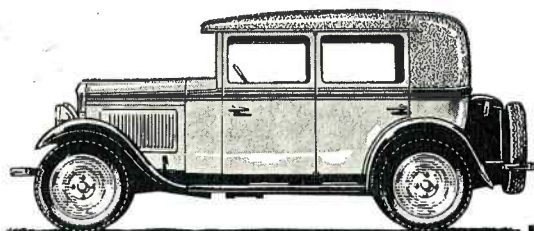


LES ARCHIVES du COLLECTIONNEUR

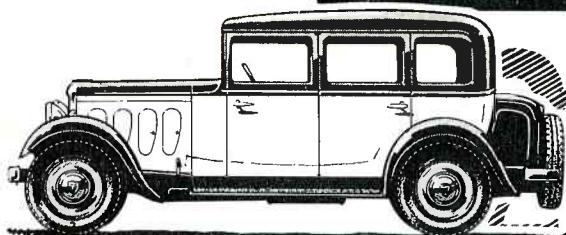
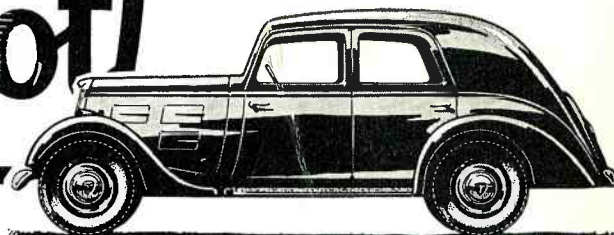
REVUE
TECHNIQUE
automobile

Tome 1 : Pages 1 à 45

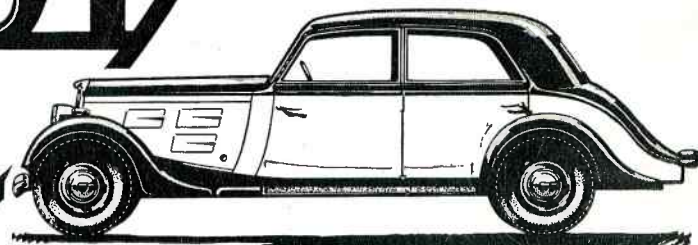
1930-1935



Peugeot



017



"201"

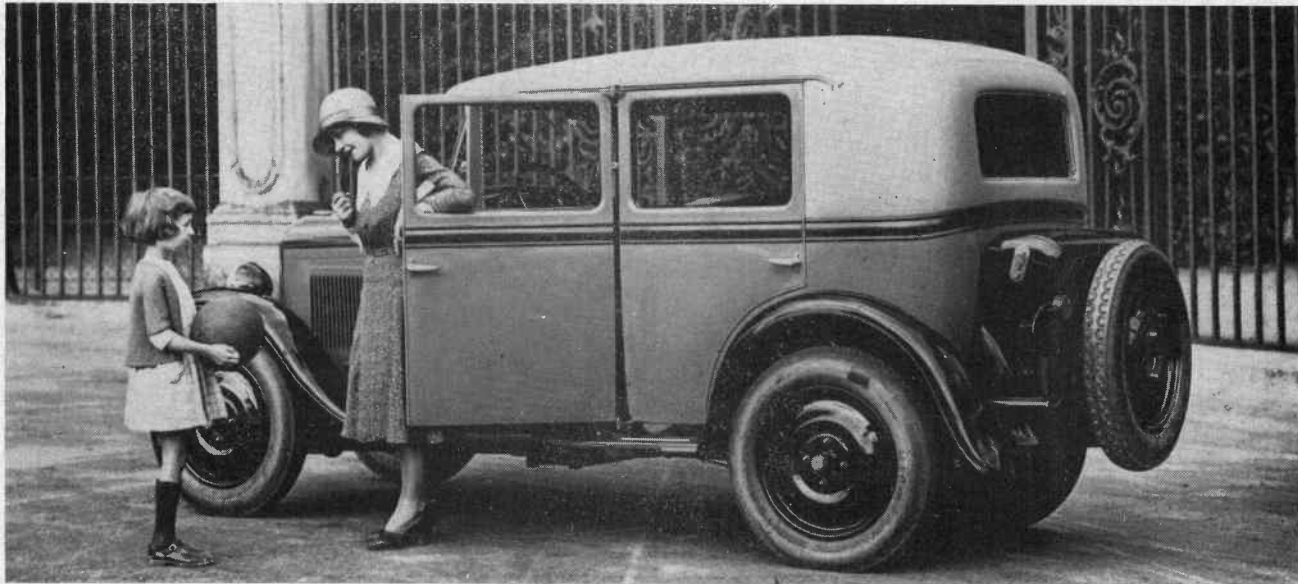
"301"

"401"

"601"

DIFFUSION
e.p.a.

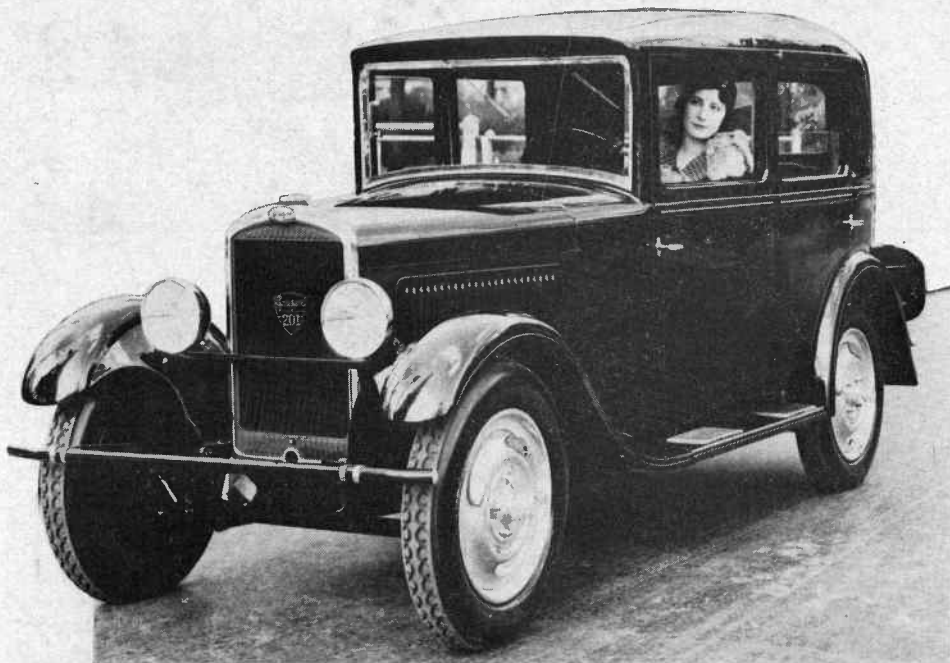
« 201 » : une berline du premier modèle à pavillon recouvert de simili
et large bandeau de ceinture. Existe en modèle luxe avec flasques de roues et pare-chocs tubulaires



Premier grand succès de PEUGEOT *la Série "01"*

Deuxième version de la berline « 201 » :
nouvelle moulure de ceinture, suppression de la visière
pare-soleil. Toit tôle, flasques de roues et pare-chocs tubulaires
sur les modèles luxe.

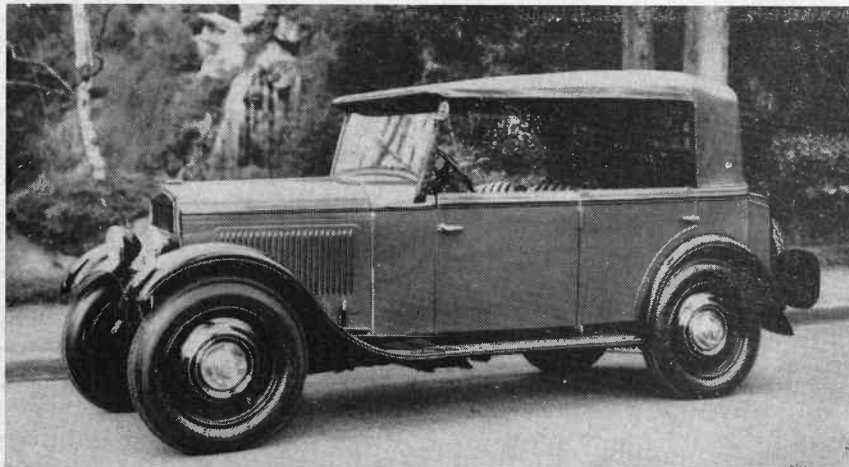
(En série toit à panneau simili.)



Au Salon de Paris de 1929, à côté de la 5 CV et de la « 12-Six » qui continuent leur carrière, Peugeot présente la « 201 ». Cette petite voiture bien dessinée, spacieuse, moderne sans excès, va lui permettre d'accéder au rang de grand constructeur. Elle constituera la base de tous les modèles produits à Sochaux jusqu'en octobre 1935, date de sortie de la « 402 ». Tout est nouveau dans cette 6 CV qui ne doit rien aux modèles précédents. Elle justifiera bientôt la réputation de robustesse qui s'attache depuis aux fabrications Peugeot.

Le châssis de la « 201 » est établi sur les dimensions suivantes : empattement 2,45 m, voie avant 1,10 m, voie arrière 1,15 m. La suspension avant utilise un ressort transversal et l'arrière deux demi-cantilever inversés. Les freins mécaniques agissent sur les quatre roues. Le moteur, type « SE », est un quatre cylindres 63 X 90, 1.122 cm³ développant 23 ch à 3.500 tours. Le vilebrequin tourne sur deux paliers. L'arbre à cames est entraîné par chaîne. Le nouveau moteur possède des soupapes latérales, une culasse amovible, un graissage sous pression et un allumage par batterie, bobine et distributeur. L'embrayage à disque unique est suivi d'une boîte à trois vitesses. Comme

Le torpédo « 201 », et au-dessus le cabriolet « 201 »
présenté ici en version luxe



les précédentes Peugeot et... les suivantes, la « 201 » possède un pont arrière à vis sans fin. Avec ce système, l'arbre de transmission est situé un peu plus bas, d'où un tunnel moins volumineux. On le rencontrera sur toutes les Peugeot jusqu'à la « 404 » incluse.

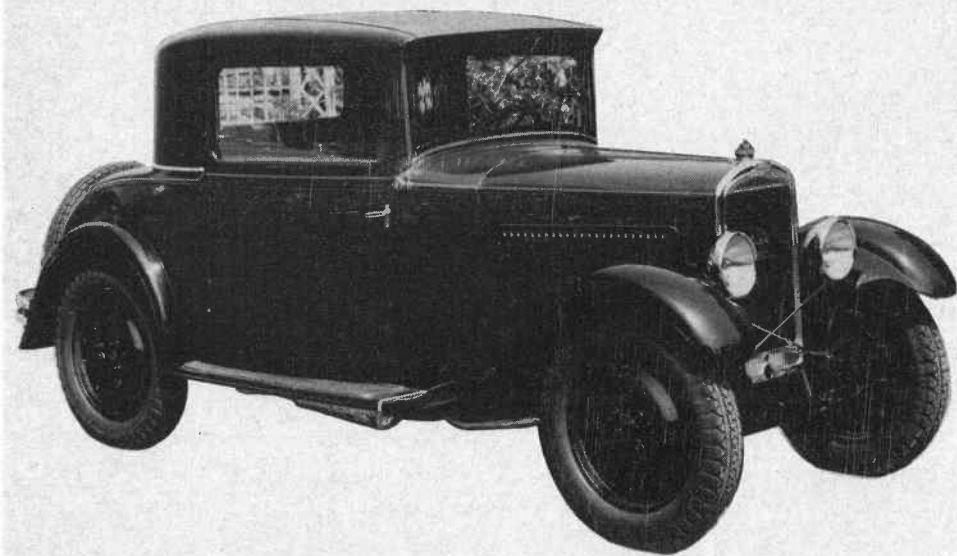
La « 201 » offre un choix de carrosseries très large : berline série et berline luxe (toutes deux à toit simili puis à toit tôle par la suite), torpédo quatre places, cabriolet, faux cabriolet dit « coupé d'affaires » (toit simili puis tôle), conduite intérieure commerciale, torpédo commercial, boulangère, fourgonnette. Avantages considérables pour l'époque, l'accessibilité et la visibilité sont excellentes. Ces caisses ont de plus une élégance certaine et elles sont bien « linies ».

Des moyens importants pour une étude rapide

350 techniciens et 750 ouvriers ont travaillé à l'étude, à la réalisation et à la mise au point des prototypes. Peugeot a consacré 25 millions aux frais d'études et 100 millions à la construction de bâtiments nouveaux et au renouvellement de l'outillage. Dès mai 1928, un premier châssis « avant-projet » circulait entre Paris et Montbéliard pour établir les bases sur lesquelles allait s'appuyer l'étude et celle-ci commençait réellement le 15



La berline « 201 » luxe, troisième version, contemporaine de la « 201 C » : malle Coquille, pare-chocs à lames (simple à l'avant, doubles à l'arrière) mais pas d'enjoliveurs de roues. La version « série » conserve le toit simili et l'ancienne malle



Le faux cabriolet « 201 » dit « coupé d'affaires » en version série avec toit simili, et « coupé de luxe » avec toit tôle et spider aménagé

juin. Le 20 septembre, dix prototypes roulaient, trente autre étaient construits peu après : une équipe d'essayers dirigée par André Boillot les a « torturés » dans les conditions les plus variées. Un an et demi après le premier coup de crayon, la « 201 » est prête pour sa présentation officielle et sa mise en production.

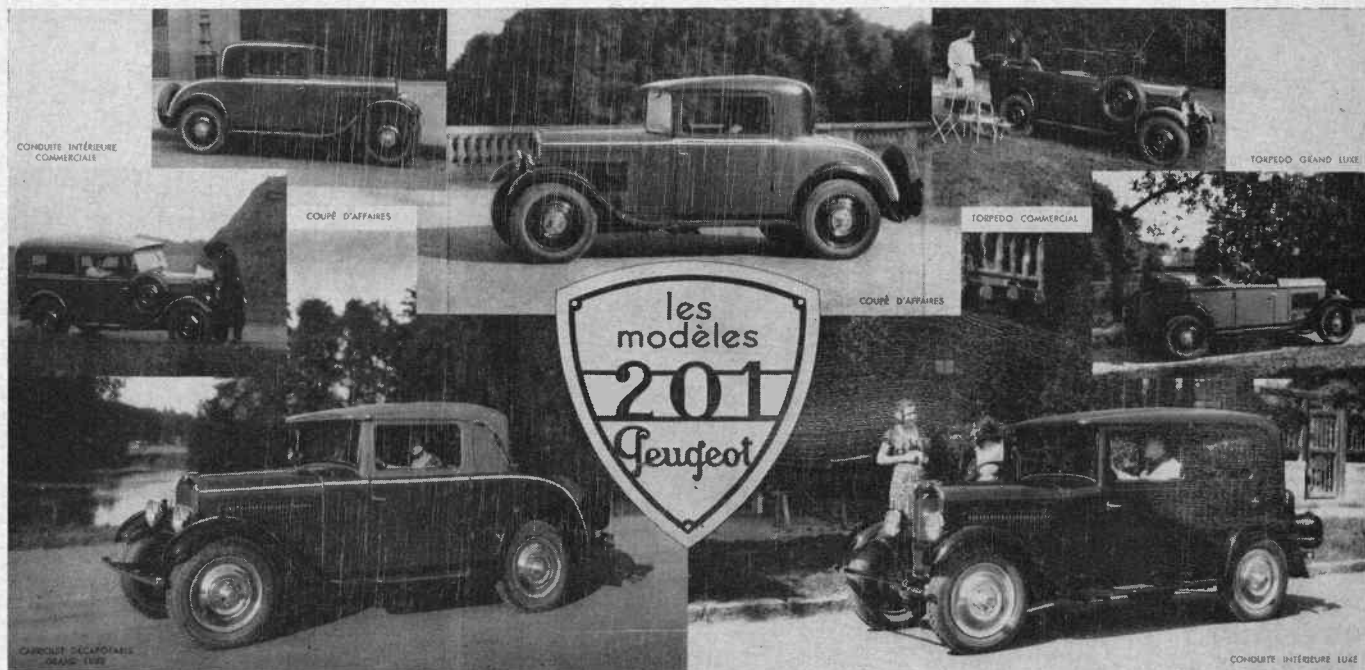
La « 201 confort » a roues avant indépendantes

Deux ans après sa naissance, c'est-à-dire pour le Salon de 1931, la « 201 » n'a reçu que des modifications mineures et connaît un succès méri-

té. Elle figure encore au catalogue de Peugeot, mais on lui adjoint la « 201 Confort » ou « 201 C », première voiture de série à roues avant indépendantes. La suspension avant se compose d'un ressort transversal et de deux biellettes articulées au milieu de la traverse avant. L'ensemble, formant un parallélogramme déformable, est complété par deux longs bras de réaction et par deux amortisseurs à friction. La voie avant est élargie (1,12 m), l'empattement est porté à 2,53 m (celui de la « 201 » normale étant alors de 2,47 m).

L'aspect de la « 201 C » diffère de celui de la « 201 » (qui sera produite jusqu'à la fin de 1932) par une grille de radiateur chromée, un capot à « crevés » horizontaux, des pare-chocs à une seule mais large lame et un nouveau dessin, arrondi, du raccord entre pare-brise et pavillon. La « 201 C » dont la caisse, en berline, est un peu plus large que celle de la « 201 » n'est livrable ni en coupé d'affaires, ni en torpédo, ni en versions commerciales. Le cabriolet a été entièrement redessiné et trois nouvelles carrosseries lui sont réservées : un roadster, un cabriolet quatre places sous capote et à malle extérieure ainsi qu'un faux-cabriolet quatre places. Ces deux derniers modèles prennent la désignation de « coupé décapotable de voyage » et de « coupé-berline de voyage ».

Reproduction d'un des premiers catalogues « 201 »



REPRODUCTION D'UN CATALOGUE « 201 » MONTRANT AUSSI LES MODELES COMMERCIAUX



LE CHASSIS 201

VOIE 1^m15. — EMPATEMENT 2^m45. — MOTEUR 4 cylindres mono-bloc 63x90. — Culasses séparées. — ALLUMAGE par batterie. — Refroidissement par pompe, radiateur et ventilateur. — Eclairage et démarrage électriques. — Distributeur séparé. — GRAISSAGE sous pression. — EMBRAYAGE à disque unique. — BOITE DE VITESSES à 5 vitesses avant et marche arrière. — TRANSMISSION par cardan, roue et vis sans fin, poussée et réaction par bielle centrale. — FREINS sur les 4 roues. — Amortisseurs avant et arrière. — FILTRE à huile. — RESERVOIR D'ESSENCE en charge. — 6 ROUES garnies de pneus.

ACCESSOIRES COMMUNS A TOUS LES MODELES « TOURISME »

Places avant réglables. — Verrouillage de sûreté des portières (pour les carrosseries fermées). — Lève-glaces à manivelle (l'après-midi excepté). — Essuie-glaces. — Rétroviseur. — Compteur de vitesse. — Manomètre d'huile. — Commande d'éclairage et d'ouverture sur le volant. — Phares codés. — Lanterne arrière. — Coffre à outils.



SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES Peugeot

CAPITAL : 250.000.000 DE FRANCS

Siège Social : 4, Boulevard des Capucines - PARIS

Magasin Central et Délégation des Véhicules : 85, Rue Danton, 85 - LEVALLOIS-PERRET

A. D. 2044 79112

1500 AGENTS PRINCIPAUX EN FRANCE

BUREAUX, SUCCURSALES ET DIRECTIONS RÉGIONALES :	
BOURDEAUX	34, Rue de la République, 34, Rue de la République
CLEMONT-FERRAND	30, Rue de la République
DIJON	Rue Michel-Bachelot, et 25, Place Dupleix
GRENOBLE	4, Avenue d'Alsace-Lorraine
LALE	2 à 10, Rue Pasteur
LYON	141, Rue Varodan
NANTES	115, Avenue du Préau
MONTPELLIER	Avenue des Fêtes
PARIS	85, Rue Danton
REIMS	10, Rue de la République
ROUEN	10, Rue de la République
STRASBOURG	10, Rue de la République
TORONTO	10, Rue de la République
TOULOUSE	4, Rue de la République
VERMOREL	10, Rue de la République
YVERDON	10, Rue de la République



CABRIOLET DÉCAPOTABLE GRAND LUXE
2 sièges AV réglables et indépendants. Spider AE pouvant recevoir 2 places. Pare-chocs et pompes chromés. 5 roues filigranées aluminium poli. Montre. Phares chromés. Projecteur Cab Herchel.

CONDUITE INTÉRIEURE COMMERCIALE
2 places AV réglables. 2 places AR amovibles. 2 portes à l'avant. Essuie-glaces auto-nettoyants. Garniture intérieure cuir. Plateaux. Hayons arrière.

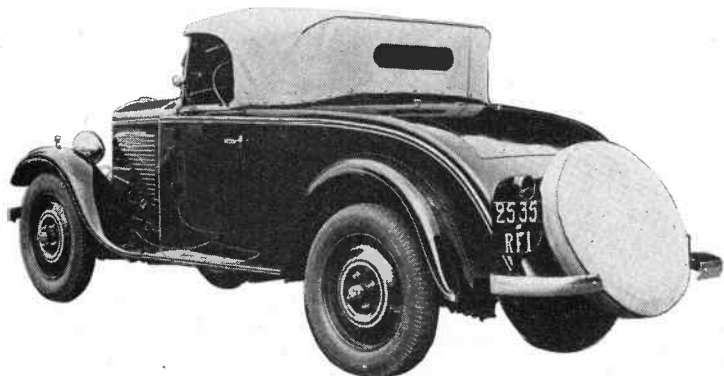
TORPÉDO
2 places avant, 2 places arrière. Capote simili cuir avec houles. Freins rigides. Malle arrière. Garniture simili cuir.

TORPÉDO COMMERCIAL
1 porte de chaque côté à l'avant, 1 troisième porte sur le côté droit. 2 banquettes de 2 places garnies simili cuir, la banquette arrière est amovible. Dimensions du carrossier : Long. 1^m30, Larg. 1^m10, Haut. 1^m30. Capote caoutchouée.

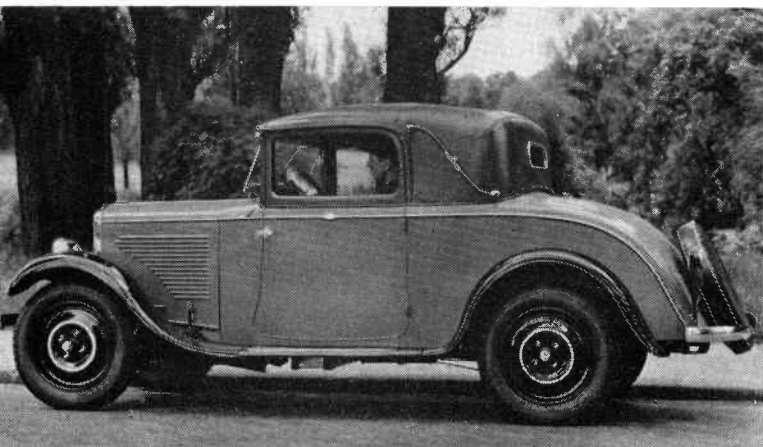
COUPÉ D'AFFAIRES
Pavillon toit réversible simili cuir. 2 sièges réglables et indépendants. Equipement intérieur pour 2 sièges supplémentaires. Spider AE pouvant recevoir 2 places. Carrosserie intérieure reps.

CONDUITES INTÉRIÈRES LUXE 4 pl. — garniture reps — fofos pare-chocs et phares chromés. **GRAND LUXE** — intérieur en tôle — pare-chocs et phares chromés — tous de position — pare-brise en glace de sécurité — malle coquille.

