance à la Peugeot 203RA, reçue aux service des mines le 11 Mai 1951.



Face au marché militaire bouché, la Peugeot 203RA n'intéresse personne, et l'idée d'une voiture agricole n'était qu'une couverture, d'autant plus que les campagnes connaissent une crise au début des années 1950. Faute de marché civil, la voiture est mise aux oubliettes...

Il faut attendre 1954 pour que le projet de 203R ressorte des placards, face à l'échec de la Delahaye VLR, l'armée cherche une remplaçante. Peugeot se remet à l'ouvrage, et apporte des modifications à la caisse de la 203R, qui abandonne son aspect de Jeep pour une allure proche de la Delahaye VLR, la voiture est présentée aux armées sous la dénomination Peugeot 203RB en Décembre 1954. L'armée s'intéresse à ce véhicule, et devient un acteur des essais constructeurs. Petit à petit, des modifications seront apportés au fur à mesure des problèmes rencontrés.



A la fin des essais, Peugeot construit 12 VSP (*nouvelle dénomination des 203RB, signifiant Véhicule Spécial Peugeot*) et les livre à l'armée le 15 Juin 1956 pour qu'elle effectue ses tests pour évaluer le matériel. Mais face aux tests intensifs, la mécanique venant de la grande série

nécessite de nombreuses améliorations, par exemple, de la boue rentre dans le moteur par le reniflard d'huile... Néanmoins, l'armée juge le véhicule de réussi et bien au point.



Cependant, aucune commande de l'armée ne suivra ces essais, on lui préfère la Hotchkiss M201, qui n'est qu'une Jeep américaine produite sous licence, et qui présente l'avantage de l'homogénéité de la maintenance avec le parc des Jeep US qui étaient encore présentes en nombre dans les rangs de l'armée. A l'inverse, si le choix se serait porté sur la Peugeot, il aurait fallu à l'armée se constituer un stock de pièce de rechange pour les moteurs de la 203. Mais surtout, une difficulté industrialo-budgétaire posait problème : Peugeot avait prévu de produire la VSP en grande série, mais l'armée n'aurait pas été capable de suivre financièrement parlant à cause des règles du budget de l'Etat et d'attribution des marchés public. Ainsi, si l'armée aurait choisi la Peugeot VSP face à la Hotchkiss M201, il aurait fallu demander à Peugeot de ralentir la cadence de production, par conséquent, le coût unitaire de chaque voiture se serait envolé...

A la suite de cet échec militaire, des 12 Peugeot VSP, l'armée en conserve deux pour son patrimoine et restitue les dix exemplaires à Peugeot, dont une grande partie fut dispersée auprès de récupérateurs de matériel d'occasion. Peugeot en a toutefois conservé quelques unités pour les affecter au service de lutte contre les incendies de l'usine de Sochaux. Ainsi s'achève la vie de ce prototype à qui il n'a manqué que peu de chose pour réussir !



## Sur le même thème

<http://l'automobileancienne.com/decouverte-peugeot-203r-vsp/>