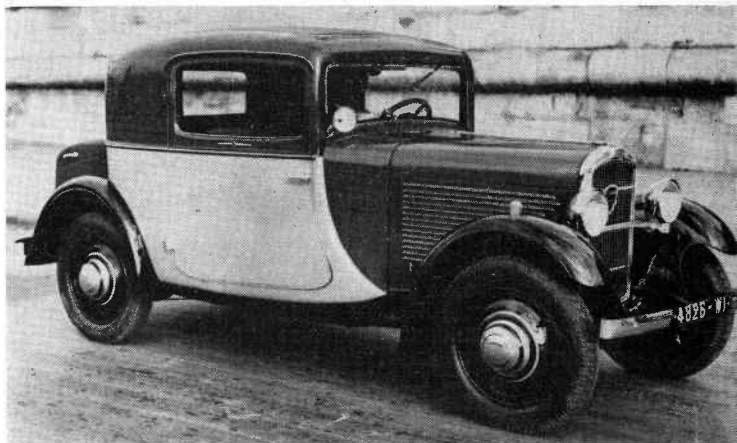
Le roadster « 201 C »



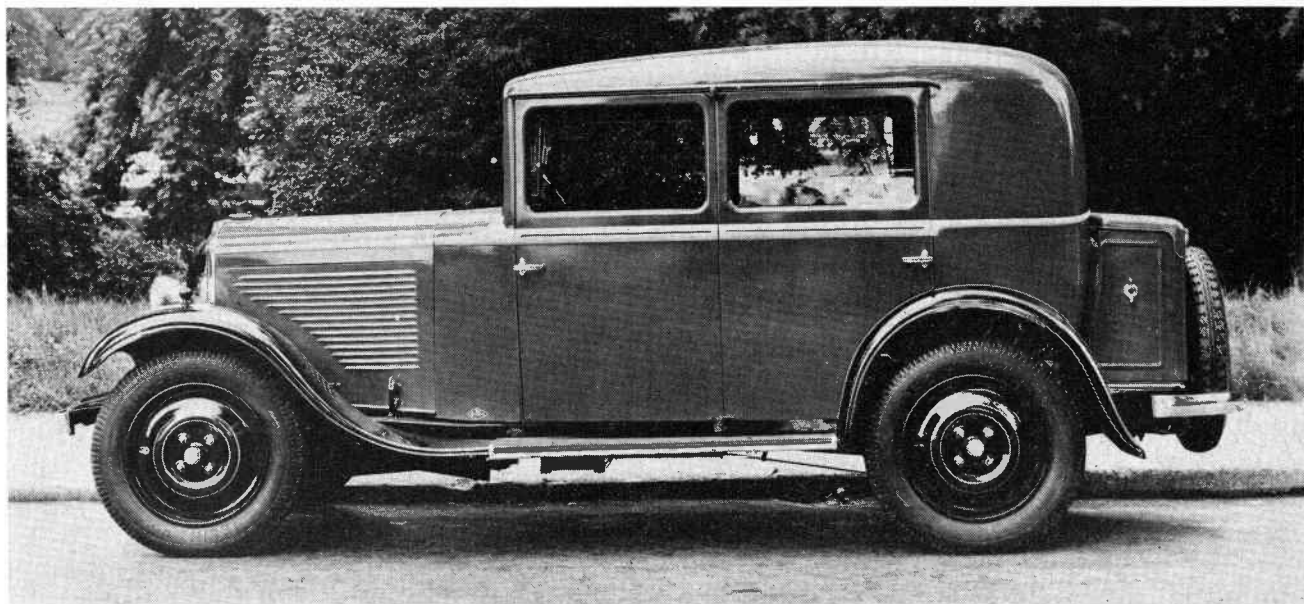
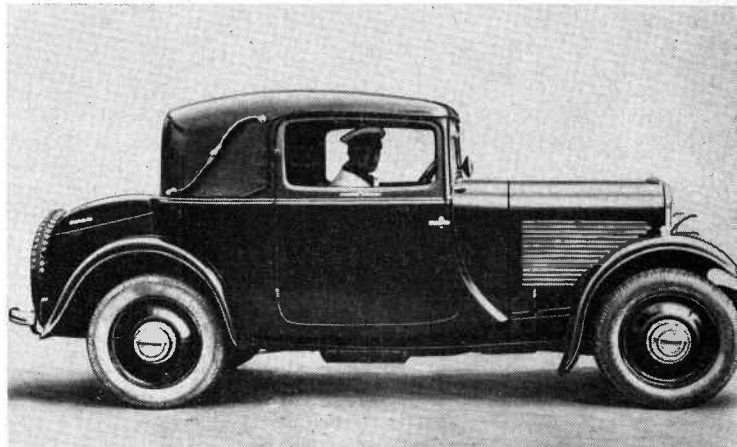
Le cabriolet « 201 C », totalement différent du cabriolet « 201 » à l'exception des ailes avant



le « coupé-berline de voyage » « 201 C » : une élégance digne d'un grand carrossier



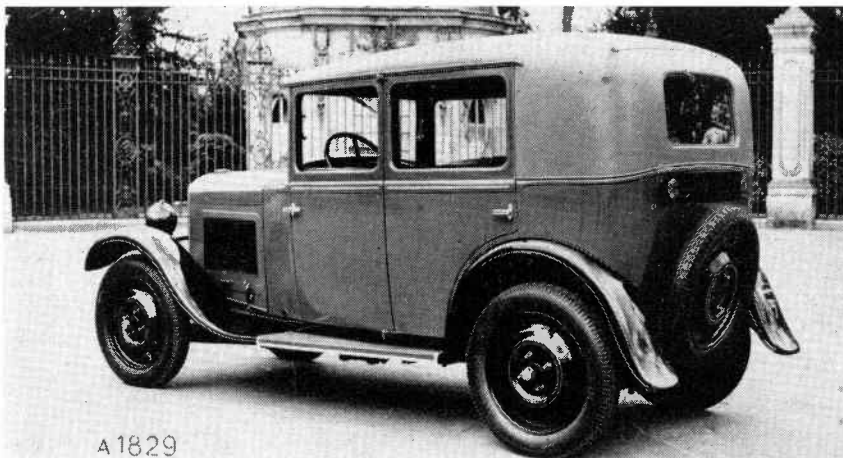
Le « coupé-décapotable de voyage » sur châssis « 201 C »



La « 201 C » ou « 201 Confort » : nouveau capot à « crevés » horizontaux, pare-chocs à une seule lame, plus large, et nouveau dessin du raccord entre pare-brise et pavillon

Un des premiers exemplaires de la « 201 Rapide », généralement livrée avec toit tôle, capot type « 201 C » et roues à rayons

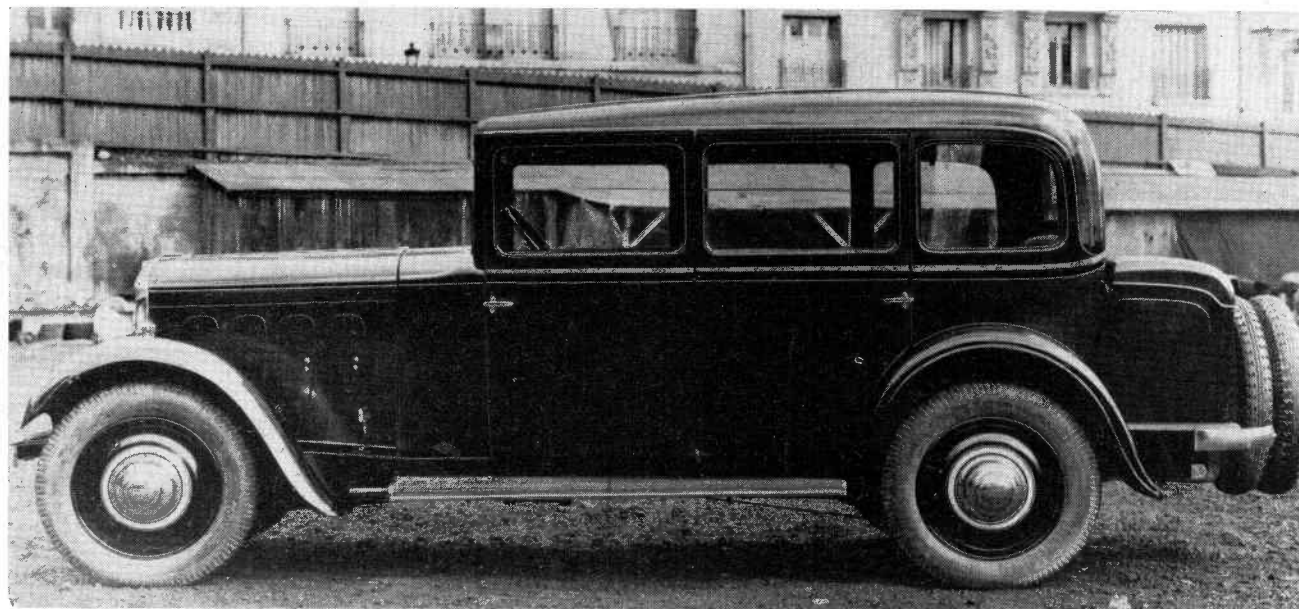
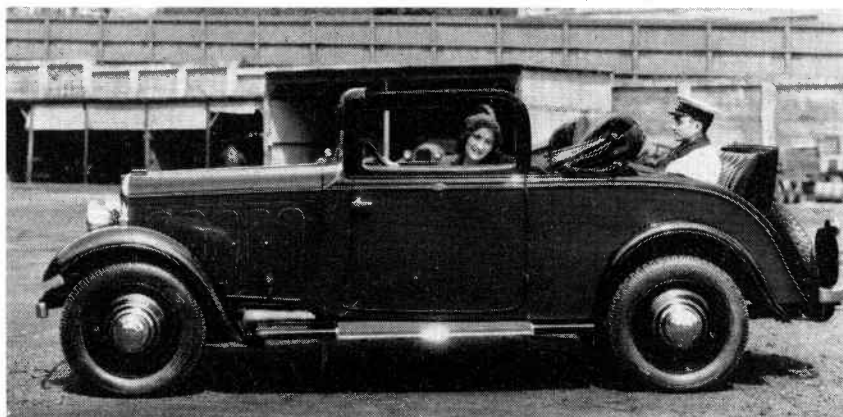
Entre décembre 1931 et décembre 1932, Peugeot construit également la « 201 E », appelée aussi « 201 Rapide », peut-être parce qu'elle est plus légère que les modèles courants : elle reprend les voies et l'empattement de la « 201 » normale (1,10 × 1,15 × 2,47); elle en conserve l'essieu avant rigide mais ses ressorts arrière sont montés en avant du pont et non en arrière. Cela permet de raccourcir d'autant les longerons (et oblige à monter l'arrière de la caisse en porte-à-faux). Elle est livrable en berline (sans malle), en coupé d'affaires et en versions commerciales, sur pneus de 11 × 45 au lieu des 12 × 45 habituels. La berline et le coupé sont équipés des roues à rayons fil et du capot de la « 201 C », excepté sur les premiers exemplaires.



« Etre à la mode, c'est conduire une Peugeot », disait la publicité. Nous n'en doutons pas en voyant ce cabriolet « 301 C »

L'excellente « 301 » chef de file des voitures françaises moyennes

Les « vieilles » 9 et 11 CV, dépassées par les événements (autrement dit par de nouvelles 10 CV, Citroën « C 4 » en tête), ont été supprimées il y a deux ou trois ans; c'est pourquoi le printemps de 1932 voit naître la « 301 C » extrapolée de la « 201 C », avec des dimensions et une cylindrée supérieures. Elle s'en distingue



« 301 C », la première limousine : auvent droit, capot à quatre volets, pneus 13 × 45. Remarquez l'importante surface vitrée

aussi par un nouveau châssis « Bloctube » dont longerons et traverses sont composés d'un fer en U fermé par une « semelle » rapportée par soudure et formant ainsi des tubes de section carrée, très rigides. C'est la première fois qu'un constructeur utilise cette technique en série. Il ne tardera pas à faire école. La 301 est plus « généreuse » que la « 201 » : voie avant 1,19 m, voie arrière 1,24 m (puis 1,26 et 1,34 m), empattement 2,70 m (2,72 m par la suite), pneus 13 × 45, puis Superconfort 140 × 40.

Son moteur est un quatre cylindres à deux paliers et soupapes latérales de 1.465 cm³ (72 × 90). Il développe 34 ch à 3.500 tours.

La carrosserie de base de la « 301 » est une limousine (quatre places, quatre portes, six glaces). La gamme comprend également un cabriolet, un roadster et un coach. Elle sera complétée, courant 1933, par une berline, un coupé « golf », un coupé « golf » décapotable et une berline à malle intégrée, en forme de spider. L'élégance de ces carrosseries est pour beaucoup dans le succès que la « 301 » connaît dès son lancement. Elle fait paraître bien démodées les Citroën et Renault contemporaines, aux lignes rigides. L'influence de la « 301 » est telle que, grâce à elle, la puissance de la voiture française type passe de 10 CV à 8 CV.

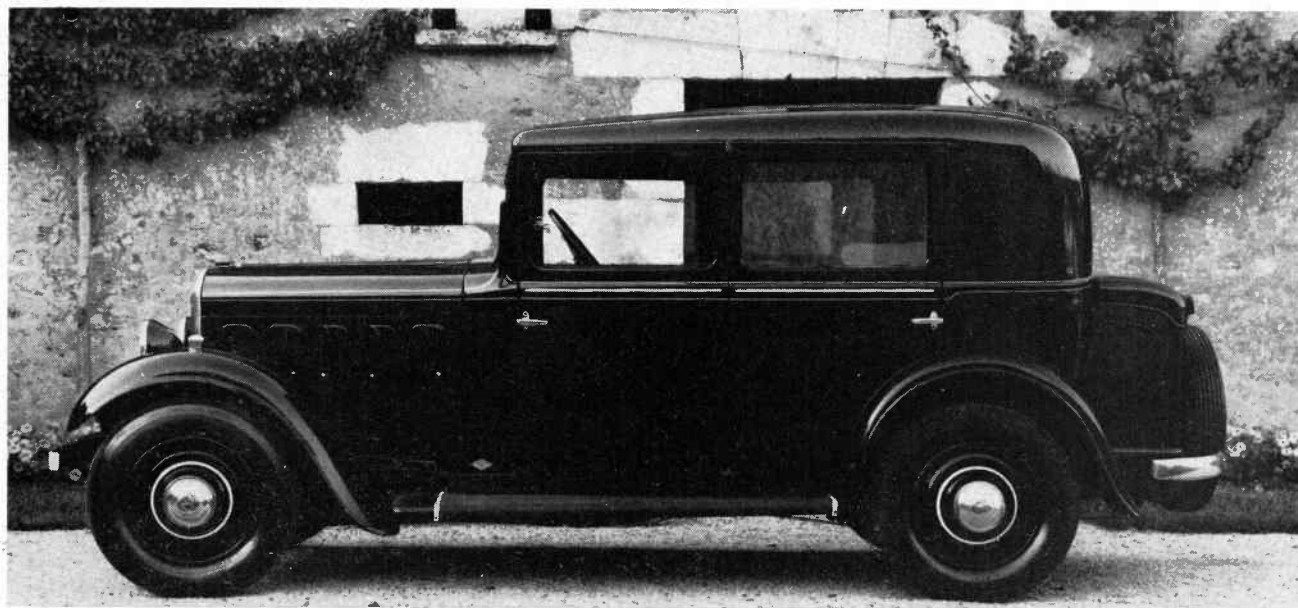
Ajoutons, pour être complet, l'existence en 1931-1932, de la « 201 T » (empattement allongé, voie arrière

Extrait de « l'illustration » : Gaby Morlay et son cabriolet « 301 C »



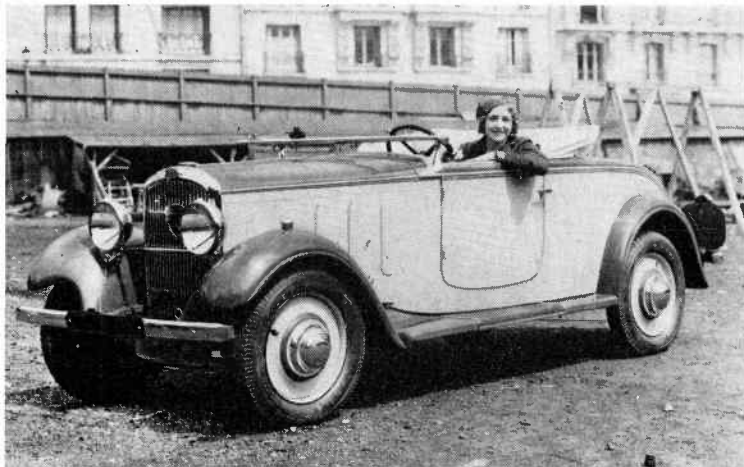
élargie, suspension arrière par ressorts semi-elliptiques), de la « 301 M » (« 201 T » à moteur « 301 ») puis de la « 301 L » (« 301 M » sur châssis Bloctube, roues avant indépendantes). Ces trois châssis reçoivent soit des caisses d'utilitaires légères, soit des carrosseries « familiales », tandis qu'un autre modèle, la « 301 T », est exclusivement réservé à une utilisation commerciale (1.000 kg de charge utile).

Au Salon de 1932, « 201 » et « 201 C » sont supprimées au profit de la « 201 B » : roues avant indépendantes, châssis Bloctube établi en deux empattements (« 201 BC », 2,47 m et « 201 BL », 2,53 m), gamme de carrosseries réduite au coupé d'affaires (« 201 BC ») et à la berline, à la commerciale et à la fourgonnette (« 201 BL »). Le style de ces « 201 » 1933 est celui de la « 301 » : ailes genre « cycle », capot à volets.

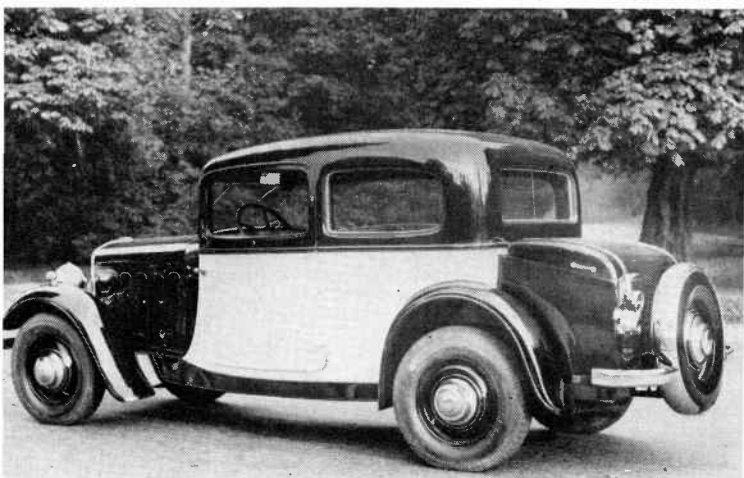
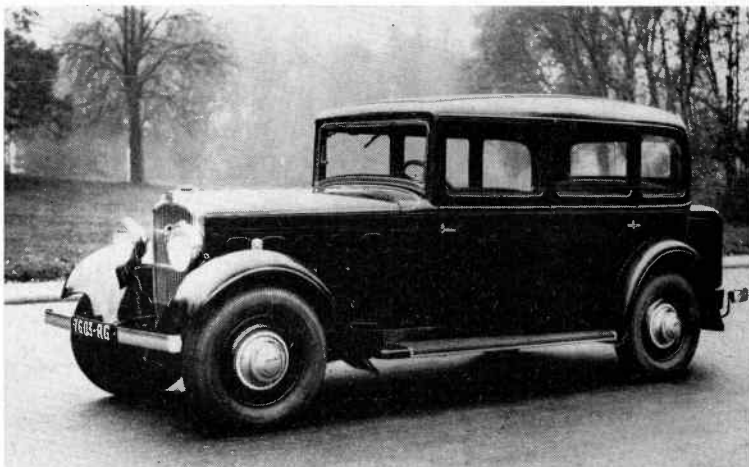


La « 201 B », contemporaine de la « 301 C » et équipée, comme elle, d'un capot à volets et d'ailes « cycle »

Le roadster « 301 C » (1932-1933)



« 301 C » : la limousine 1933 avec capot à cinq volets, pneus Superconfort et voie arrière élargie



Le coach « 301 C », une des plus jolies voitures de son époque

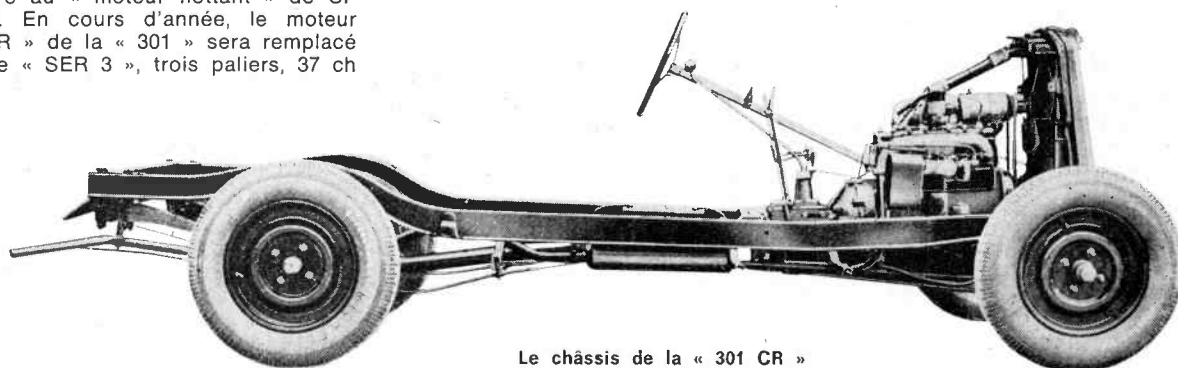


La berline « 301 C » apparue dans le courant de 1933 et dont la caisse sera reprise pour 1934

En octobre 1933 (modèle 1934), de nouveaux changements interviennent, la « 201 B » devient « 201 BR », la « 301 C » prend l'appellation de « 301 CR ». Les moteurs sont montés sur trois blocs de caoutchouc suivant le système dit « Self Amorti » pour répondre au « moteur flottant » de Citroën. En cours d'année, le moteur « SER » de la « 301 » sera remplacé par le « SER 3 », trois paliers, 37 ch

à 4.000 tours, cette modification coïncidant avec l'emploi d'une boîte silencieuse, synchronisée entre 2^e et 3^e. Les châssis sont une fois de plus modifiés dans leurs dimensions, sinon dans leur conception; les carrosseries

sont entièrement redessinées. Voici les nouvelles dimensions : empattement 2,58 m pour la « 201 BR 3 » livrable seulement en berline, en commerciale et en fourgonnette, 2,30 m pour la « 201 BR 4 » livrable unique-



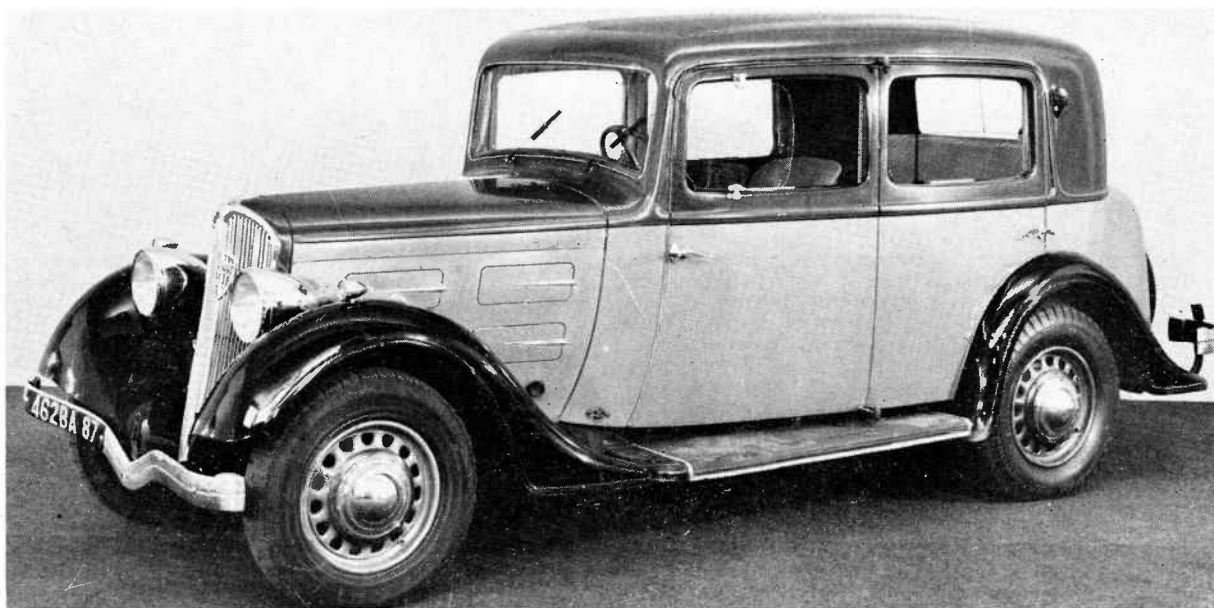
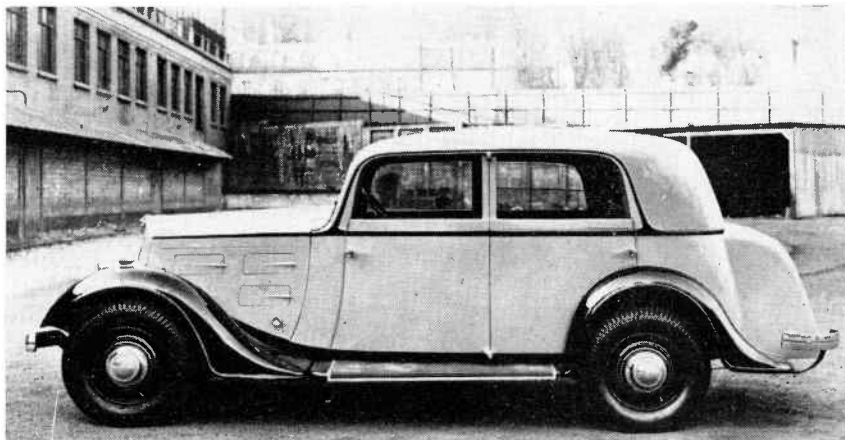
Le châssis de la « 301 CR »

Début de profilage sur une berline
« 301 CR » restée à l'état de prototype

ment en coach, voie avant portée à 1,30 m sur la « 301 CR » et apparition de la « 301 LR » à empattement allongé et équipée, elle aussi, de ressorts demi-cantilever inversés à l'arrière.

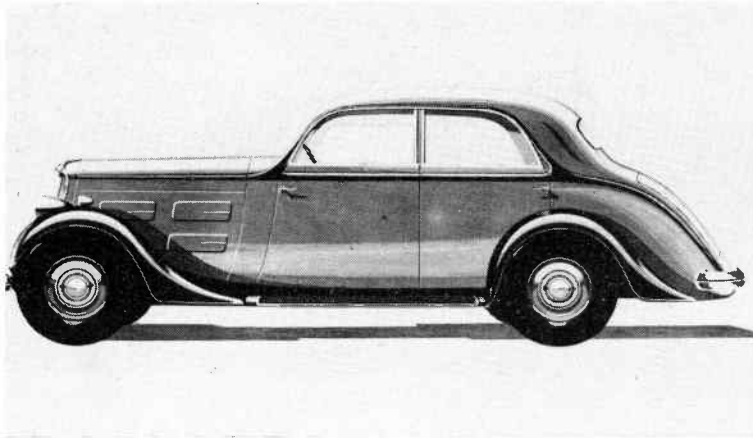
La « 301 » est devenue la vedette de la gamme Peugeot; elle est d'abord présentée en berline, en berline à malle intégrée, en roadster, en coach, en coach « golf » et en coach « golf » décapotable (sur châssis normal), en familiale et en commerciale (sur châssis long) puis en berline aérodynamique (trois versions successives en trois mois, la dernière sur châssis long), en coach « golf » aérodynamique (châssis normal) et en coach profilé (châssis long). Tous les modèles 1934 (dont les versions de base reprennent le style de la berline « 301 » de 1933) ont en commun une nouvelle calandre en coupe-vent, légèrement inclinée, des phares « obus », des ailes à bavolets, des capots à trois volets horizontaux. Les caisses de série sont d'un dessin parfaitement équilibré; les caisses aérodynamiques tombent naturellement dans le piège du porte-à-faux arrière démesuré.

Ci-contre : la première
berline aérodynamique
« 301 CR ».
Remarquez la glace arrière
en trois parties

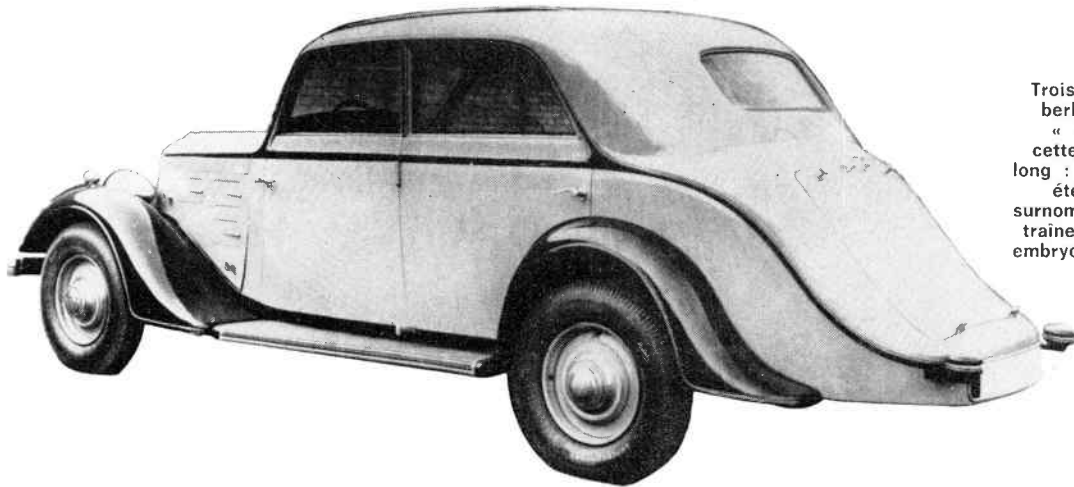
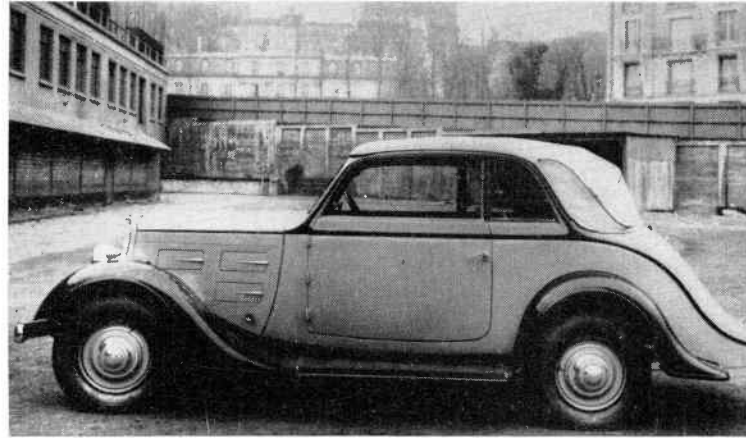


La « 301 CR » 1934 : sur cette voiture restaurée, ni les roues ajourées, ni les déflecteurs, ni les clignotants ne sont d'origine. La calandre inclinée, le capot à volets horizontaux et les ailes à bavolets caractérisent tous les modèles 1934

Deuxième version de la berline aérodynamique :
la ligne de ceinture est différente à l'arrière



« 301 CR » : les lignes de la berline aérodynamique adaptées
à un cabriolet appelé « coach décapotable golf »

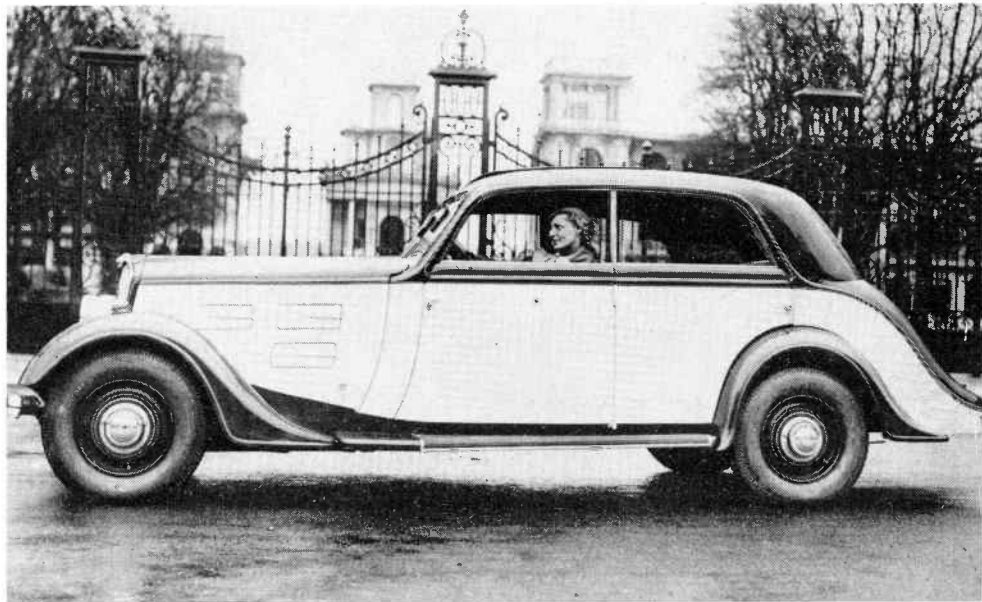


Troisième version de la
berline aérodynamique
« 301 CR » établie
cette fois sur châssis
long : l'arrière a encore
été modifié et on le
surnommait « la robe à
traîne ». Remarquez les
embryons de pare-chocs

La « 601 », 6 cylindres mais aucun succès

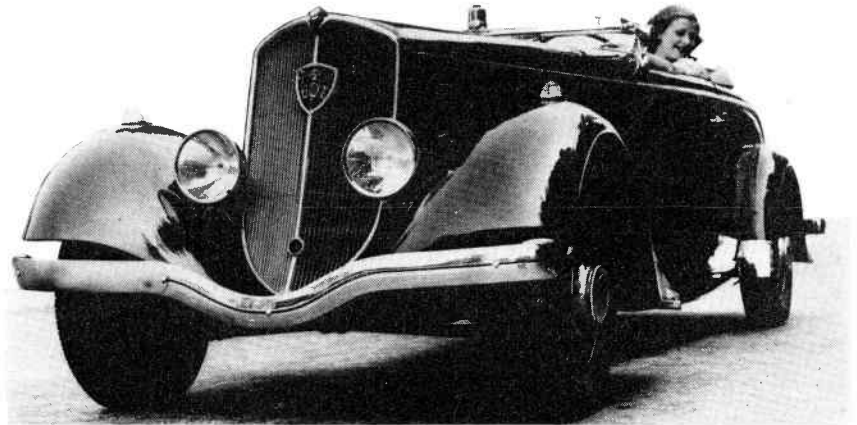
Au début de 1934, Peugeot revient à la voiture luxueuse de cylindrée moyenne avec la « 601 », une deux litres six cylindres qui sera fabriquée pendant dix-huit mois mais dont le succès ne sera pas à la hauteur des espoirs mis en elle. En fait, intermédiaire entre les 8/10 CV de série et les « grosses cylindrées » où, à côté des Hotchkiss, Delage, Talbot, des constructeurs comme Ford et Renault occupent une place de choix, la « 601 » ne trouve pas sa voie. En outre, sa réputation n'est guère meilleure que celle de la « 12-Six » qu'elle remplace. Il faudra attendre quarante ans pour que Peugeot lance à nouveau une 6 cylindres.

Son moteur, type « TA », est un six cylindres de 2.148 cm³, 72 × 88, à soupapes latérales, monté sur quatre paliers. Alimenté par un double

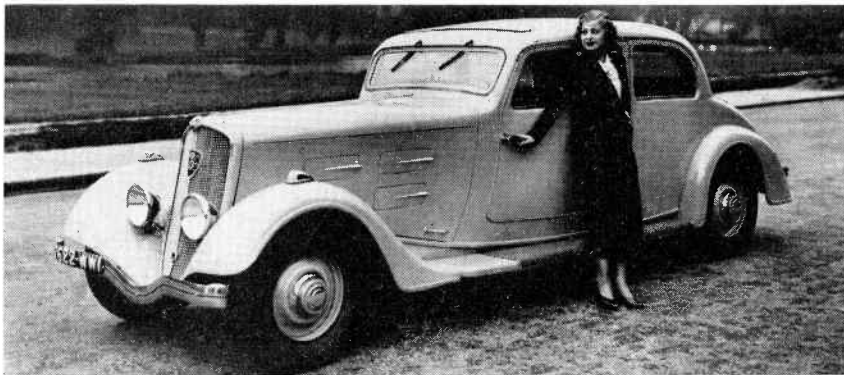


La berline aérodynamique « 601 » (1934)

corps Solex, il développe l'honnête puissance de 60 ch dans un silence plus remarquable que sa robustesse (les bielles coulées sont fréquentes). Peugeot propose deux châssis : « 601 C » 2,98 m d'empattement et « 601 L » 3,20 m avec une voie avant de 1,28 m et une voie arrière de 1,34 m. On retrouve certaines caractéristiques communes aux autres modèles : châssis Bloctube, roues avant indépendantes, ressorts demi-cantilever in-



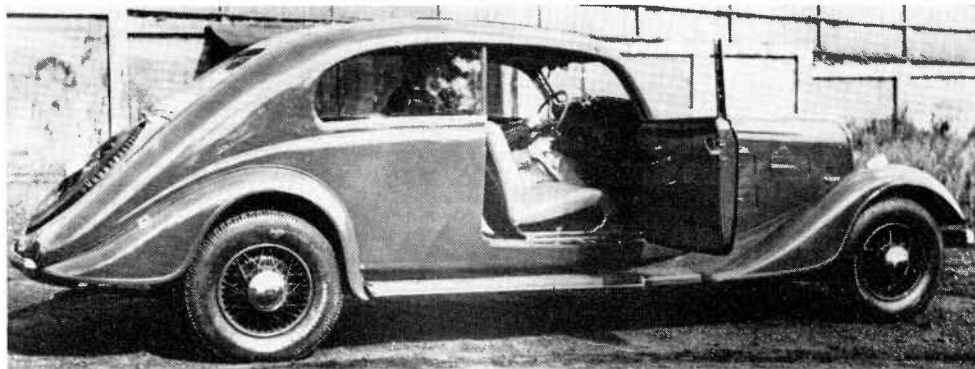
Le coach profilé « 601 » 1934 qui prit l'année suivante l'appellation « coach aérodynamique ». Cette caisse équipa aussi quelques châssis « 301 » (« 301 LR », empattement long, 1934).



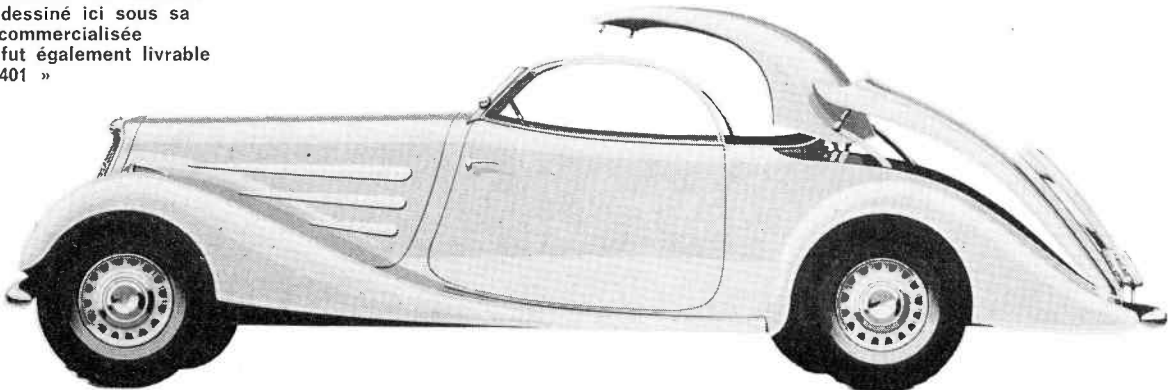
« 601 » : le roadster que l'on trouva également sur châssis « 301 » (en 1934, avec roue de secours apparente) et sur châssis « 401 » (en 1935, avec roue de secours sous le spider)

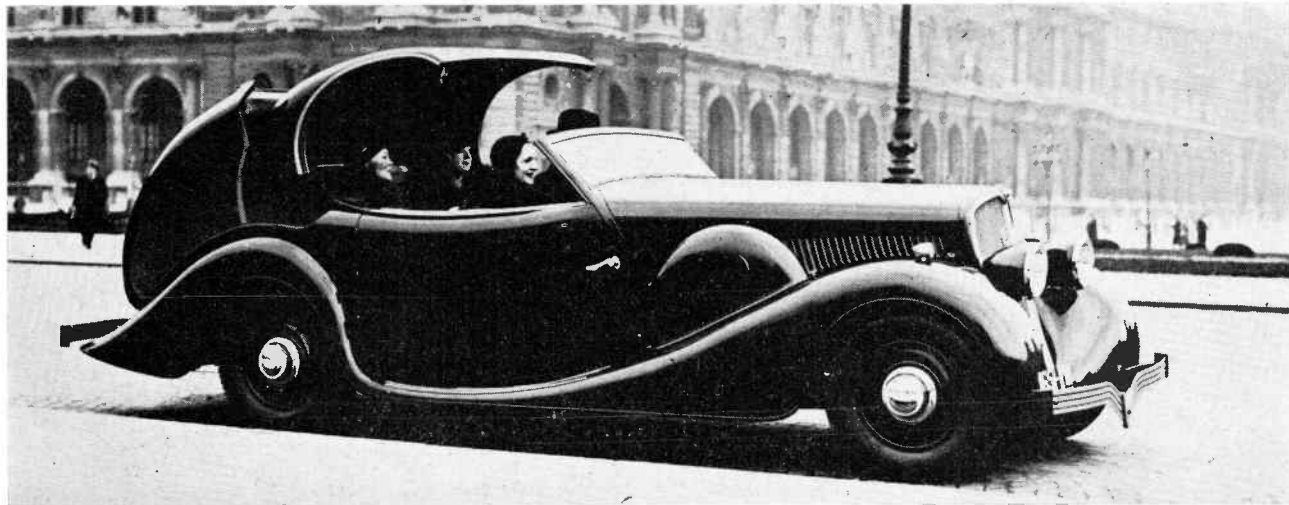
Un modèle réservé à la « 601 » appelé coach sport en 1934 et coach fuselé en 1935

versés à l'arrière, Les carrosseries de ces premières « 601 », antérieures au Salon de 1934, sont une berline, un roadster et une familiale d'origine « 301 CR », une berline aérodynamique et un coach profilé également identiques aux « 301 CR » correspondantes, un coach sport et un nouveau coach « golf » décapotable.



Dessin montrant le fonctionnement du cabriolet Paulin dessiné ici sous sa forme commercialisée et qui fut également livrable sur « 401 »



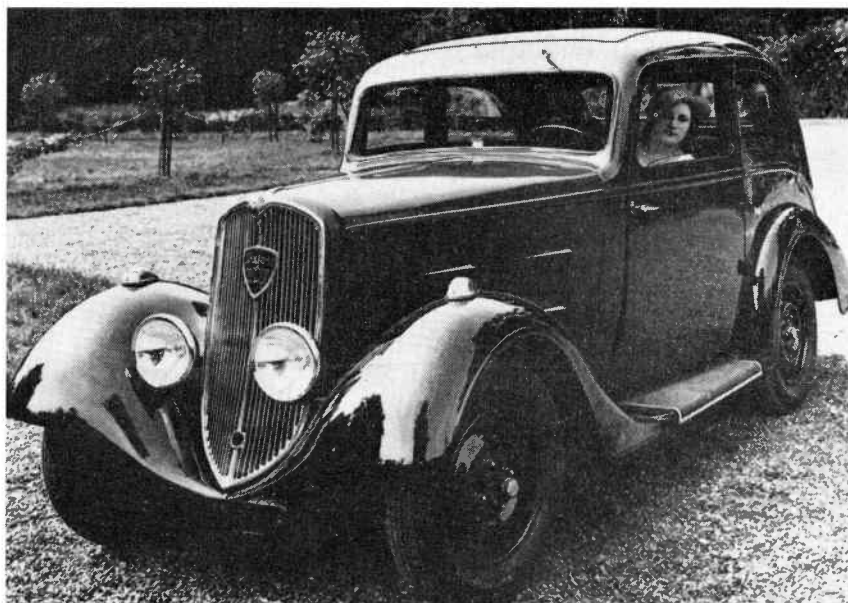


Un des prototypes du cabriolet tôlé à décapotage électrique sur châssis « 601 » dit « cabriolet Eclipse » ou « voiture Paulin » (du nom de son créateur)

La « 201 » 1935, ou « 201 D », livrable seulement sous forme de coach « queue de castor » sur châssis court

La « 201 D » carrosserie aérodynamique et moteur 7 CV

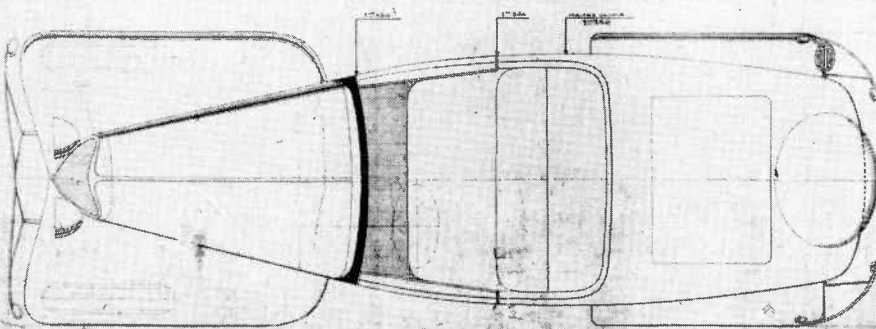
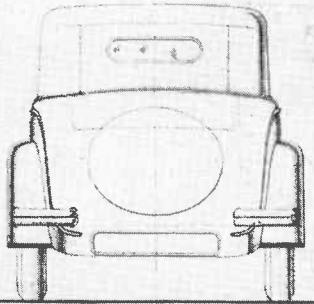
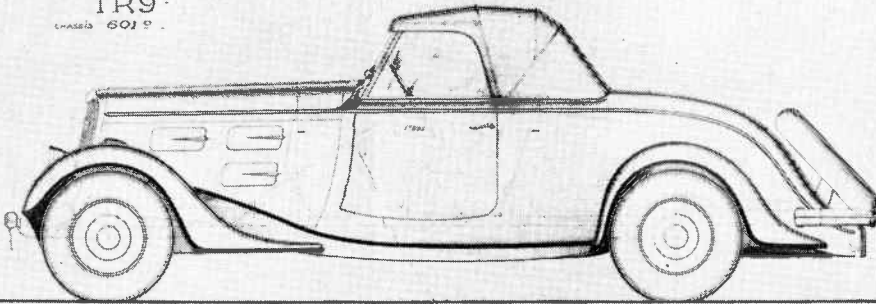
Pour 1935, la « 201 » devenue la parente pauvre d'une gamme désormais complète devient « 201 D » sous la seule forme d'un petit coach aérodynamique (voie avant 1,21 m, voie arrière 1,24 m, empattement 2,34 m). Le dessin de cette caisse se retrouve sur toutes les Peugeot de série du salon de 1934, c'est la ligne « en queue de castor » dont s'inspirent plus ou moins les modèles hors série. La « 201 D » reçoit un nouveau moteur de 7 CV fiscaux, type « SER 2 » (68 × 90, 1.307 cm³, 28 ch réels). Son vilebrequin est monté sur trois paliers. En cours d'année, elle recevra à son tour une boîte silencieuse et synchronisée.



« 301 D »,
le faux cabriolet.
Exista aussi en
cabriolet
décapotable

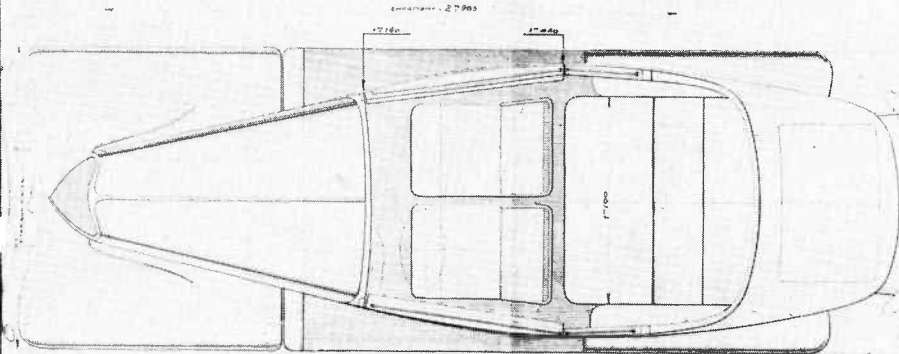
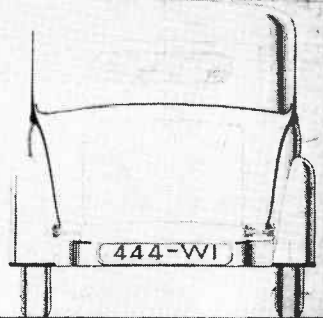
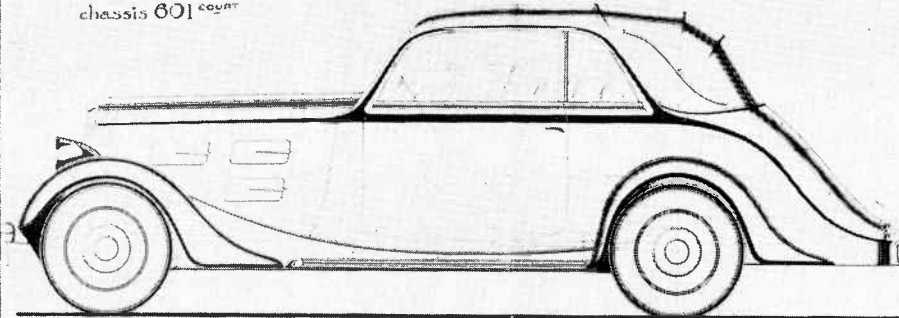


ROADSTER 3/4 places
TR9^r
chassis 601^r



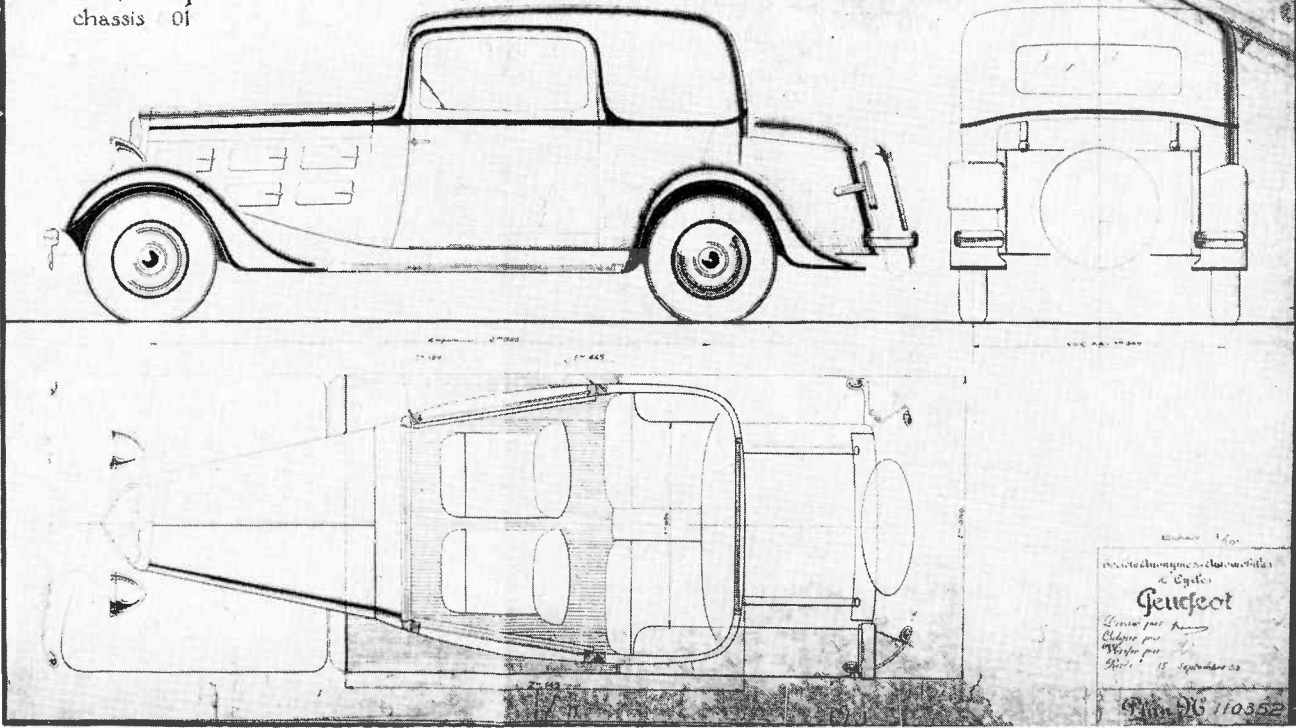
maison de
voitures automobiles
& cycles
Geusfoot
C'est pour l'élégance
C'est pour le confort
C'est pour la sécurité
C'est pour la beauté
Plan N° 110.367

Coach Golf Décapotable
CD9
chassis 601^{count}

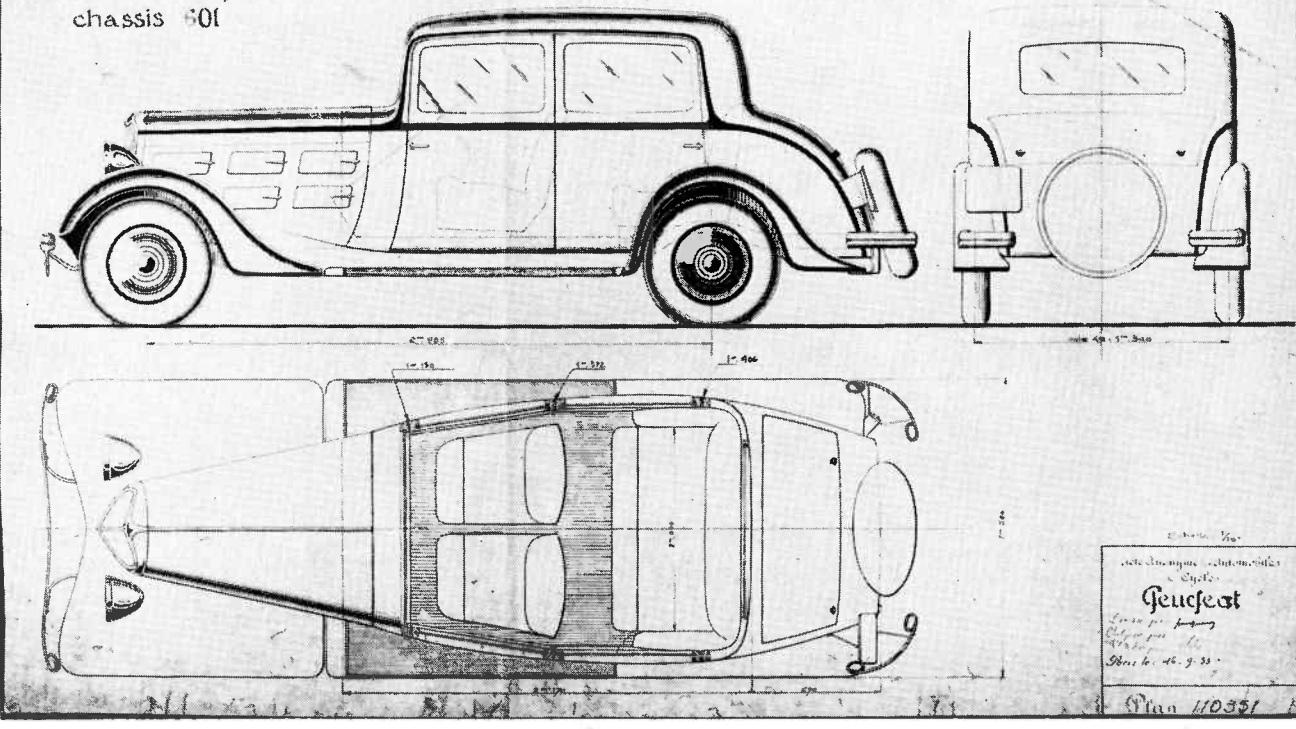


maison de
voitures automobiles
& cycles
Geusfoot
C'est pour l'élégance
C'est pour le confort
C'est pour la sécurité
C'est pour la beauté
Plan N° 110.362

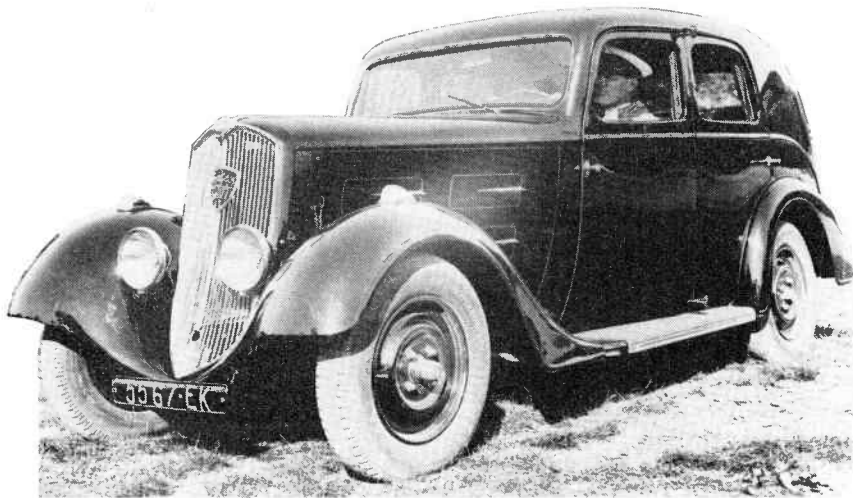
Coach Golf 4 places
chassis 01



Faux Cabriolet 4 places
chassis 01



Quatre dessins en provenance des services de carrosserie de Peugeot : le roadster et le coach golf décapotable qui furent commercialisés, le coach golf quatre places et le faux-cabriolet quatre places qui restèrent à l'état de projet



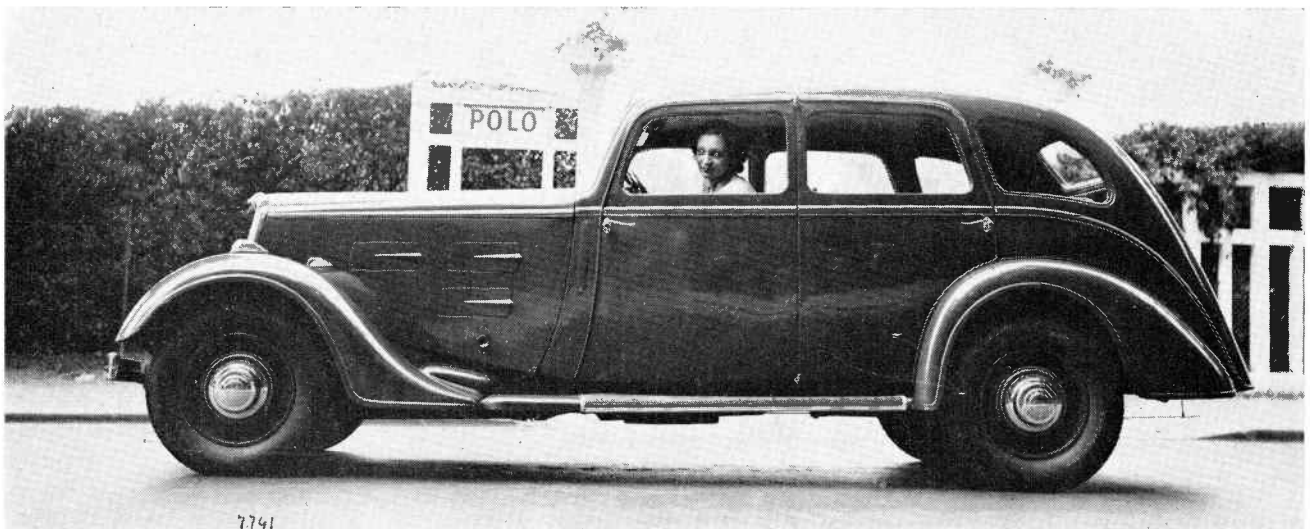
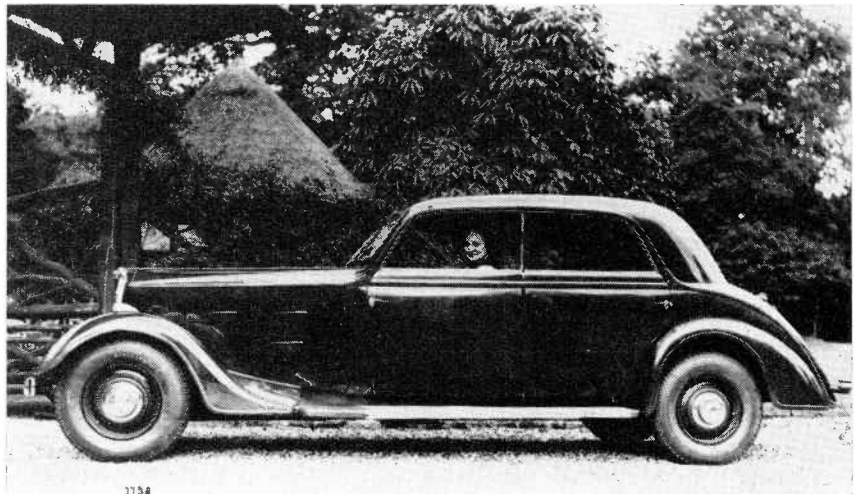
La « 301 D » présentée ici en berline série

faux-cabriolet hors série. Les versions commerciales (fourgonnette, boulangère) sont établies sur châssis « 301 D » avec moteur « 201 D ». Et tandis que la « 301 » se rapproche de la « 201 » avec laquelle elle finira par se confondre, la « 601 » prend de l'ampleur, en longueur sinon en largeur : la « 601 C » devient « 601 D » (3,07 m), la « 601 L » devient « 601 DL » (3,42 m), les voies avant et arrière ne gagnant qu'un petit centimètre (1,29 et 1,35 m). On note la suppression de la berline classique, l'apparition d'un coupé décapotable et d'un coach « golf » (encore)

La berline aérodynamique « 601 » vit, en 1935, son arrière remanié pour se rapprocher du style « queue de castor »

Les « 301 » et « 601 » remaniées

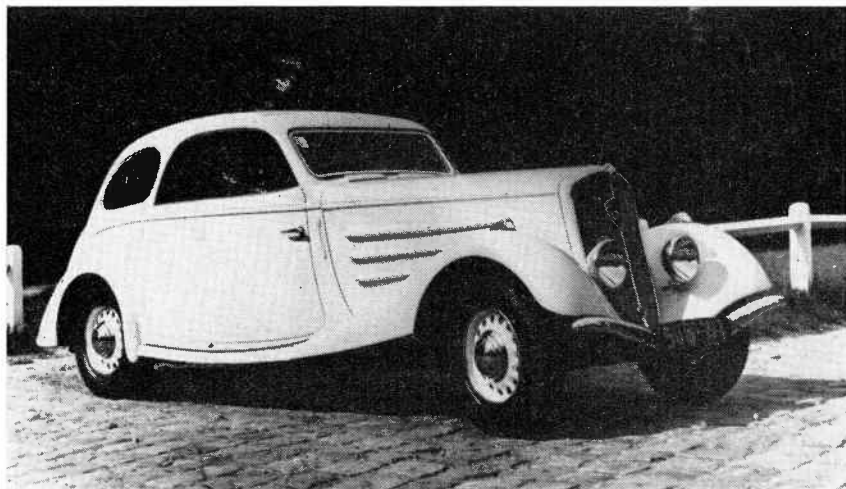
A ce même salon de 1934, la « 301 » devenue « 301 D » effectuée, elle aussi, un repli. Elle reprend le châssis de l'ancienne « 201 BR 3 » (2,59 m d'empattement, suppression du châssis long); son moteur est le « SER 4 » (toujours 1.465 cm³, mais 2 ch de moins, 35 au lieu de 37). Carrosseries : berline, limousine, berline commerciale, toutes trois traitées en « queue de castor », auxquelles s'ajoutent un cabriolet et un



La « 601 » 1935, pour ses versions de base, adopta aussi la ligne en « queue de castor »

La désignation de « coach golf » fut reprise pour cette caisse « 601 » (1935) qui, à la calandre près, préfigurait le style de la « 402 ».

Ce modèle exista également en version décapotable sous le nom de coupé décapotable et ces deux caisses équipèrent aussi le châssis « 401 » mais dans ce cas, la version tôlée s'appelait « coach » et non « coach golf »



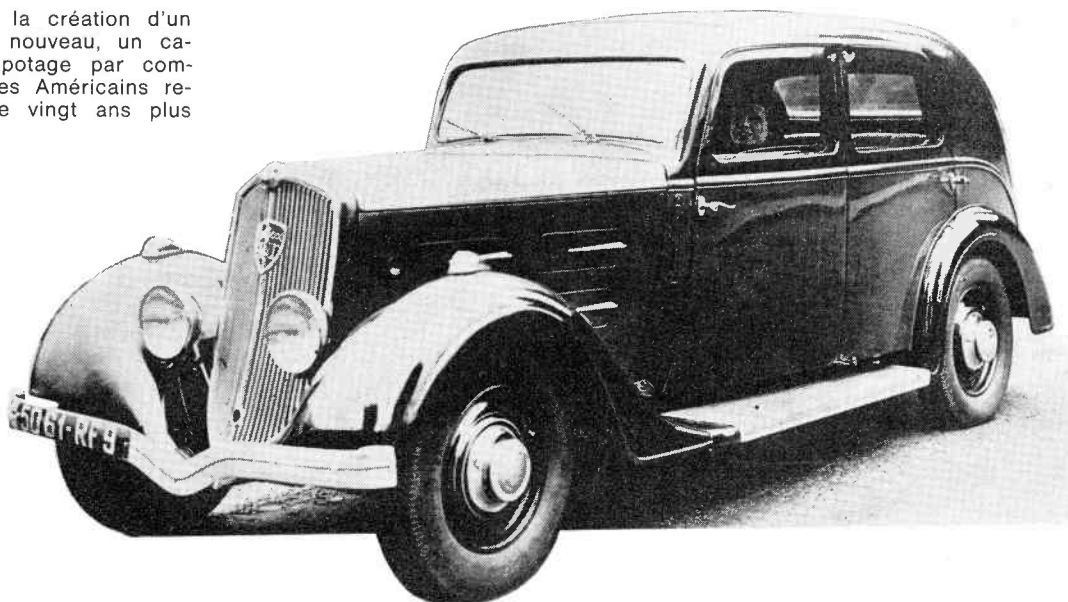
Encore un « coach golf », cette fois sur châssis « 401 ». Ce type de caisse était propre à la « 401 »



La « 401 » une gamme moyenne a moteur 10 CV 4 cylindres

Un nouveau modèle vient s'insérer entre la « 301 » et la « 601 », ce qui explique la réduction de l'une et l'allongement de l'autre ; c'est la « 401 » une 10 CV quatre cylindres (moteur « S F » 78 × 90, 1.720 cm³, 44 ch). Deux versions diffèrent par leurs dimensions : « 401 D », 2,81 m d'empannement et « 401 DL », 3,15 m, les voies avant et arrière étant respectivement de 1,29 m et 1,35 m. La « 401 » est livrable en berline, en limousine,

au dessin inédit et la création d'un modèle entièrement nouveau, un cabriolet tôlé à décapotage par commande électrique. Les Américains reprendraient cette idée vingt ans plus tard.



La berline « 401 »

« 401 » : le coach décapotable

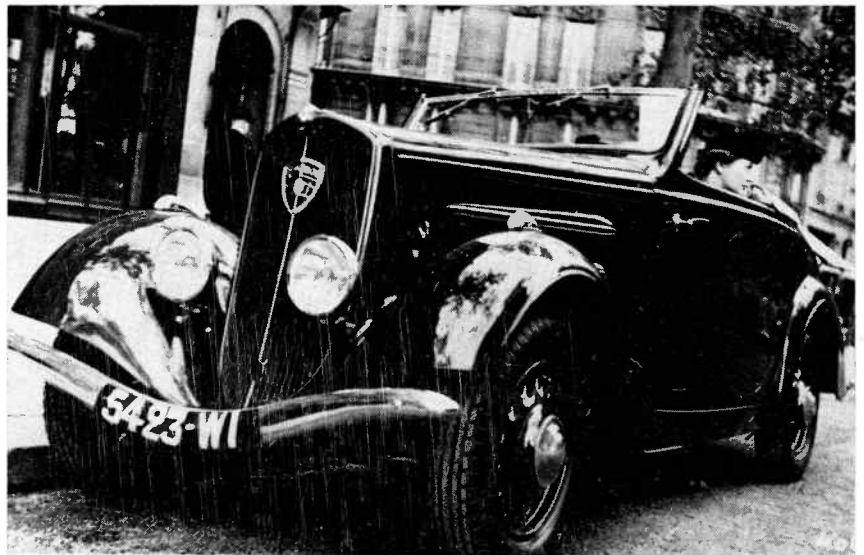


140 000 « 201 »
et 70 000 « 301 »

Des châssis de tourisme quatre cylindres de la série « 01 », quelquefois utilisés à des fins commerciales (fourgonnettes, boulangères, etc...) et des « 201 T » et « 301 T » plus utilitaires ont dérivé plusieurs camionnettes et camions légers, ces utilitaires reprenant les moteurs « 201 », « 301 » et « 401 » en suivant l'évolution des châssis de tourisme avec leur « habillage ». Ce sont les types « MK » (« 301 », 1 000/1 200 kg), « MKD » (« 401 » 1.200 kg), « SK » (« 201 », 600/700 kg) « SKR » (« 301 », 600/750 kg) et « SKD » (« 301 » et « 201 M » 800 kg). A l'exception de ces châssis typiquement utilitaires, la production des Peugeot « 01 » s'établit ainsi :

en familiale, en taxi, traités dans le style « queue de castor »; s'ajoutent à ces modèles de base un roadster, un coupé décapotable et un coach identiques au coupé décapotable « golf » sur châssis « 601 » 1935, un coach « golf » et un coach « golf » décapotable propres à la « 401 », un coupé transformable à commande électrique, sans oublier deux versions, tôlée et décapotable, d'un coach spécial créé par le carrossier de Meulemeester.

L'évolution de la série « 01 » se poursuit avec la « 201 M » (septembre 1936 - septembre 1937) qui n'est, en fait, qu'une dernière version de la « 301 D », elle-même cocktail d'éléments « 201/301 », voie avant 1,21 m, voie arrière 1,24 m, empattement 2,59 m, moteur « SER 5 » de 72 x 90, 1 465 cm³, 35 ch. Carrossée en limousine, limousine commerciale, cabriolet, fourgonnette et boulangère, la « 201 M » s'identifie par trois longues ouies horizontales remplaçant les volets de capot, classiques depuis 1934. Ces trois ouies rappellent la parenté des « 201 M » avec la « 402 » qui, au salon de 1935, a remplacé les « 401 » et « 601 ». Comme la « 201 » six ans plus tôt, la « 402 » marquera une étape importante dans l'histoire de Peugeot.



Le cabriolet « 201 M » identique, au capot près, au même modèle sur « 301 D » (mais il n'y eut pas de version tôlée)

Le roadster « 401 »





Autodrome de Miramas, 1932.
 André Boillot avec une « 301 C »
 à mécanique de série vient d'établir
 un record international, classe F :
 2 650 kilomètres en 24 heures
 à 110,417 km/h de moyenne

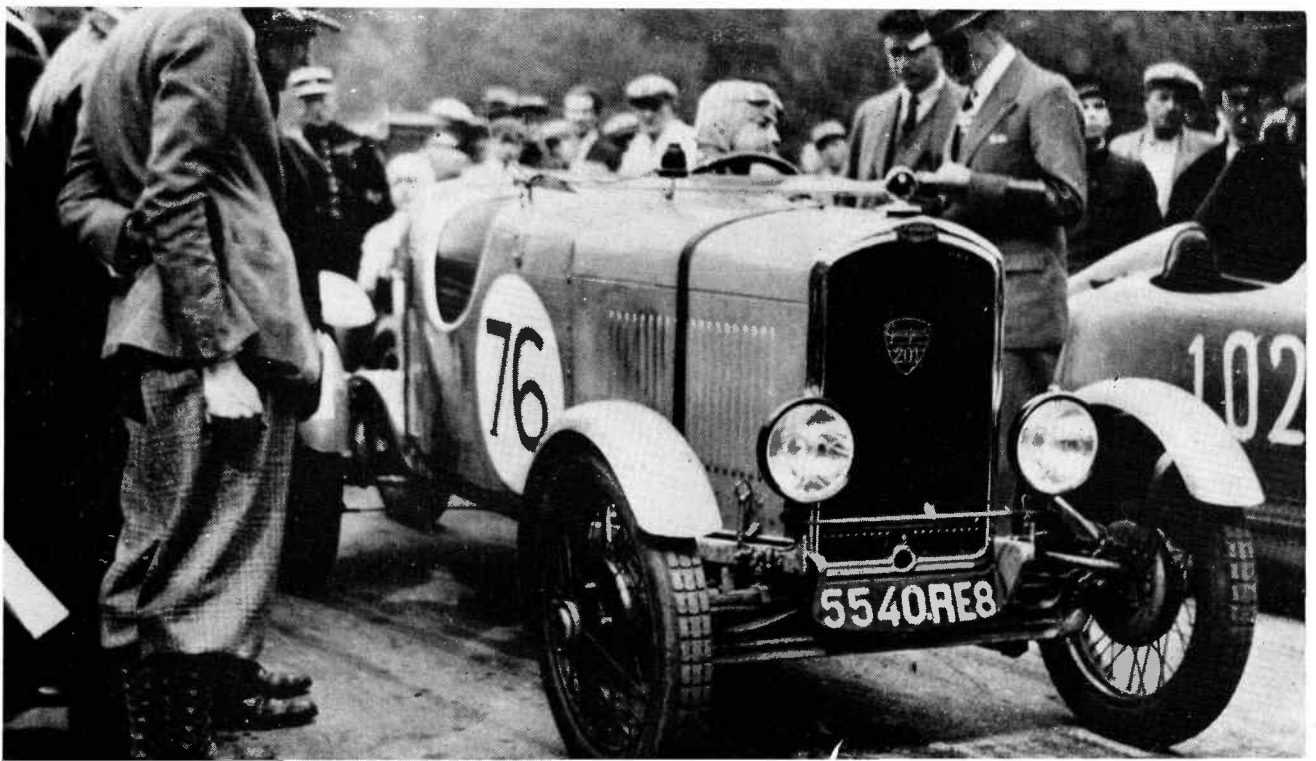
« 201 » jusqu'à septembre 1932, 63.817 exemplaires - « 201 T », 2.888 - « 201 C » 9.565 - « 201 BC » et « 201 BL » 8.532 - « 201 BR » 15.565 - « 201 D » 13.174 - « 201 DL » 2.235 - « 201 M » 16.661 - « 301 » tous types, 70.497 - « 401 » 13 545 - « 601 » 3 999. A ces chiffres, il convient d'ajouter 2 (deux) « 201 S », spécialement modifiées pour la compétition, 9,850 « 201 E », « 201 L » et « 201 CS »

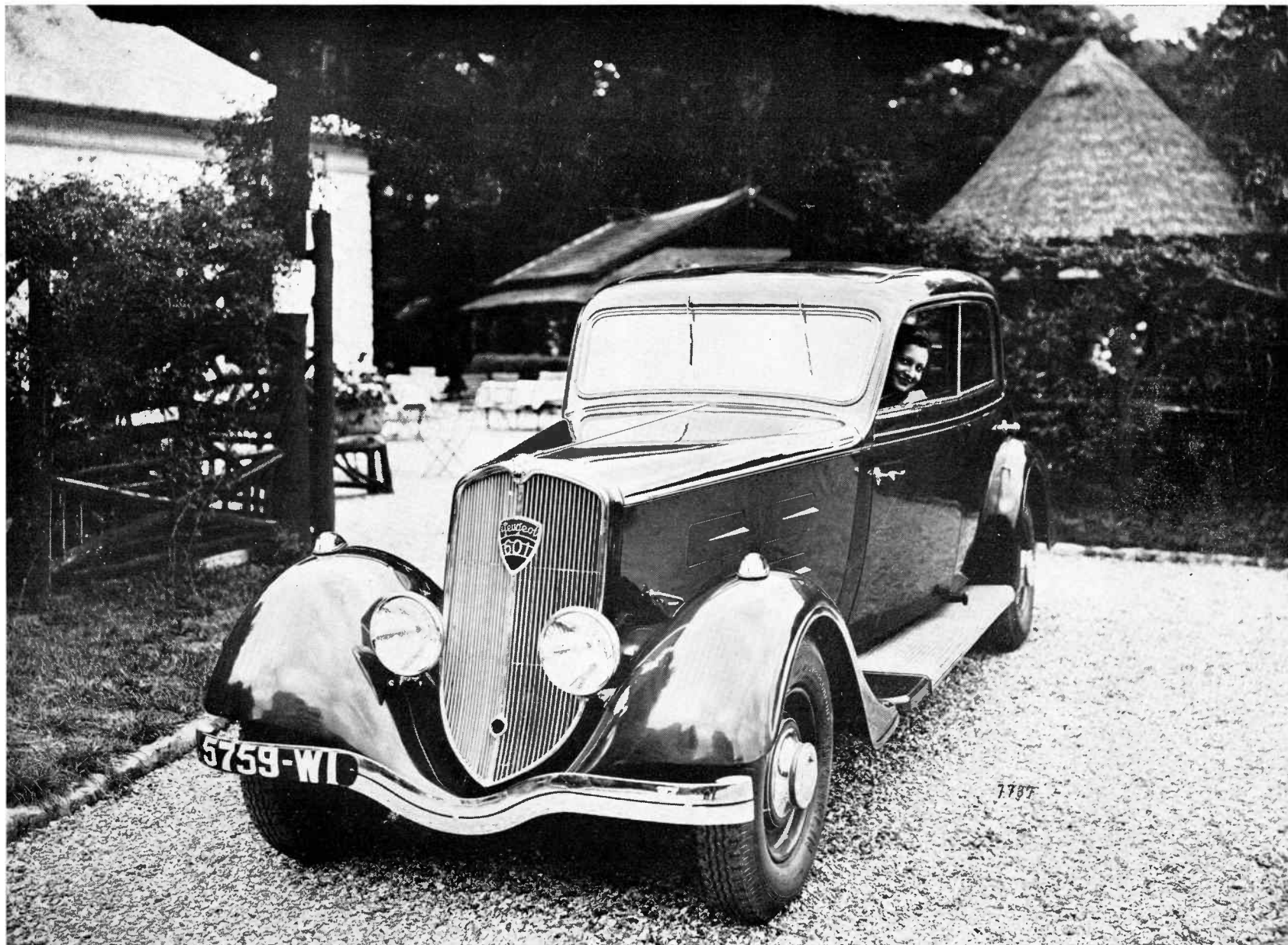
groupées ensemble dans les nomenclatures de Peugeot (la « CS » étant une version ultérieure de la « S » et réservée elle aussi à la compétition et aux records) et vingt « 201 X » dont le moteur à un arbre à cames en tête avait été dessiné chez Bugatti et qui était en fait, la moitié d'un des célèbres moteurs « type 35 » de compétition. Il est vrai que Sochaux n'est pas loin de Molsheim et que Bugatti avait vendu à Peugeot, avant la guerre de 1914, la licence de sa « Bébé » et que la suspension arrière des Peugeot « 01 » n'est pas sans rappeler celle des Bugatti. Certains prétendent même que Bugatti aurait participé plus ou moins

à l'étude de la « 201 ». Nous n'osons pas l'affirmer.

Avec la « Quadrilette » et la 5 CV, Peugeot s'était fait un nom; avec les « 01 », la firme de Sochaux est devenue un grand constructeur. Agréables, solides et bien situées sur le marché, les « 201 » et « 301 » ont bien mérité leur succès. Par la suite encore, Peugeot a réussi des 6 CV et des 7 CV; les « 202 », « 203 » et « 204 » se montreront dignes de ces nobles ancêtres.

Une Peugeot en tenue de compétition : la « 201 X » à moteur Bugatti. Elle remporta quelques succès en course de côte





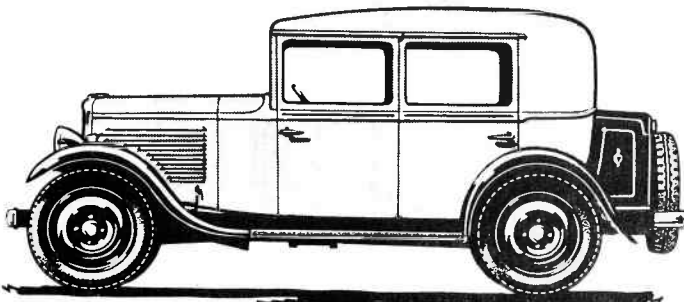
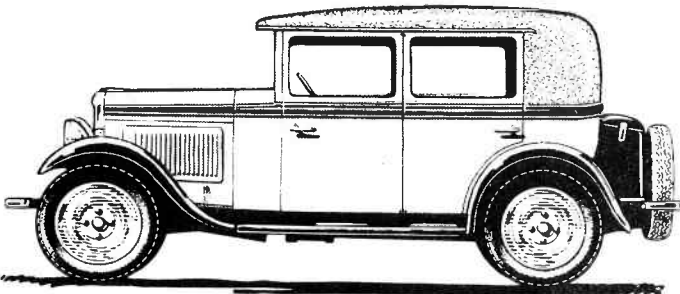
Avant le Salon de 1934, Peugeot, s'inspirant de Panhard, plaça les phares de ses voitures dans une position plus basse que de coutume. Cette disposition se retrouva sur tous les modèles de la gamme 1935

201 *tous modèles à moteur*

6cv



201, 201 T,
201 C, 201 L,
201 E, 201 B,
et
201 BR



Les 201 D, 201 DL
et 201 M sont
étudiées avec
les 301

CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR

MOTEUR TOUS TYPES 6 CV

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
MOTEUR	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE
Alésage	63	63	63	63	63	63	63	63	63
Course	90	90	90	90	90	90	90	90	90
Cylindrée	1122	1122	1122	1122	1122	1122	1122	1122	1122
Régime maximum	3850	3850	3850	3850	3850	3850	3850	3850	3850
Puissance effective	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Puissance fiscale	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Rapport volumétrique	varie de 5,4 à 6 suivant les modèles et les années								

ÉQUIPAGE MOBILE TOUS MOTEURS 6 CV

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
VILEBREQUIN									
Nombre de paliers	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Jeu diamétral :									
— Palier avant	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12
— Palier arrière	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12	0,8 à 0,12
BIELLES									
Jeu diamétral	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5	0,3 à 0,5

RÉGLAGES DISTRIBUTION TOUS MOTEURS 6 CV

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
DISTRIBUTION									
AOA (en mm)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
RFA (en mm)	12	12	12	12	12	12	12	11,14	11,14
AOE (en mm)	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1
RFE (en mm)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
SOUPAPES									
Jeux à froid	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25	A : 0,15 E : 0,25

RÉGLAGES CARBURATION

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
CARBURATEUR									
Type			26 HBFD 26 BFHD						
Buse	19	21	19	19				18	21
Gicleur principal	100×51	115×51	105	105×57				95×51	115×51
Chapeau gicleur								19×300	
Ralenti			55	55					
Appauvrisseur									
Starter air/essence			4/130	4/130					
Observations									

Nota — En plus des réglages de série des carburateurs indiqués dans le tableau ci-dessus, Peugeot recommandait les réglages suivants pour certaines utilisations particulières.

Réglage économique sur « 201 » : buse 17, gicleur 90 × 56.

Réglage économique sur « 201 BR » : buse 17, gicleur 19 × 56, chapeau de gicleur 13 × 300.

Réglage de puissance/vitesse sur tous modèles : buse 21, gicleur 115 × 51.

Réglage de puissance/montagne sur tous modèles : buse 21, gicleur 110 110 × 51.

D'autre part, certaines « 201 C » ont été équipées d'origine d'un carburateur Solex 26 AHD : buse 21, gicleur principal 110, ralenti 50, starter air/essence 4/120.

Enfin, certaines voitures ont été équipées d'une culasse à ailettes et, dans ce cas, Peugeot conseillait ce réglage : buse 16, gicleur 80 × 51, chapeau 19 × 300.

RÉGLAGES ALLUMAGE TOUS MOTEURS 6 CV

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
ALLUMAGE									
Calage avance (en mm)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Repère volant AL	9°	9°	9°	9°	9°	9°	9°	9°	9°
	avant PMH	avant PMH	avant PMH	avant PMH	avant PMH	avant PMH	avant PMH	avant PMH	avant PMH

BOITE DE VITESSES

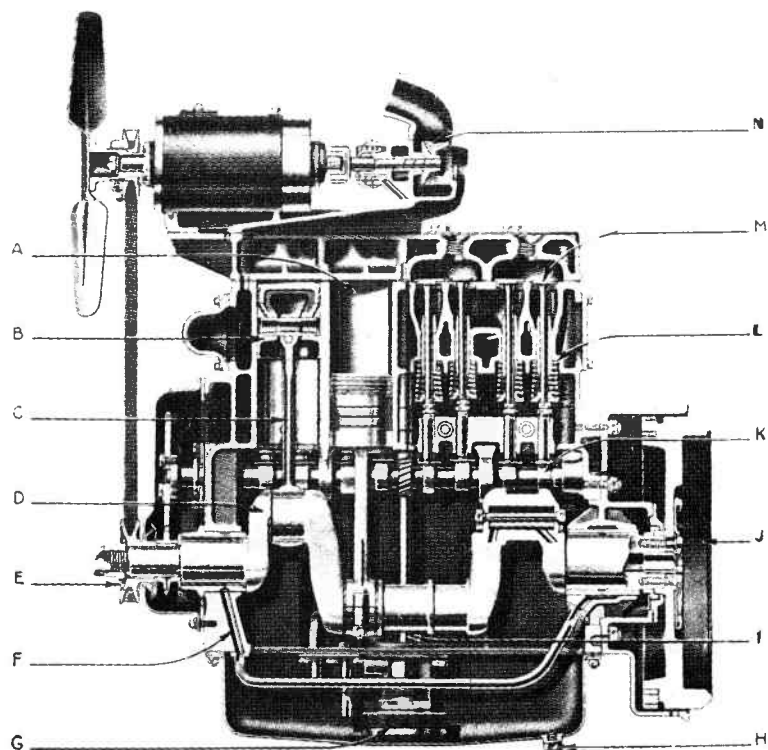
TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
BOITE DE VITESSES									
Rapport 1 ^{re}	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284
Rapport 2 ^e	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533
Rapport 3 ^e	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Rapport marche arrière	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231

PONT ARRIÈRE

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
PONT ARRIÈRE									
Couple	4×25	3×23	4×25	4×27	4×25	4×25	4×24	4×25	4×24
Démultiplication	0,160	0,130	0,160	0,148	0,160	0,160	0,166	0,160	0,166

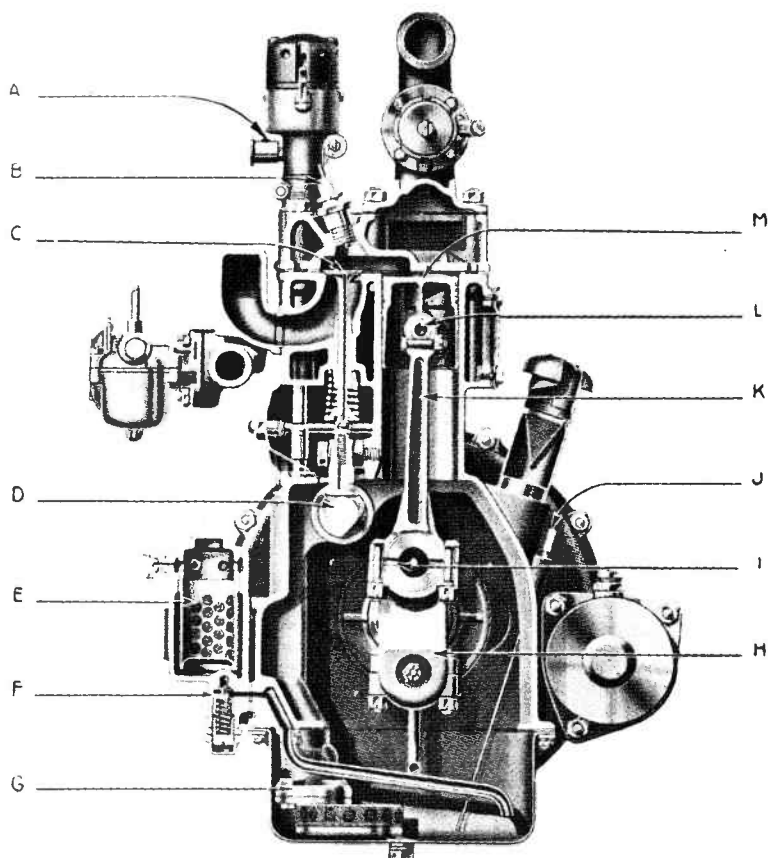
CAPACITÉS

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
CAPACITÉS									
Carter moteur	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Graduation jauge	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Eau (moteur et radiateur)	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
Essence	29	29	32	29	29	32	32	40	40



Coupe longitudinale du moteur de la « 201 »

A. Cylindre - B. Piston - C. Bielle - D. Vilebrequin - E. Poulie de commande du ventilateur - F. Canalisation d'huile - G. Pompe à huile - H. Bouchon de vidange du carter - I. Axe de commande de la pompe à huile - J. Volant - K. Arbre à cames - L. Ressort de soupape - M. Soupape - N. Pompe à eau



Coupe transversale du moteur

A. Graisseur de l'allumeur - B. Bougie - C. Soupape - D. Arbre à cames - E. Filtre à huile - F. Clapet de retour d'huile - G. Pompe à huile - H. Vilebrequin - I. Graissage de la tête de bielle - J. Jauge d'huile - K. Bielle - L. Axe de piston - M. Piston

GÉNÉRALITÉS

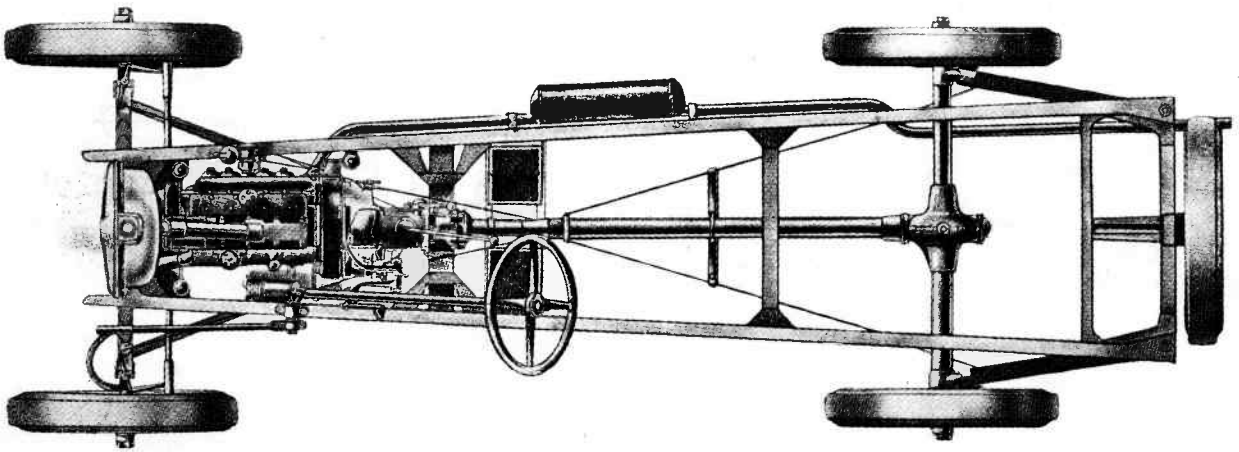
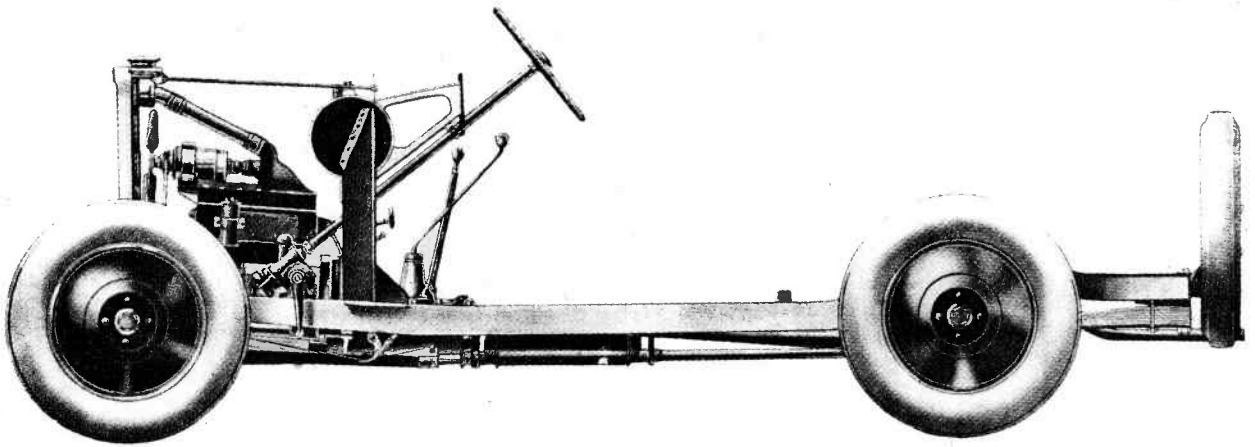
TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
CHASSIS									
Voie avant	1,10	1,103	1,128	1,10	1,10	1,197	1,197	1,197	1,197
Voie arrière	1,15	1,32	1,15	1,15	1,15	1,15	1,15	1,23	1,23
Empattement	2,45	2,90	2,53	2,53	2,47	2,53	2,47	2,58	2,30
	puis 2,47								
Garde au sol	0,18	0,19	0,18	0,18	0,18	0,19	0,18	0,18	0,17
Rayon de braquage	5,30	6	5,40	5,40	5,30	5,70	5,30	5,40	5
Charge (utilitaires)	400	750				400		400	
Capacité remorquage	400	500	400	400	400	400	400	400	400
Poids maxi en charge	1.250	1.800	1.300	1.300	1.270	1.320	1.320	1.320	1.360
Vitesse maxi	80	60	80	80	80	75	80	80	80

DIVERS

TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
ROUES ET PNEUS									
Dimensions pneus	12×45	12×45 (avant) 14×45 (arrière)	12×45	12×45	11×45	140×40	140×40	140×40	130×40
BATTERIES									
Ampères	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A	2 bat. 6 V 45 A ou 2 bat. 6 V 60 A	2 bat. 6 V 45 A ou 2 bat. 6 V 60 A

NUMEROS DE CHASSIS

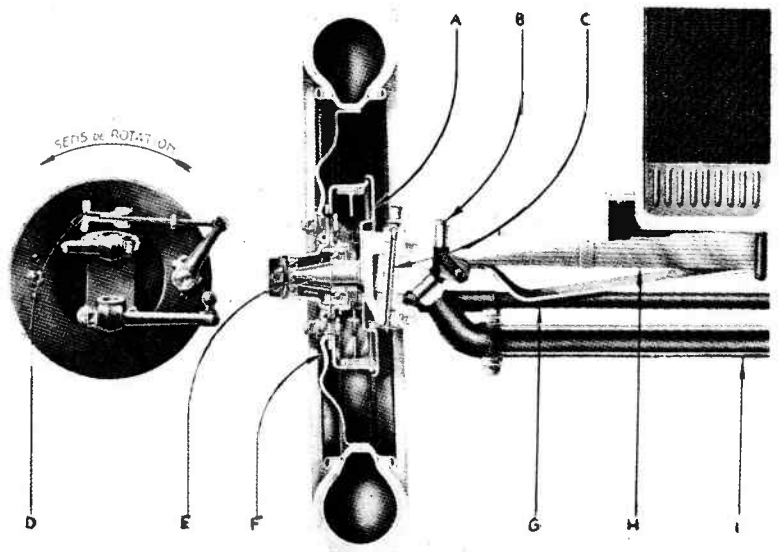
TYPES	201	201 T	201 C	201 L	201 E	201 B		201 BR	
						BL long	BC court	BR 3 long	BR 4 court
PÉRIODE DE SORTIE									
	juillet 1929 à sept. 1932	déc. 1931 à juillet 1933	sept. 1931 à déc. 1932	juillet 1932	déc. 1931 à déc. 1932	janvier à août	1933 1933	août 1933 à septembre 1934	
N° de châssis correspondant	1929 : de 300.165 à 302.549 1930 : de 302.550 à 333.849 1931 : de 333.850 à 362.349 1932 : de 362.350 à 362.250	455.000 à 460.000	1931 : de 480.021 à 481.850 de 1932 : de 481.851 à 500.000	365.501 de à 366.959	500.001 à 505.280	de 664.501 à 669.775	de 654.501 à 657.762	de 670.501 à 683.533 et de 658.001 à 660.532	



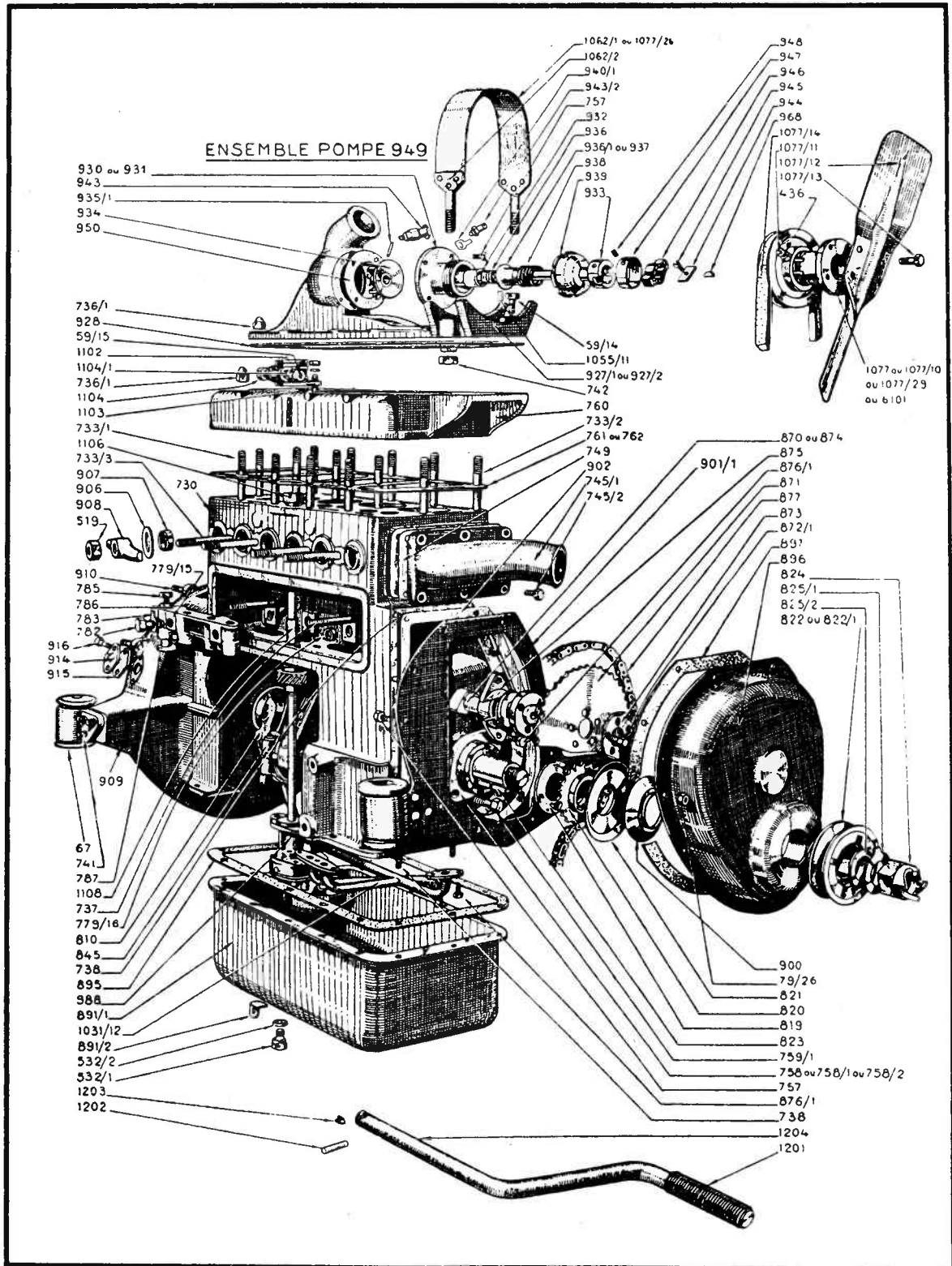
Châssis de la « 201 » (première version) avec essieu avant rigide

Coupe d'un demi-essieu avant
(suspension à essieu rigide)

A. Carter du frein - B. Commande du frein - C. Pivot de fusée - D. Ecrrou à oreilles pour le réglage du frein - E. Fusée - F. Roue Michelin - G. Barre d'accouplement - H. Ressort - I. Essieu



ENSEMBLE MOTEUR (vu de l'avant)





CONSEILS PRATIQUES

I. - MOTEUR

DEPOSE DU BLOC AVEC LA BOITE

1. Enlever le capot et les tirants de radiateur.
2. Démontez le radiateur fixé par deux goujons sur la tête d'essieu. (Ecrus en bas.)
3. Débrancher côté droit la canalisation d'essence et la tirette du starter; déposer l'allumeur.
4. Débrancher le tube de manomètre.
5. Côté gauche, débrancher les fils et câble sur démarreur et les fils de dynamo; déconnecter la pédale d'accélérateur.
6. En dessous, débrancher la transmission de compteur, les deux tringles de frein AV et la tringle des freins AR ou les câbles s'il s'agit de freins Bendix; enlever le collier de la cloche de poussée.
7. A l'intérieur, déposer le plancher et le couvercle de boîte de vitesses, après avoir démonté le frein à main.
8. Enlever les quatre boulons de fixation du moteur sur les supports. (Ecrus goupillés en dessous des pattes.)

DEMONTAGE DU MOTEUR ET REMONTAGE

1. Démontez la dynamo fixée par une sangle sur le couvercle de culasse.
2. Débloquer les écrous de culasse qui sont au nombre de 14 et dont 10 fixent en même temps le couvercle comportant le corps de pompe à eau.

	13	7	4	8	14	
AR	11	5	1	6	12	AV
	9	2	8	10		

3. Déposer à l'arrière le pavillon d'embrayage avec la boîte de vitesses, déposer le démarreur.
4. Déposer le carter inférieur.
5. Démontez les soupapes et rampes de poussoirs.
6. Retirer à l'avant la griffe de mise en marche et la poulie.
7. Retourner le moteur sur le support et démonter la rampe d'huile; enlever les chapeaux de bielles; retirer bielles et pistons.
8. A l'arrière, démonter le volant emboîté sur le bout du vilebrequin et fixé par six vis.
9. Le groupe peut être enlevé maintenant du support et placé sur une table.
10. Retirer à l'avant le carter de distribution et les pignons avec la chaîne, sortir l'arbre à cames.

1. Retirer à l'arrière les écrous de fixation du palier et sortir ce dernier avec le vilebrequin.

Pour enlever le palier du vilebrequin, il faut d'abord retirer le couvercle arrière, fixé par six vis au palier et dans lequel tourne la rondelle de rejet d'huile. Celle-ci est emmanchée sur le vilebrequin et son retrait nécessite l'emploi d'un extracteur approprié. Retirer ensuite le palier avec la bague en bronze.

PARTICULARITES

Les coussinets de vilebrequin sont constitués par des bagues en bronze, celle de l'avant étant emmanchée directement

dans la paroi du carter et fixée par deux vis six pans, celle de l'arrière étant placée dans un palier rapporté s'emboîtant dans un alésage de la paroi arrière du carter et fixée par goujons et écrous. (Fig. 1.)

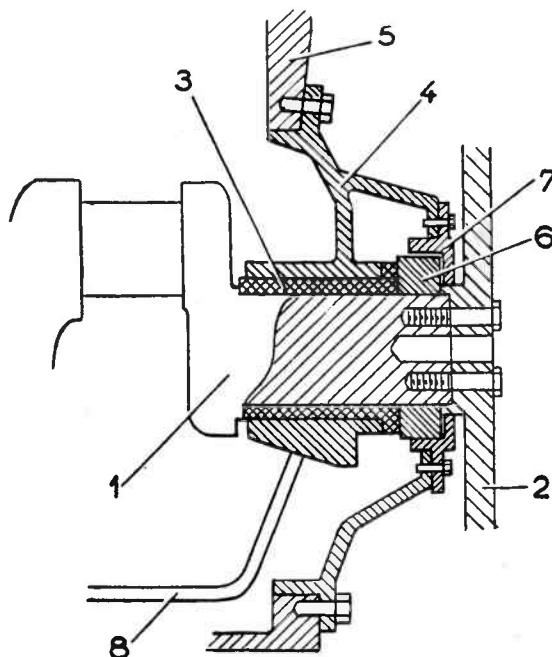
Les manchons du vilebrequin comportent des chambres fermées par boulons, rondelles tronconiques et rondelles plastiques de façon à assurer l'étanchéité. Cette disposition permet un nettoyage facile de l'intérieur du vilebrequin, ce qu'il ne faut jamais omettre de faire en cas de démontage.

Pour sortir le vilebrequin, il faut le tourner de façon que les manetons se trouvent dans un plan parallèle au plan de joint de culasse.

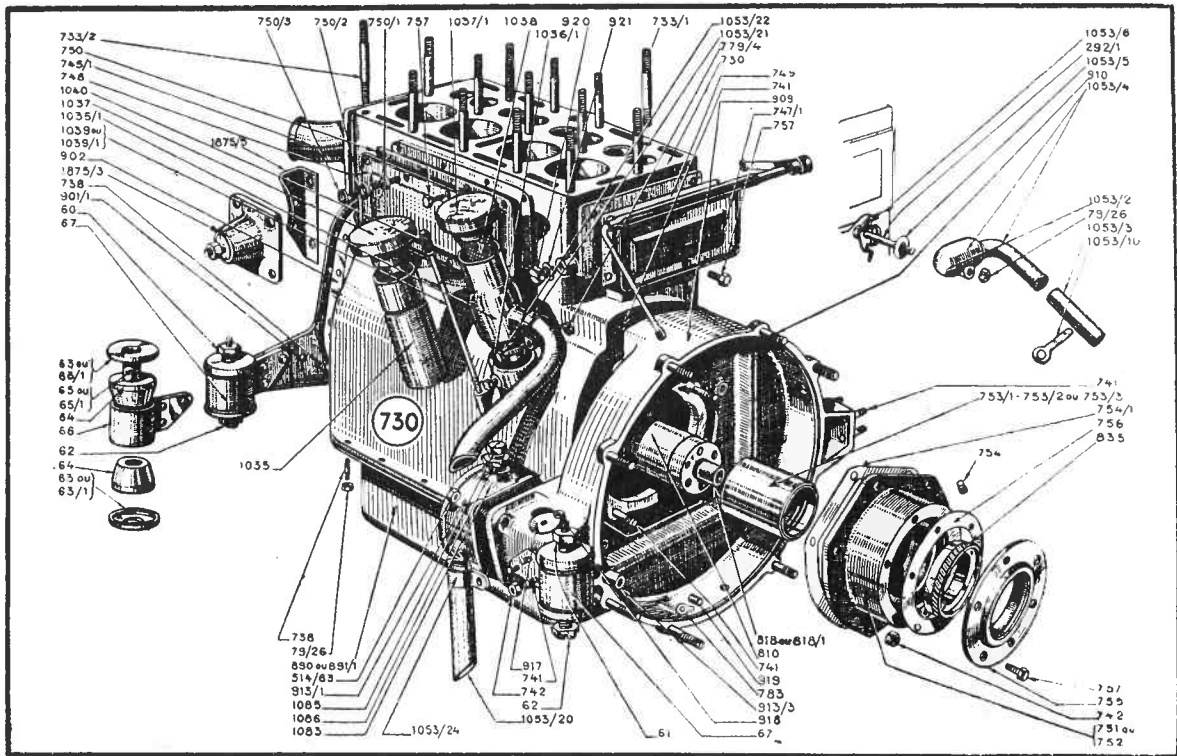
Réaction axiale du vilebrequin sur le palier avant par rondelle butée entre le coussinet et le pignon de chaîne.

FIG. 1. — MONTAGE DU COUSSINET AR DE VILEBREQUIN

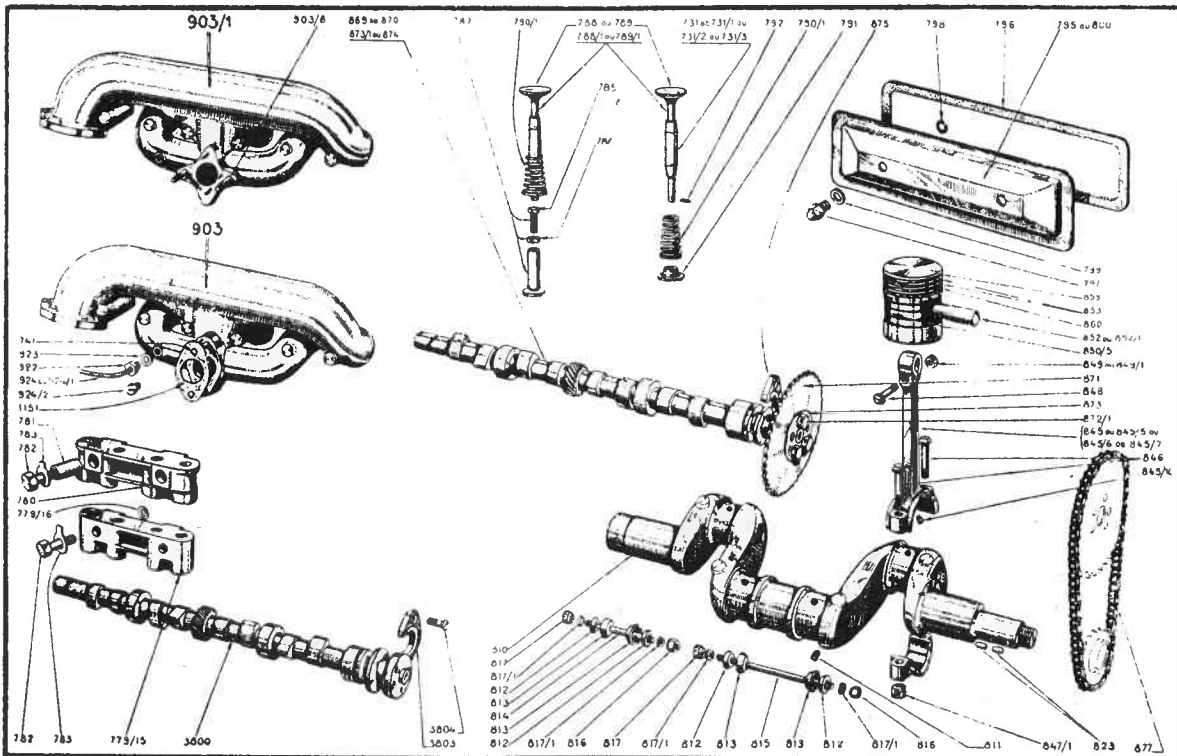
1. Vilebrequin.
2. Volant.
3. Coussinet.
4. Palier.
5. Carter.
6. Bague de retenue d'huile.
7. Couvercle.
8. Rampe d'huile.



MOTEUR (vu de l'arrière)



EMBIELLAGE - DISTRIBUTION



Diamètre des tourillons : Avant, 43 mm. Arrière, 45 mm.
 Diamètre des manetons, 53 mm.
 Hauteur d'axe du piston, 43 mm.
 Diamètre de l'axe, 18 mm.

Les bielles comportent un petit gicleur qui doit être orienté du côté de l'arbre à cames.

L'axe de piston est monté gras dans les pistons et serré dans la bielle par boulon de pincement.

Pistons en alliage avec quatre segments :

Un coup de feu, hauteur, 3 mm.

Deux étanchéités, hauteur, 2,5 mm.

Un râcleur, hauteur, 2,5 mm.

Jeu du piston à la tête, 1/10 mm.

Jeu du piston à la jupe, 5/100 mm.

Jeu des coussinets de bielle, 3 à 5/100 mm.

Jeu des bagues de paliers, AV 8/100, AR 12/100 mm.

Au remontage, veiller à l'orientation des déflecteurs d'huile dans le carter de distribution. (Fig. 2.)

DISTRIBUTION

L'arbre à cames est maintenu axialement par une bride ouverte, fixée par 2 vis au carter. Le flasque d'entraînement en bout est percé de trois trous, tandis que le pignon de distribution comporte cinq trous, ce qui permet donc à ce dernier de prendre plusieurs positions par rapport à l'arbre à cames, d'où grande facilité au point de vue calage. Pour ce dernier, opérer comme suit, la culasse n'étant pas montée :

Tourner le vilebrequin pour amener le premier piston en fin de course de compression. Continuer la rotation pour l'amener à 73,9 mm. de son point mort haut, ce que vous vérifiez à la pige. L'immobiliser dans cette position qui correspond à l'ouverture de la soupape d'échappement.

Réglez le jeu de la soupape correspondante, la première en partant de l'avant, à 0,20 mm., la cale devant être libre. Laissez la cale en place et faites tourner l'arbre à cames par un aide jusqu'au moment précis où la cale commence à être coincée. Présentez le pignon de distribution devant le flasque de l'arbre à cames, et cherchez le trou qui coïncide avec un des trois trous du flasque. Fixez dans cette position. (Voir les cotes de distribution dans le tableau « Caractéristiques et réglages ».)

GRAISSAGE

La pompe à engrenage, entraînée par l'arbre à cames, aspire l'huile dans le carter et la refoule dans un filtre monté en série dans le circuit de graissage. Le filtre est fixé à l'extérieur, côté gauche du groupe, moteur vu de l'avant. L'huile traverse l'élément filtrant de l'extérieur à l'intérieur et le lubrifiant filtré va dans la rampe de graissage qui alimente les paliers. Un autre tube, relié à la même bride, ramène l'huile du clapet de décharge dans le carter.

Le tube de manomètre est raccordé à l'extérieur du filtre, en haut.

Le clapet de décharge, monté dans la partie inférieure du filtre, donc accessible de l'extérieur, comporte un piston creux poussé vers le haut par un ressort prenant appui dans le bouchon creux et fileté extérieurement, le bouchon qui sert à régler le clapet étant en place, monter dans l'ordre : la rondelle, le contre-écrou, la deuxième rondelle et le capuchon.

La pression normale doit être de 2,5 kg.

REFROIDISSEMENT

La pompe à eau, placée dans le couvercle de culasse, est montée en tandem avec la dynamo, l'entraînement étant assuré par joint, l'arbre tourne dans une douille en bronze à l'avant de laquelle se trouve un double presse-étoupe. Le serrage du presse-étoupe se fait par le chapeau vissé sur la partie cylindrique du couvercle de pompe.

Pour démonter la pompe, on dépose la dynamo, on retire les quatre vis de fixation du couvercle et on tire celui-ci avec l'arbre de pompe et la turbine vers l'avant. Ne pas oublier, au remontage, la bague du joint d'accouplement qui est concentrique au manchon femelle et rendue solidaire de celui-ci par une vis noyée.

Pour démonter la poulie de dynamo, qui porte en même temps le ventilateur, il faut d'abord enlever celui-ci, pour pouvoir dévisser la vis de blocage de la poulie ; on peut égale-

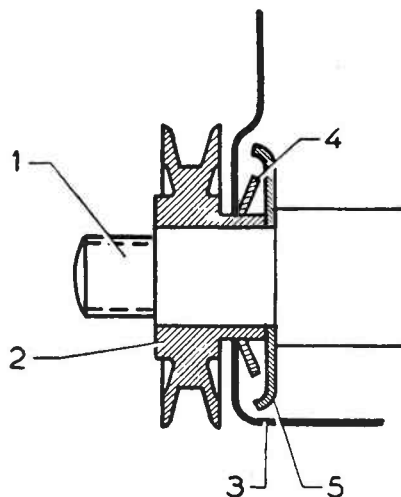


FIG. 2. — MONTAGE DU DEFLECTEUR D'HUILE

1. Vilebrequin.
2. Poulie.
3. Carter de distribution.
4. Cuvette avant.
5. Rondelle de réglage.

ment laisser le ventilateur en place. Réglage de la tension de courroie par poulie extensible.

Vidange. — Un robinet sur le devant du radiateur, un sur le côté gauche du cylindre.

CARBURATION

Le carburateur d'origine est un Solex horizontal type 26 BFHD, à starter, cuve à droite, montage 12, avec ralenti à réglage d'air. Pour enrichir, visser la vis; pour appauvrir, dévisser. Cette vis est placée à droite de la prise d'air, entre celle-ci et la cuve. On peut remplacer ce carburateur par un 26 AHD à bistarter à réglage d'essence dont voici les réglages et caractéristiques :

Montage : 22.

Buse : 21.

Gicleur principal : 110.

Ajutage d'automatisme : 240.

Gicleur de ralenti : 50.

Gicleur d'air : 150.

Starter air : 4.

Starter essence : 120.

Pointeau : 2.

Flotteur : 26 gr.

Visser pour appauvrir, dévisser pour enrichir.

ALLUMAGE

Le carter du volant comporte à droite (sens de marche) un regard et un trait de repère. Sur le volant est portée une

P

marque — correspondant au point mort haut du 1^{er} et du

M

4^e cylindre. A proximité se trouve un autre trait marqué A (allumage).

Pour caler l'allumeur, tourner le moteur pour amener le premier cylindre en fin de compression, arrêter dès que le repère A du volant se trouve en face le trait sur le carter. Brancher une lampe témoin d'une part au fil primaire de l'allumeur et, d'autre part, à la masse. Tourner le corps de distributeur à gauche, c'est-à-dire en sens contraire de la rotation du rotor. Bloquer le distributeur dans la position où il se trouve au moment où la lampe s'allume. Ce calage correspond à une avance initiale de 0,5 mm. de la course du piston. (Voir également « Caractéristiques et réglages ».)

L'allumeur est entraîné par tournevis.

II. - EMBRAYAGE - BOITE

Nous examinerons d'abord l'embrayage Peugeot, dans lequel une des garnitures est fixée au volant, l'autre au plateau mobile, de sorte que le disque d'embrayage même est nu. La butée est du type à billes. La réparation de l'embrayage nécessite donc la dépose du volant. Le moyeu est orienté avec le grand côté vers l'arrière.

Par la suite a été monté l'embrayage Comète Ferodo type PK 10 avec butée à bague graphitée.

Dans les deux dispositifs, la pédale commande l'axe de fourchette par l'intermédiaire d'une petite tige filetée, montée dans des barilletts, l'un sur la pédale, l'autre sur le levier claveté sur l'axe.

En cas de garde insuffisante, on tourne l'écrou à oreilles ou le bouton moleté sur la tige filetée, de façon à diminuer la distance entre la pédale et le levier sur l'axe.

La garde doit être de 20 mm, au plancher.

Dimension des garnitures : 181×124×3,2 mm.

Dépose de l'embrayage : voir ci-après : dépose de la boîte, paragraphes 1 et 2. De toute façon, il faut, si on laisse le

moteur en place, désaccoupler la transmission, détacher le pont et reculer cet ensemble pour pouvoir dégager la boîte.
Arbre à 10 cannelures.



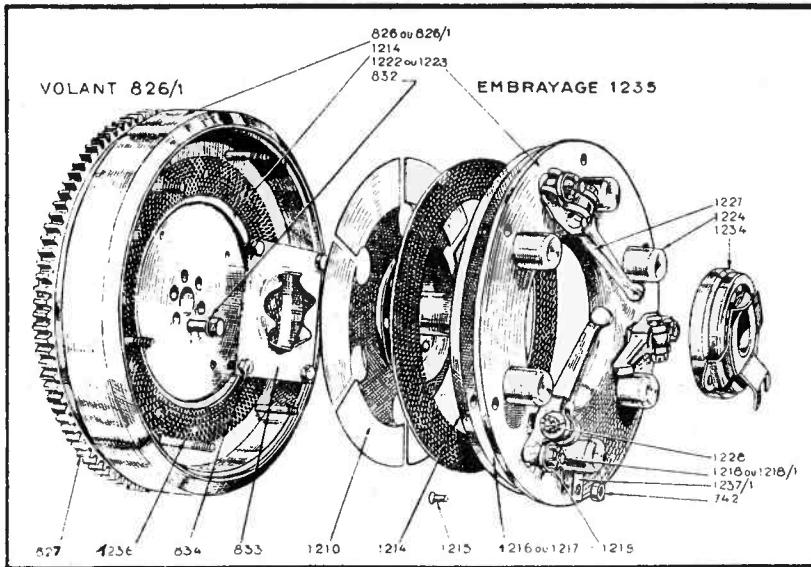
Dépose de la boîte de vitesses

A moins qu'on ne soit obligé de déposer également le moteur pour réparation, on a intérêt à laisser celui-ci en place et à procéder comme suit :

1. Effectuer les opérations 1 à 7 pour la dépose de l'ensemble « transmission-pont ». (Voir chapitre III.).

2. Effectuer les opérations 6 et 7 indiquées pour la dépose du moteur. (Voir chapitre I.)

3. La boîte faisant corps avec le pavillon d'embrayage, séparer celui-ci du moteur et déposer l'ensemble, en tirant vers l'arrière.

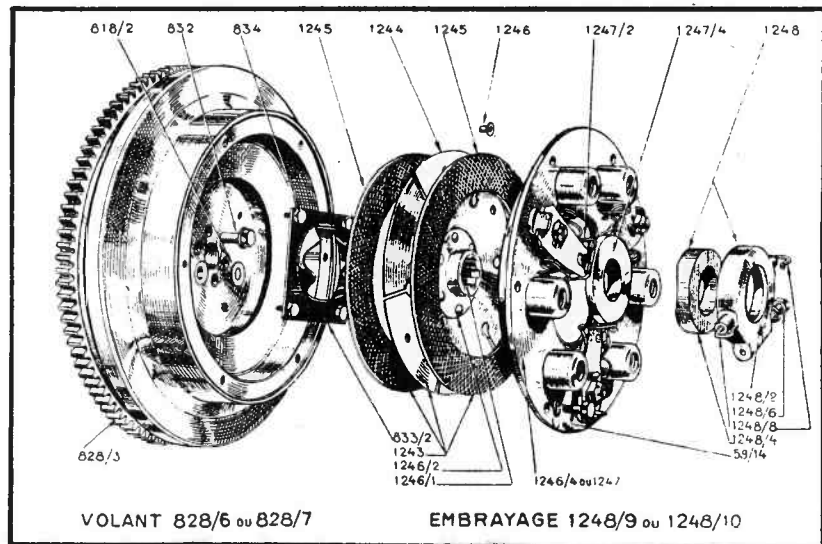


Ci-contre :

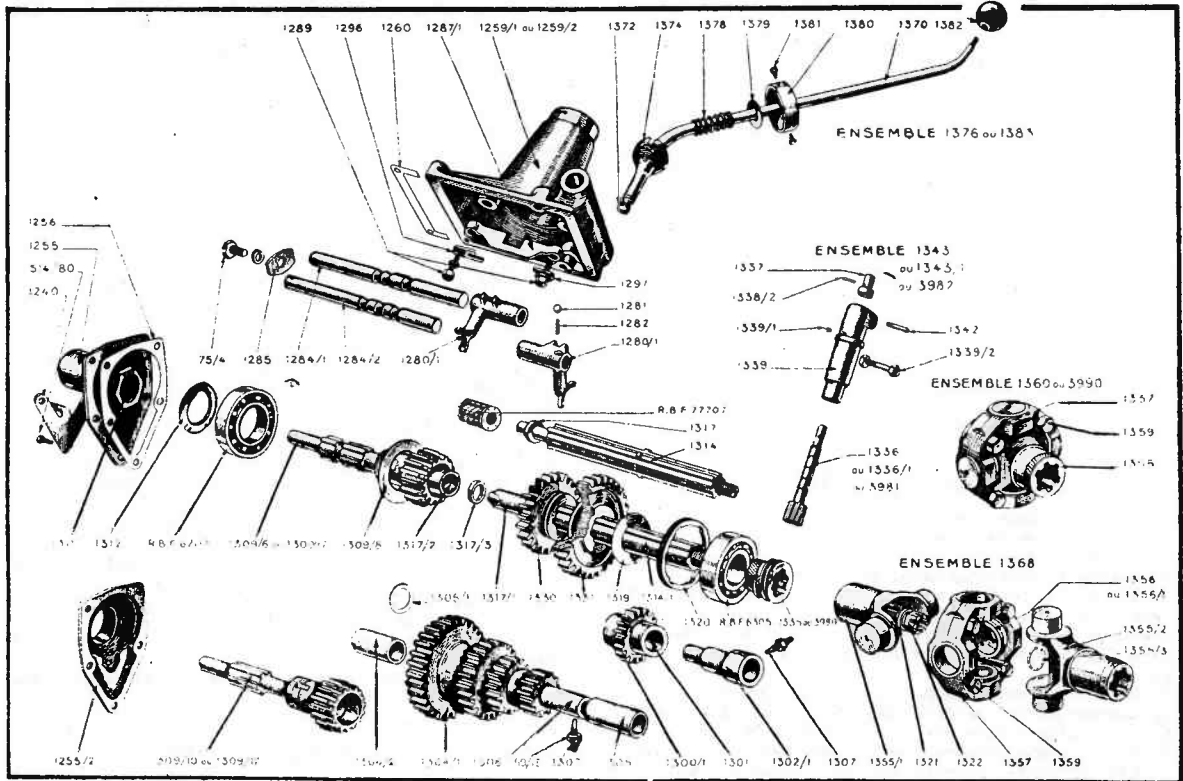
EMBAYAGE ET VOLANT LOURD

Ci-contre :

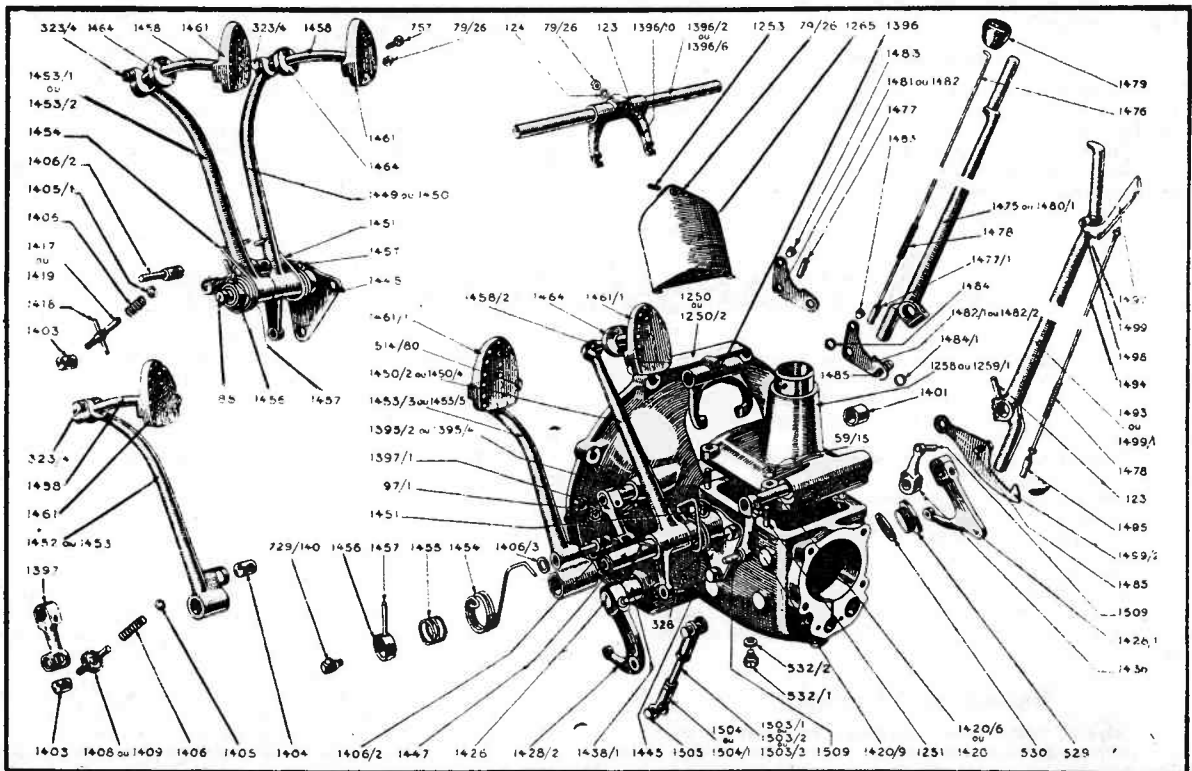
EMBAYAGE COMETE



COMMANDES DES VITESSES - PIGNONS



CARTER DE BOITE - PEDALES



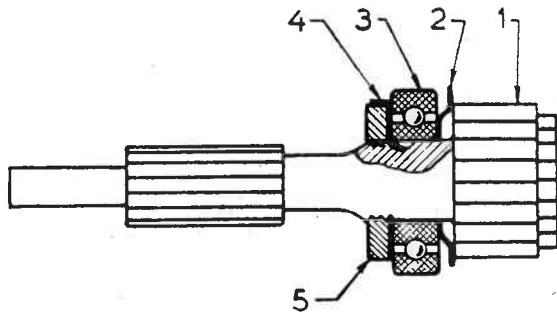


FIG. 3. MONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE

1. Arbre primaire.
2. Rondelle avant.
3. Roulement.
4. Arrêt.
5. Ecrou.

Démontage de la boîte

1. Retirer la butée d'embrayage.
2. Déclaveter la fourchette de débrayage sur son axe et retirer les deux pièces.
3. Retirer le couvercle avant de la boîte.
4. Enlever le joint de cardan à l'arrière de la boîte. Il faut pour cela séparer les deux manchons à chape du joint pour pouvoir accéder à l'écrou crénelé en bout de l'arbre secondaire. Les manchons sont réunis par deux colliers à l'aide de quatre boulons.
5. Retirer la commande de compteur de vitesse.
6. Enlever les écrous de fixation de la cloche de poussée qui forme en même temps couvercle arrière de la boîte.
7. Sortir l'arbre primaire avec son roulement vers l'avant.
8. Chasser l'arbre secondaire avec la cloche de poussée vers l'arrière, en retirant successivement de l'arbre le baladeur de 2° et 3° et le baladeur de 1° et marche AR.
9. Retirer côté droit la vis d'arrêt de l'axe de marche AR, chasser cet axe vers l'arrière et sortir le pignon.
10. Retirer en dessous de la boîte la vis d'arrêt de l'axe de l'arbre intermédiaire, chasser cet axe en arrière et sortir le train de pignons.

Remontage

1. Monter les deux bagues bronze dans le train intermédiaire, dans le cas où elles ont été sorties pour vérification ou remplacement.
2. Placer le train dans la boîte et engager l'axe, mettre la vis d'arrêt avec le contre-écrou. Le train intermédiaire ne comporte ni rondelles de friction, ni entretoise.

3. Monter de la même façon le pignon et l'axe de marche AR.

4. Monter sur l'arbre secondaire la rondelle butée en la glissant, sur certains types, jusqu'aux ergots qui se trouvent au milieu de l'arbre, monter le roulement contre la rondelle.

5. Engager l'arbre avec le roulement dans l'alésage de la cloche de poussée, visser l'écrou fileté extérieurement dans cet alésage pour bloquer le roulement.

6. Avec un peu d'huile ou de la pâte pour joint, coller le joint sur la face arrière de la boîte, et introduire l'arbre secondaire d'arrière en avant en montant successivement sur l'arbre le baladeur de 1° et marche AR (la gorge de fourchette vers l'avant), puis le baladeur de 2° et 3° (gorge de fourchette vers l'arrière).

7. Fixer la cloche de poussée contre la boîte.

8. Sur l'embout cylindrique avant de l'arbre secondaire, monter la petite rondelle entretoise.

9. Sur l'arbre primaire, monter dans l'ordre, en partant du pignon : la rondelle à orienter comme le montre la figure 3, le roulement, la rondelle d'arrêt d'écrou, dont la languette intérieure sera rabattue dans le fraisage prévu dans l'arbre. Visser l'écrou et rabattre la languette extérieure sur le pan correspondant.

10. Placer la bague bronze de centrage de l'arbre secondaire dans l'alésage à l'arrière de l'arbre primaire (côté pignon).

11. Introduire l'ensemble dans l'alésage de la paroi avant de la boîte, en faisant pénétrer en même temps l'extrémité avant de l'arbre secondaire dans la bague de centrage. Mettre le joint avant et monter le couvercle.

12. Monter à l'arrière la commande de compteur et le manchon avant du joint de cardan, la rondelle et l'écrou. Bloquer et goupiller. Assembler les deux manchons du joint de cardan.

13. Monter l'axe et la fourchette de débrayage. Mettre en place la butée.

Couvercle et levier

Les deux fourchettes glissent sur deux axes montés dans le couvercle et immobilisés par une plaquette s'engageant dans les entailles des axes et fixée par vis sur la face avant du couvercle. Chaque axe comporte en outre trois gorges pour le verrouillage de la fourchette. Sur l'axe de gauche (1° et marche AR) ces gorges sont équidistantes, sur l'axe de droite (2° et 3°) la gorge de 3° est plus rapprochée de la gorge de point mort. Ressort et bille de verrouillage sont logés à l'intérieur de la fourchette.

Entre les deux réglètes se visse une plaque verticale avec une échancrure pour le passage du levier de vitesses au point mort. Cette plaque sert à empêcher le levier de s'échapper des fourchettes. Ne pas oublier la petite plaquette sous chaque tête de vis et faire attention à leur orientation. (Voir planche.)

III. - TRANSMISSION - PONT

Transmission et pont forment un ensemble, l'arbre étant logé dans le tube de poussée. Pour tous les travaux concernant ces organes, sauf la réfection des freins et le remplacement d'un roulement extérieur d'arbre de roue, il faut déposer cet ensemble, notamment pour :

- a) Changer un roulement intermédiaire d'arbre de transmission ou remplacer l'arbre;
- b) Changer le tube de poussée;
- c) Changer le couple vis et roue hélicoïdale;
- d) Changer les roulements et butée de vis;
- e) Changer les roulements de différentiel;
- f) Changer les satellites;
- g) Changer les arbres qui font corps avec les planétaires.

La vis comporte des cannelures à l'avant qui s'engagent dans un manchon cannelé intérieurement et monté en bout de l'arbre de transmission.

Dépose de l'ensemble

1. Caler la voiture sous longerons, en avant du pont.
2. Défaire, à l'avant du tube de poussée, les colliers et la cloche de la sphère de poussée (écrous côté boîte).

3. Déconnecter les commandes de frein au relais.

4. Déconnecter les biellettes d'amortisseur.

5. Retirer les axes de ressorts côté pont.

6. Enlever les roues, le pont reposant sur un criic rouleur.

7. Descendre le pont et sortir l'ensemble.

Démontage

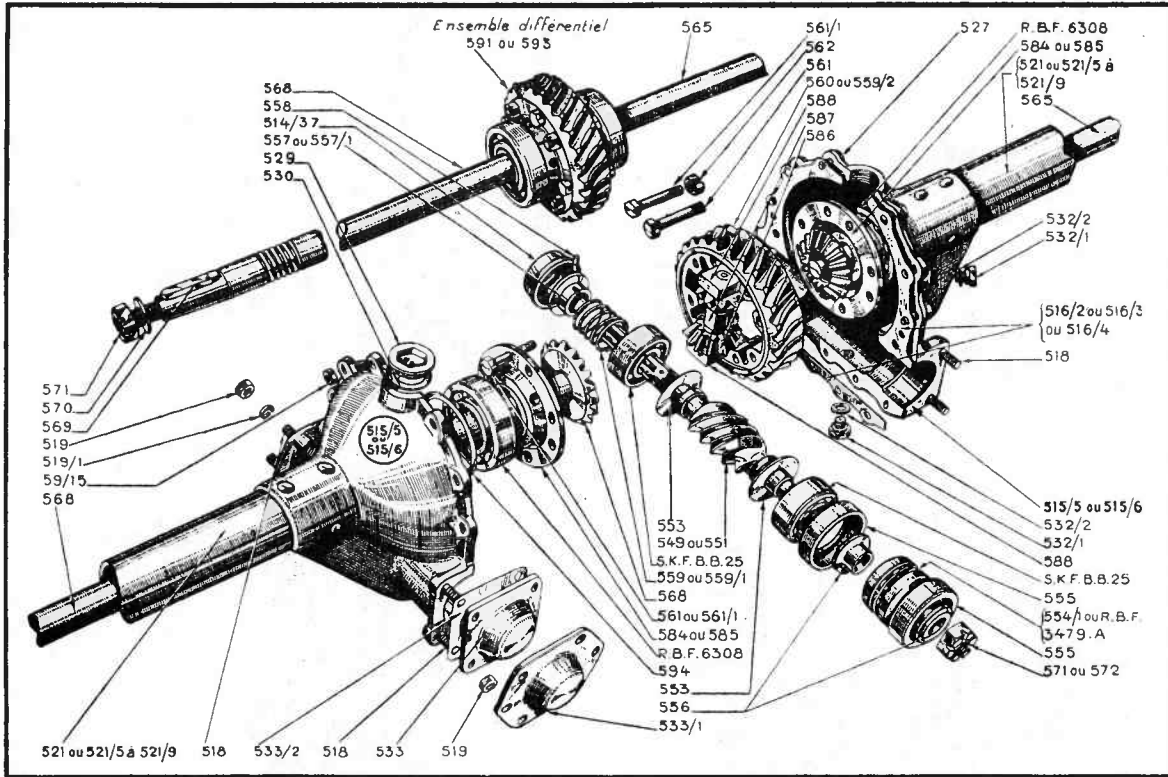
Opérer de la façon suivante :

1. Retirer les six vis qui fixent le tube de poussée au pont et séparer ces deux éléments. Le tube est emboîté dans le pont par un embout cylindrique dans lequel est logé un dispositif de rejet d'huile comprenant une bague, une douille et un ressort d'appui hélicoïdal (voir fig. 4), la bague étant emmanchée dans l'embout du tube et la douille étant rendue solidaire de la vis par un ergot.

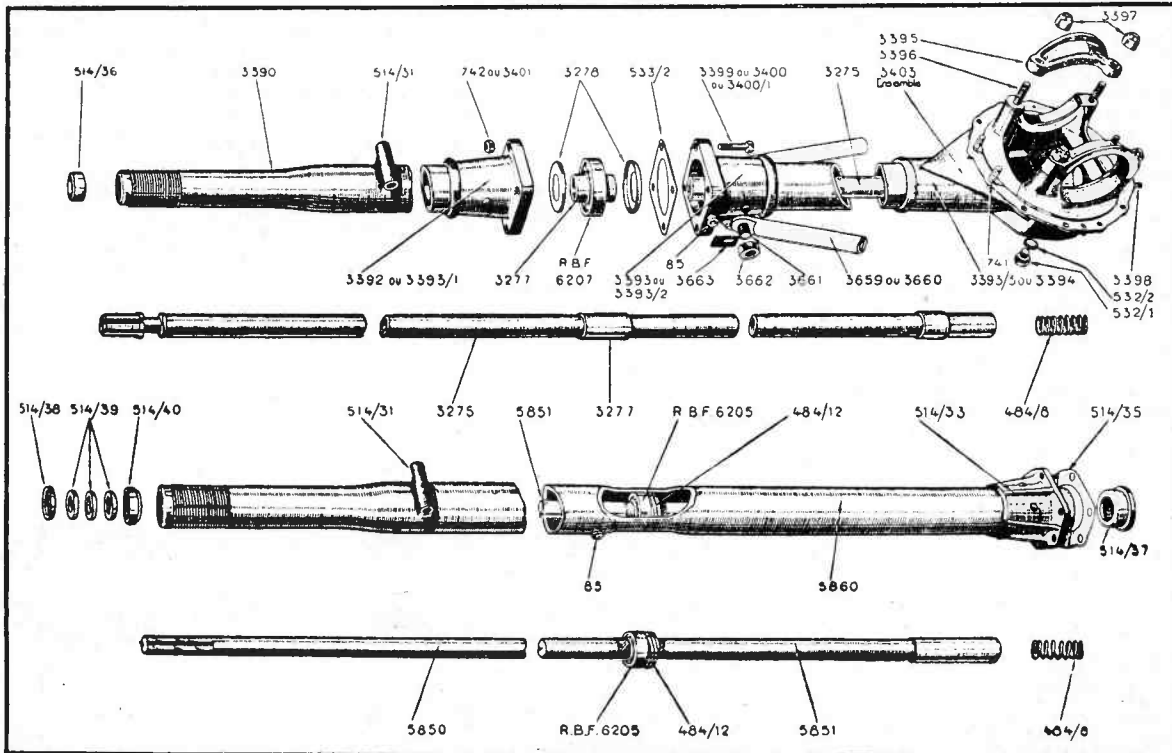
2. Retirer les moyeux, soit à l'aide d'un arrache-moyeu à trous prenant sur les quatre goujons de fixation de roue, soit à l'aide d'un appareil se vissant sur le moyeu.

3. Retirer les boulons d'assemblage des deux demi-carriers.

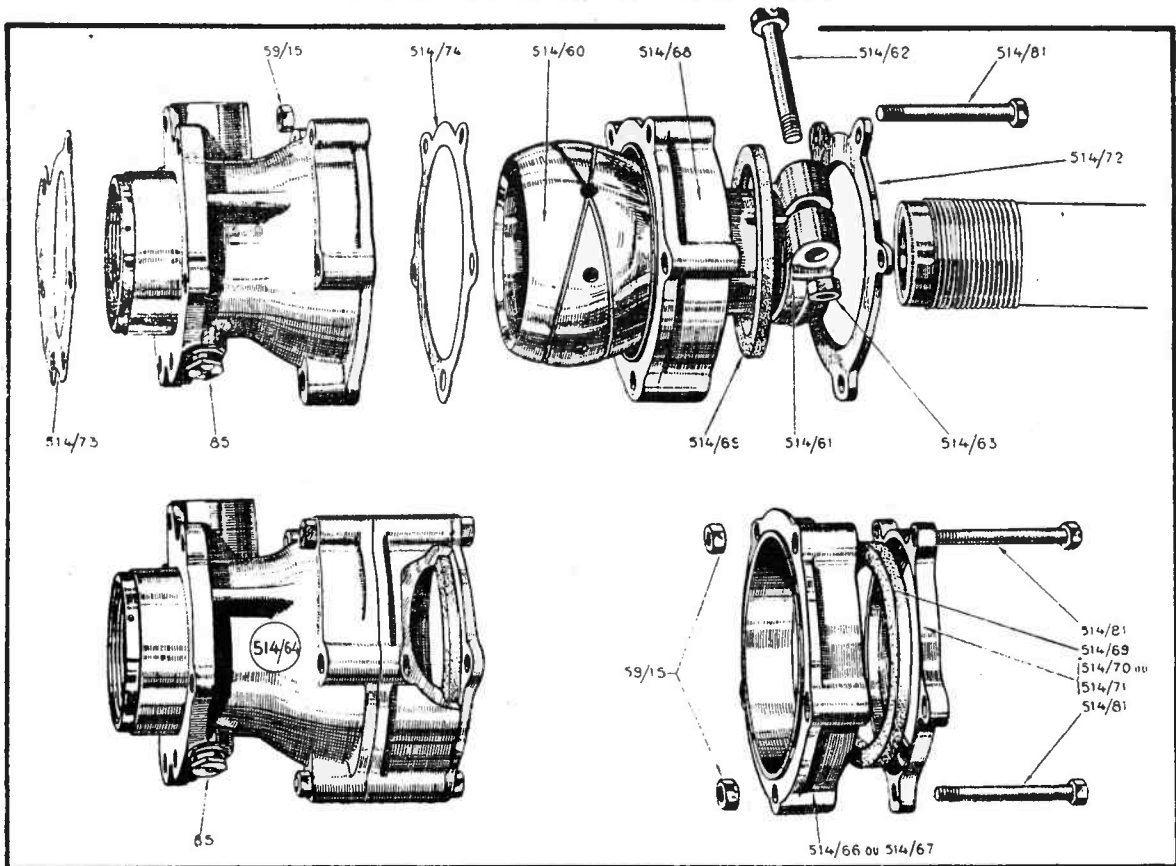
PONT AR



TRANSMISSION



ROTULE ET SUPPORT DE POUSSÉE



4. Avec un arrache-roulement approprié, retirer de chaque côté le roulement d'arbre de roue; ce roulement est monté sur une bague à gorge placée entre lui et l'arbre. (Voir fig. 5.)
5. Frapper le pont, tenu verticalement, sur un morceau de bois dur ce qui a pour effet de séparer les demi-carters.
6. Enlever le demi-carter supérieur.
7. Retirer la vis avec ses roulements.
8. Retirer les arbres avec le différentiel du demi-carter inférieur.
9. Retirer les boulons d'assemblage de la couronne et des coquilles de différentiel.
10. Sortir les arbres de roue des coquilles.
11. Retirer l'écrou crénelé en bout arrière de la vis, sortir la butée à billes avec les quatre bagues de butée (deux extérieures et deux intérieures) à section en L et retirer les deux roulements à billes doubles. (Fig. 4.)

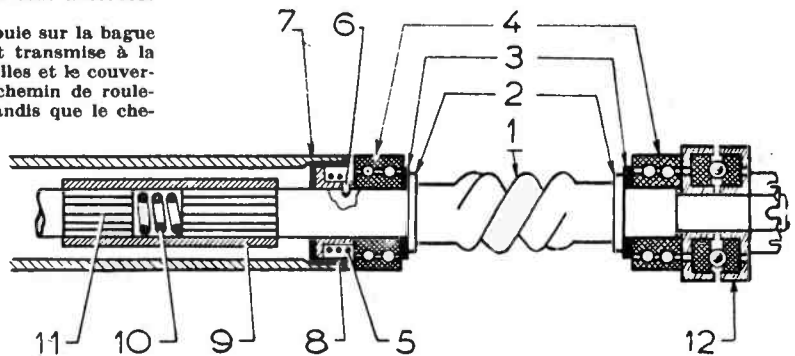
Réglage de la vis

Les réactions axiales dans les deux sens sont absorbées par la butée à billes de la façon suivante :

En marche AV, la collerette de la vis appuie sur la bague de roulement intérieure et cette pression est transmise à la bague de butée avant intérieure, la butée à billes et le couvercle AR, de sorte qu'en marche AV, c'est le chemin de roulement avant de la butée à billes qui tourne tandis que le chemin de roulement arrière est fixe.

FIG. 4. — MONTAGE DE LA VIS SANS FIN

1. Vis sans fin.
2. Collerette de la vis.
3. Rondelles.
4. Roulements.
5. Ressort de douille de rejet d'huile.
6. Bonhomme d'arrêt de la douille mâle.
7. Douille mâle.
8. Bague femelle.
9. Manchon cannelé.
10. Ressort entre vis et arbre.
11. Arbre de transmission.
12. Butée avec bagues.



En marche AR, l'écrou en bout de la vis appuie sur la butée à billes par l'intermédiaire de la bague de butée intérieure arrière. Le chemin de roulement arrière de la butée à billes tourne et le chemin avant est fixe.

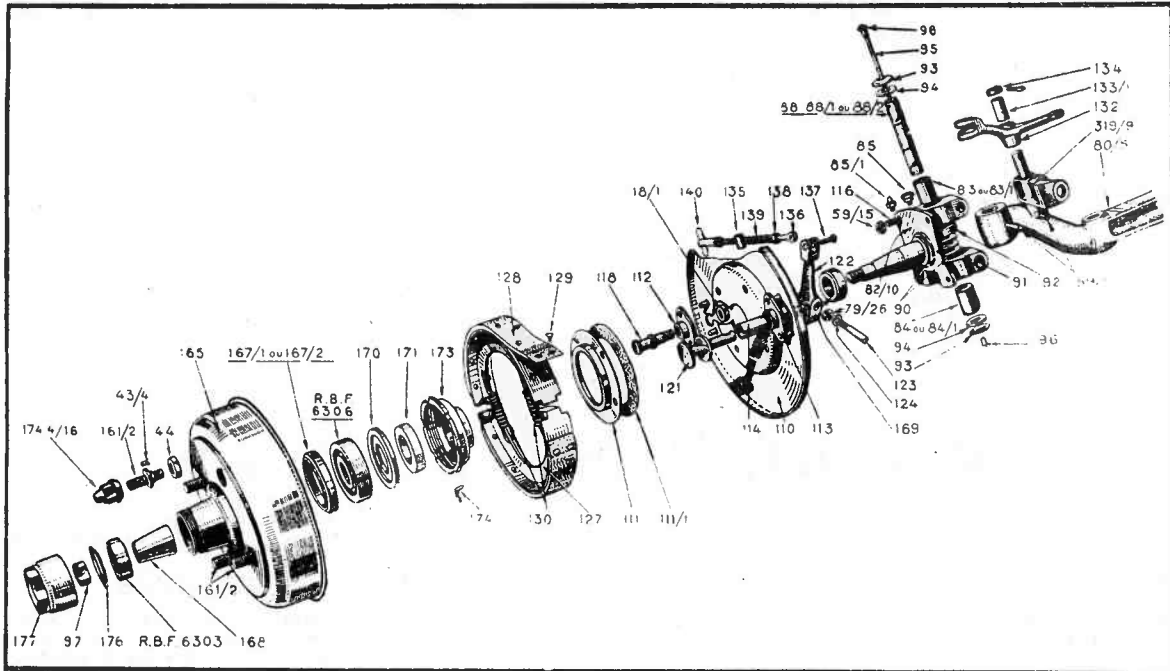
Une rondelle est placée entre la collerette de la vis et la bague intérieure du roulement à billes avant.

Réglage latéral de la couronne

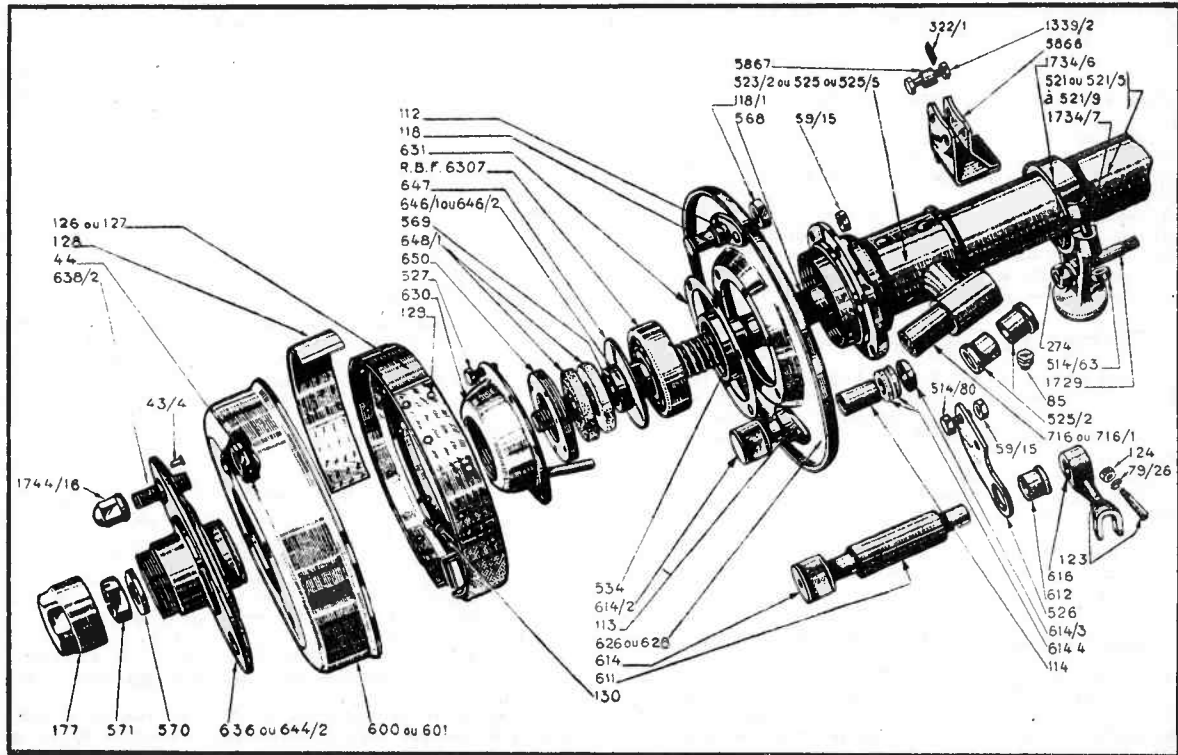
L'ensemble, formé par la couronne et les deux coquilles de différentiel, tourne dans deux roulements à billes logés chacun dans un demi-carter de pont, avec rondelles d'épaisseur entre la bague extérieure du roulement et le demi-carter. L'épaisseur totale de ces rondelles doit être la même des deux côtés, afin d'obtenir un parfait centrage de la couronne par rapport à la vis.

Le joint entre les deux demi-carters ne doit pas être trop épais, afin que les roulements de la vis soient bien maintenus.

MOYEU AV



MOYEU AR



Arbre de transmission

Celui-ci comporte des cannelures à l'arrière sur lesquelles s'engage le manchon d'entraînement de la vis sans fin.

La rotule de poussée est vissée sur l'extrémité avant du tube et bloquée par un étrier. Le tube même est d'une pièce.

L'arbre de transmission, comporte dans sa partie médiane un roulement et une turbine d'huile. Ce roulement intermédiaire sort avec l'arbre quand on retire celui-ci du tube de poussée. (Sortir l'arbre par l'arrière. Voir planche.)

PRECAUTIONS A PRENDRE LORS DU REMONTAGE.

1° Chaque arbre comporte, du côté roue, un filet de retour d'huile. Ce filet a le pas à gauche pour l'arbre droit et le pas à droite pour l'arbre gauche. En cas d'inversion, l'h.à.e du pont au lieu d'être rejetée vers le carter de différentiel, est refoulée en quantité trop abondante vers le moyeu et peut venir dans les tambours malgré la tôle-défecteur et le feutre d'étanchéité.

2° En assemblant couronne et coquille, il faut alterner l'orientation des boulons d'assemblage.

3° Ne pas oublier le ressort hélicoïdal entre l'arbre de transmission et la vis sans fin; ce ressort se place à l'intérieur du manchon.

4° Lors de chaque démontage, il y a lieu de bien vérifier l'état du joint d'étanchéité dans le moyeu et de le changer au besoin.

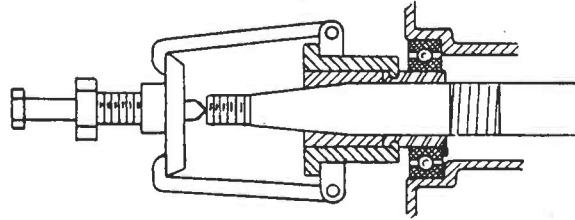


FIG. 5. — EXTRACTION DU ROULEMENT D'ARBRE DE ROUE ARRIERE

IV. - DIRECTION - ESSIEU AV

La 201 C comporte à l'avant une suspension à roues indépendantes. L'essieu est remplacé par deux bras constituant chacun, avec la moitié correspondante du ressort et la tête porte-fusée, un parallélogramme déformable. La direction est du type à vis et roue dentée. Au lieu d'une barre d'accouplement rigide il y a deux demi-barres réunies à un relais articulé à la tête d'essieu.

Dépose et démontage du boîtier

1. Retirer le commutateur d'éclairage et d'avertisseur en bas du boîtier.
2. Enlever la clavette en forme de croissant de la tige de commande du commutateur et repousser celle-ci vers le haut, jusqu'au-dessus du flector du tube de direction, à proximité du boîtier.
3. Désaccoupler le flector (2 boulons à enlever).
4. Déconnecter la barre de connexion du levier de direction.
5. Dévisser les écrous des boulons qui fixent le boîtier au longeron et déposer le boîtier.

••

Pour le démontage du boîtier, on procède de la façon suivante :

1. Enlever les vis de fixation du couvercle latéral formant palier de l'arbre de la roue dentée, retirer palier et roue.
 2. Retirer le bras de direction monté sur le cône cannelé de l'arbre de roue.
 3. Sortir la douille excentrée de réglage.
 4. Retirer le manchon de flector en haut du boîtier; enlever les couvercles supérieur et inférieur (chacun fixé par deux vis six pans), sortir la vis de direction.
- Opérer en sens inverse pour le remontage.

Réglage de l'engrènement vis-roue

La roue permet, en cas d'usure d'un secteur, de faire engrèner un autre secteur avec la vis. A cet effet, on retire le bras de direction, sans le désaccoupler toutefois de la barre de connexion. Tourner le volant d'un tour et remonter le bras de direction.

Si l'on ne peut pas rattraper le jeu par ce moyen, on retire la vis pointeau qui immobilise la douille excentrée et l'on tourne celle-ci jusqu'à suppression du jeu. Remettre la vis-pointeau.

Pour le réglage latéral de la roue, il est prévu dans le boîtier, côté moteur, une vis butée avec contre-écrou; visser cette vis en cas de jeu.

Suppression du jeu axial de la vis

Le couvercle supérieur comporte une douille vissée pourvue de créneaux à son extrémité supérieure. Dans ces créneaux s'engagent les crans d'une plaquette qui permet de visser la douille plus ou moins loin dans le couvercle et de rapprocher ainsi les butées de la vis. La plaquette de réglage est

immobilisée avec la douille à l'aide d'une vis six pans. Faire attention, lors de ce réglage, de ne pas trop durcir la direction.

RELAIS DE DIRECTION

Sur un axe vertical, monté dans la tête d'essieu, en-dessous de la traverse avant, est claveté un levier à rotule, celle-ci se plaçant dans un manchon entre les embouts de chacune des deux demi-barres d'accouplement. Ces embouts peuvent être vissés plus ou moins loin dans les barres, ce qui permet de régler la longueur de celle-ci et par conséquent le parallélisme des roues. D'autre part, de chaque côté une bague filetée à encoches est vissée dans le manchon, pour maintenir à l'aide d'un ressort intermédiaire, le contact entre les embouts et la rotule et supprimer ainsi le jeu. Enfin, de chaque côté du manchon, un capuchon appliqué par un ressort empêche l'entrée de la boue.

Parallélisme

Les deux roues doivent être rigoureusement parallèles dans le plan horizontal, il n'y a pas de pincement.

Carrossage

Le carrossage est déterminé par les bielles de carrossage en dessous de l'essieu. Deux dispositifs de réglage ont été prévus :

Jusqu'au n° 480922 par une bague excentrée montée dans l'œil de la bielle de carrossage.

A partir du n° 480923 par boulons excentrés, côté tête d'essieu, c'est-à-dire à l'articulation centrale sous le patin de ressort.

Le carrossage est de 4 % = 2° 17'.

Chasse

Il n'est pas prévu de réglage, la chasse étant déterminée par le plan vertical passant par le ressort et les bielles de carrossage. On peut cependant corriger, en cas de chasse incorrecte, en plaçant une rondelle entre la tête porte-fusée et le ressort pour augmenter, ou entre la tête porte-fusée et la bielle de carrossage, pour diminuer.

La vérification doit être faite avec la voiture normalement chargée, sur sol horizontal.

La chasse est de 3,2 % = 1° 50'.

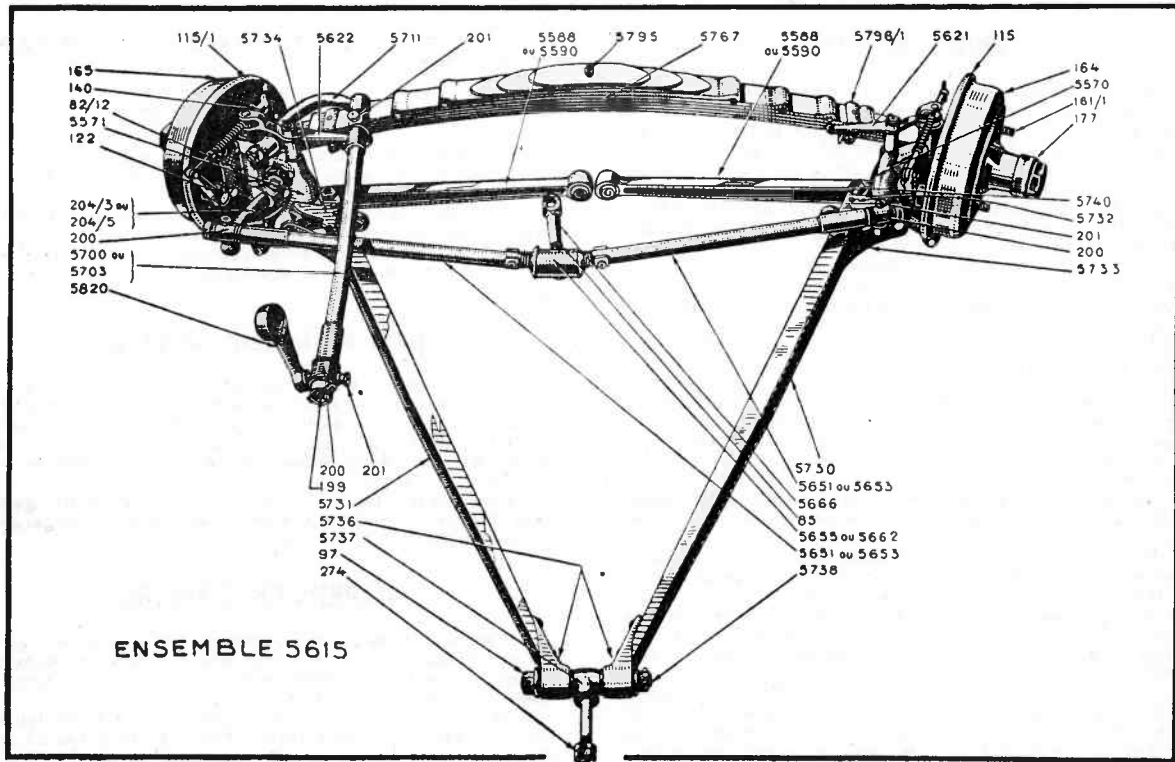
MOYEU AV

Tambour et moyeu sont assemblés par soudure et forment une pièce. Sur la partie cylindrique dans laquelle est logé le roulement intérieur, se visse un chapeau dans lequel sont placés le feutre d'étanchéité et une rondelle d'espacement. Les deux roulements de moyeu sont séparés par une entretoise.

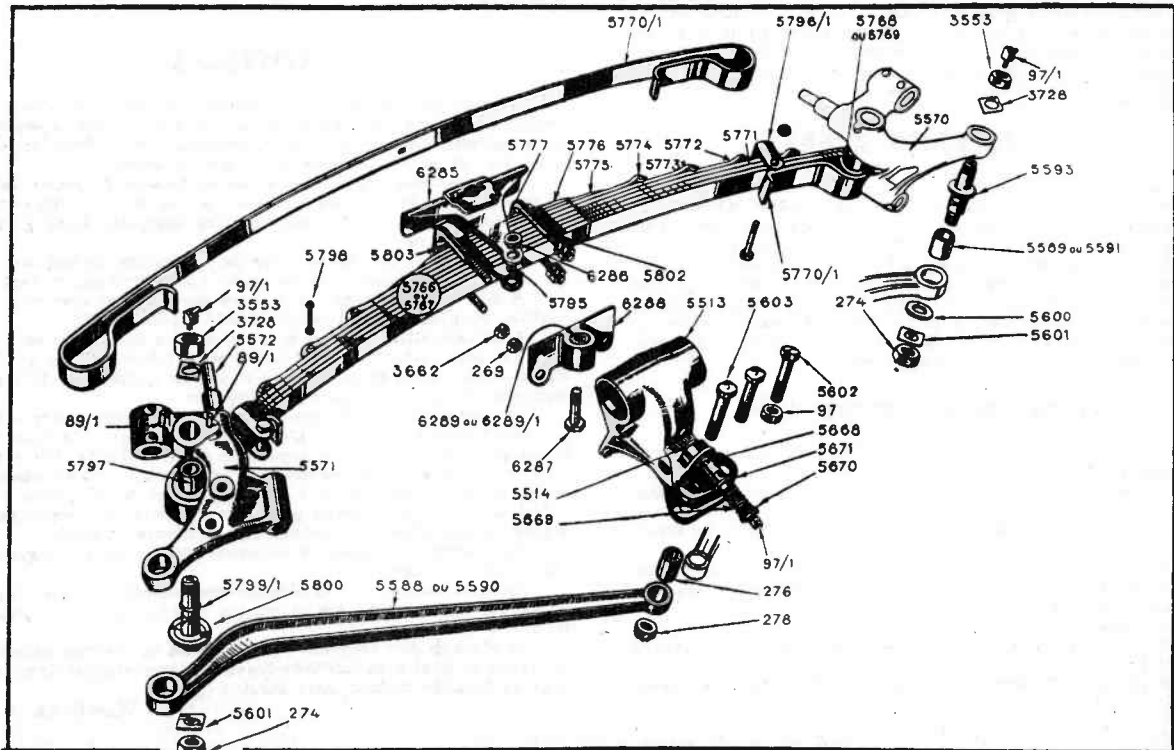
En retirant le moyeu, on enlève donc en même temps le roulement extérieur, l'entretoise, la rondelle d'appui du roulement intérieur contre l'épaulement du moyeu, le roulement intérieur, une deuxième rondelle, le feutre anti-fuite, ainsi que le chapeau vissé.

Pour sortir le roulement intérieur du moyeu, il faut dévisser le chapeau dont la collerette est pourvue de six encoches.

ENSEMBLE ESSIEU AV



RESSORT AV



V. - FREINS - SUSPENSION

FREIN AU PIED

Nous étudierons d'abord le frein Peugeot. La pédale, par une tringle à chapes, tire sur un levier coulé claveté sur un axe qui traverse le pavillon d'embrayage. A ce levier est reliée la tringle de commande de frein AV G. Sur l'autre extrémité de l'axe sont clavetés deux leviers, l'un, coudé, orienté vers le bas, et relié au frein AV D., l'autre droit orienté vers le haut et relié par une chape à mortaise à un relai en forme d'étrier articulé sur le tube de poussée. De ce relais partent les deux tringles de commande des freins AR.

Les tringles de frein AV agissent sur un levier horizontal tournant autour d'un point solidaire de la tête porte-fusée et qui, par tringle et barillet commande le levier solidaire de la came. En position normale, le barillet doit se trouver exactement dans le prolongement de l'axe de pivot, afin que le braquage des roues soit sans effet sur le freinage.

La came de frein AV se trouve sur le diamètre horizontal, en arrière du moyeu. Les deux segments s'appuient chacun par une encoche demi-ronde sur un axe unique. Le rattrapage de l'usure des garnitures se fait par raccourcissement de la longueur utile de la tringle à barillet à l'aide de l'écrou à papillon.

Les freins AR sont agencés de façon analogue. Le réglage se fait également par l'écrou à oreilles de la tringle. Les leviers de frein sont tous clavetés.

Notons encore que les deux tringles de frein AR passent chacune dans un œil en bout d'une traverse fixée par étrier au tube de poussée, pour éviter leur flottement.

Certains modèles comportent des freins Bendix que nous avons eu l'occasion d'étudier dans notre numéro de mai 1947 (Peugeot 402) auquel nos lecteurs pourront se reporter utilement.

Le levier « de frein à main », monté à droite du couvercle de boîte, est claveté sur un axe traversant le couvercle et comportant à son extrémité gauche un levier relié par tringle à chape coulissante à l'étrier-relai sur lequel agit le frein au pied.

Dimension des garnitures : 244x35x4,5 mm.

Dépose des pédales

Les pédales de frein et d'embrayage sont montées sur un axe solidaire d'une plaque-support fixée sur la paroi gauche du carter de boîte. Pour déposer l'ensemble, il suffit de retirer les axes des tringles sur chacune des pédales. Enlever ensuite la goupille conique fixant la bague d'arrêt en bout de l'axe de pédalier et sortir les deux pédales.

SUSPENSION AVANT

La 201 C fut la première voiture Peugeot comportant la suspension à roues indépendantes qui caractérise actuellement les modèles de cette marque. Un ressort à lames transversal, relié de chaque côté à la tête porte-fusée, supporte en son milieu le patin ou tête d'essieu solidaire de la traverse AV. A chaque côté de la tête d'essieu est articulé, sur silentbloc, un bras ou bielle de carrossage, relié d'autre part à la tête porte-fusée. A chacune de celles-ci est fixée une jambe de poussée fixée par un boulon vertical et deux vis horizontales. Ressort et biellettes sont disposés en avant des porte-fusées.

Dépose de la suspension AV

On peut déposer le train avant d'un bloc avec les jambes de poussée :

1. Déconnecter les tringles de frein aux leviers horizontaux.
2. Désaccoupler la barre de connexion au levier de direction.
3. La voiture étant calée sous longeron, démonter candre et radiateur, en retirant le boulon horizontal fixant le support à la tête d'essieu.
4. Démonter les deux brides de ressort.
5. Sortir les axes des silentblocs des biellettes de carrossage sur la tête d'essieu.
6. Sortir l'axe vertical formant pivot de relais de direction.

7. Dévisser l'écrou de fixation du support arrière des jambes de poussée.

Dépose du ressort seul

1. Déposer le radiateur avec son support.
2. Dévisser à chaque extrémité l'écrou de l'axe de ressort.
3. Dégager le ressort vers l'avant.

Le ressort comporte neuf lames, dont une sous-maitresse enveloppante et recourbée en bout avec étrier. Les 3^e, 4^e, 5^e et 6^e lames ont leurs extrémités légèrement cintrées pour recevoir des galets de friction afin de faciliter le glissement des lames.

Dépose de la tête porte-fusée

Pour ce travail il suffit de retirer les écrous de l'axe de ressort et de l'axe de bielle de carrossage; retirer ensuite le boulon et les vis de fixation de la jambe de poussée, désaccoupler la barre d'accouplement, et au besoin la barre de connexion du levier de direction, déconnecter la tringle de frein et glisser la tête vers l'arrière.

Pour déposer une bielle de carrossage, on retire d'abord l'axe d'articulation sur la tête d'essieu, ce qui facilite le dégage-ment du côté de la tête porte-fusée.

SUSPENSION ARRIERE

Elle est réalisée par deux ressorts demi-cantilevers inversés et obliques. Ces ressorts sont dits « inversés » parce que le point d'attache au châssis se trouve en arrière du pont. Ce mode de suspension est dû à Bugatti.

Chaque ressort est fixé au longeron a) par un boulon traversant les lames et une ferrure solidaire du longeron au droit de la traverse arrière; b) par deux goujons filetés formant bride avec la contreplaque. Entre le ressort et le longeron se place une plaque d'orientation.

La liaison avec le pont est assurée par des jumelles dont le flasque intérieur comporte un prolongement recourbé vers l'arrière pour l'attache de la biellette d'amortisseur. Jumelles et biellettes sont montées avec silentblocs. Chaque ressort comporte 11 lames.

AMORTISSEURS

Ce sont des Peugeot hydrauliques à double effet, dont la remise en état ne peut être faite que par l'usine. Ces appareils, pour remplir leur fonction correctement, doivent être montés avec soin en tenant compte des règles ci-après :

1° La voiture étant chargée normalement, le piston doit se trouver dans la position médiane, pour avoir la même course en montée (détente du ressort) qu'en descente (bandage du ressort). Pour ce :

2. Ne jamais enlever le levier de commande de son axe.

3. Pour l'accouplement du levier et de l'essieu, il faut :
A L'AVANT charger la voiture pour que le ressort s'aplatisse et prenne une position droite, horizontale;
A L'ARRIERE, amener le levier à fond de course, vers le haut; il doit rester entre le levier et le longeron une garde de quelques millimètres. S'il n'y a pas de garde, on cintrera légèrement l'aile inférieure du longeron.

Baisser le châssis, au besoin en le lestant pour que le tube de pont tiende le longeron. L'écart entre le centre de l'œil du levier et le centre de l'œil supérieur de la biellette doit être de 5 mm., sinon il faut mettre une cale horizontale au-dessus du corps de l'amortisseur, entre celui-ci et le longeron. La garde de 5 mm. est prévue pour que le piston ne touche pas à fond de course lors des grands débattements du pont.

En position moyenne, la distance entre pont et longeron est de 105-110 mm.

Un mot encore sur le blocage des silentblocs, qui s'applique du reste à tous les montages comportant ce dispositif :

Le blocage doit toujours être fait dans la position moyenne, faute de quoi le caoutchouc travaille exagérément dans un sens et insuffisamment dans l'autre.

N. RIGAL

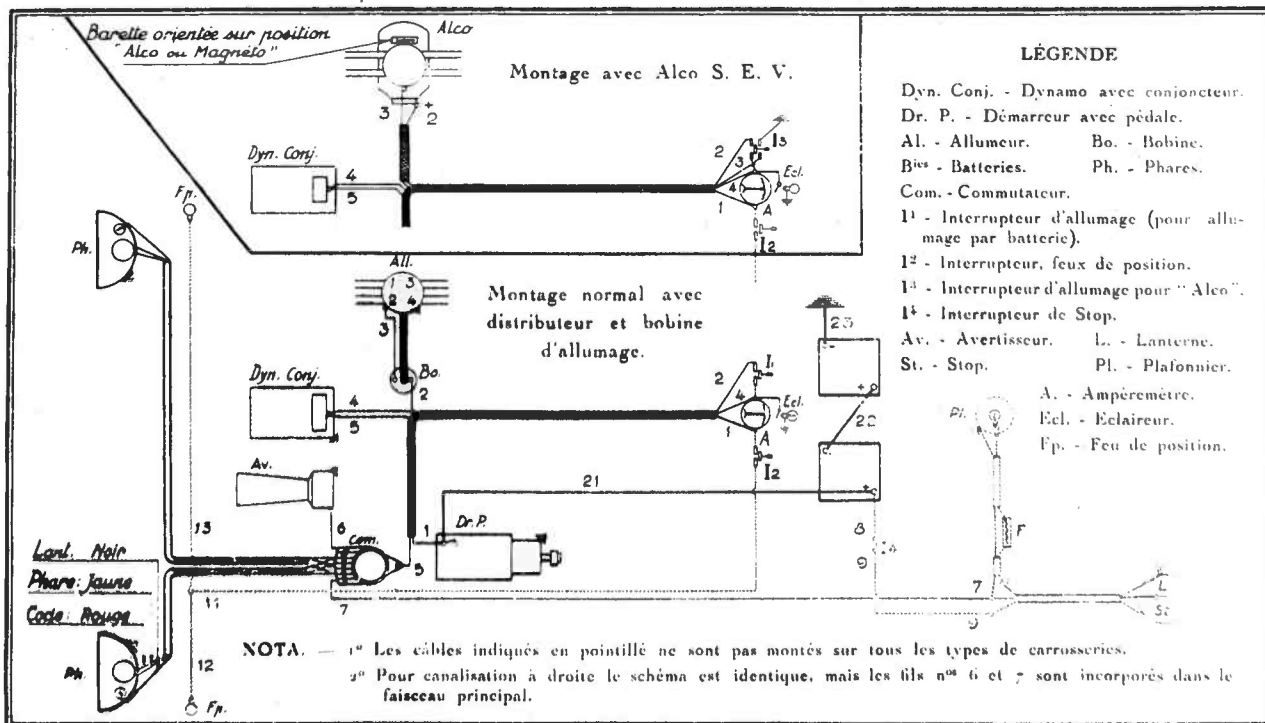


Schéma de l'installation électrique (« 201 » première version)

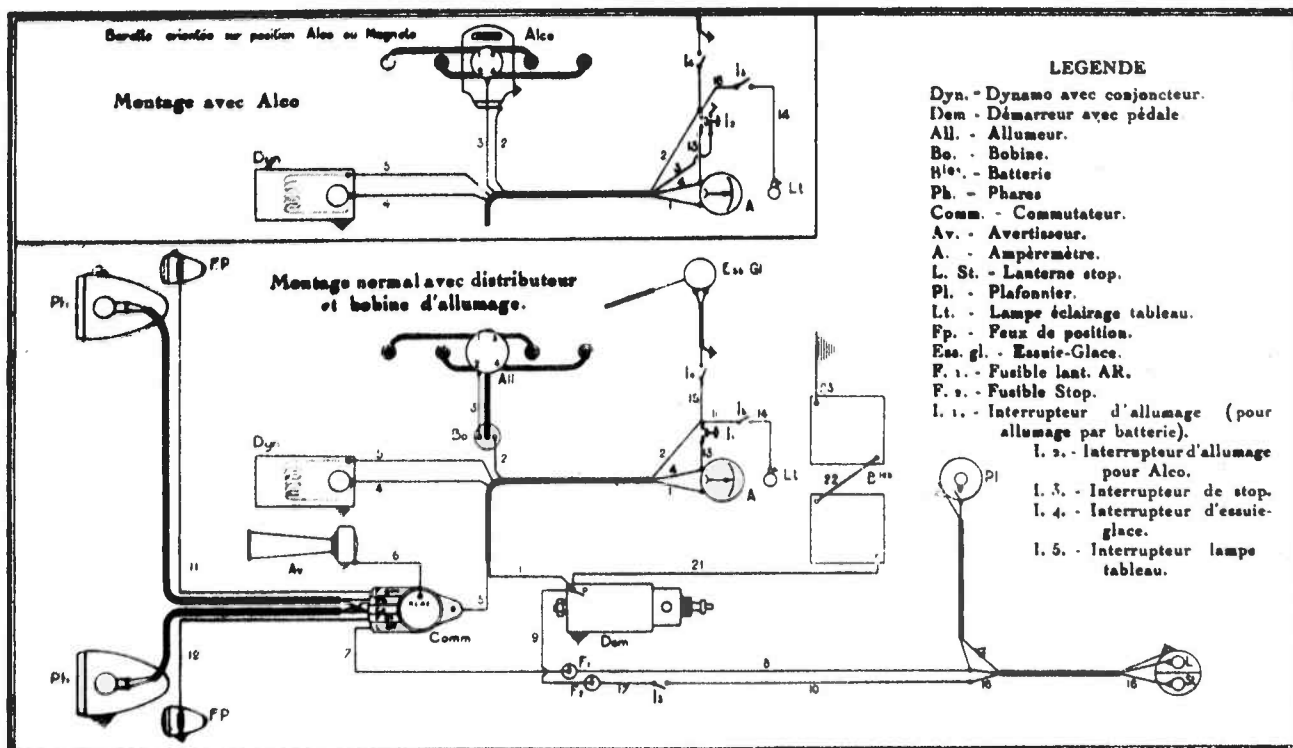


Schéma de l'installation électrique (« 201 BR »)

Plan de graissage (« 201 » première version)

A CHAQUE SORTIE
et tous les 200K^ms

CHAQUE SEMAINE
ou tous les 500K^ms

CHAQUE SEMAINE
ou tous les 500K^ms

CHAQUE MOIS ou
tous les 1500K^ms

1. Orifice de remplissage du moteur.
2. Graisseur du joint de cardan.
3. Graisseur du pédalier.
4. Butée d'embrayage (en bout de l'axe de débrayage).
5. Graisseur gauche de l'axe de renvoi des freins.
6. Boîtier de direction (à graisseurs).
7. Articulation arrière de la barre de direction.
8. Articulation avant de la barre de direction.
9. Articulation gauche de la barre d'accouplement.
10. Pivots de roue avant gauche.
11. Axe gauche du ressort avant.
12. Articulation droite de la barre d'accouplement.
13. Pivots de roue avant droite.
14. Axe droit du ressort avant.
15. Graisseur droit de l'axe de renvoi de freins.
16. Roulement milieu de l'arbre de transmission.
17. Godets graisseurs de la dynamo.
18. Arbre du distributeur (employer l'huile à moteur lorsqu'un godet huileux a précédé).
19. Pompe à eau.
20. Moyeu de roue avant droite. Même graissage à gauche.
21. Remplissage du pont-arrière.
22. Bouchon de niveau du pont-arrière.
23. Bouchon de vidange du pont-arrière.
24. Remplissage de la boîte de vitesses fermant niveau.
25. Vidange de la boîte de vitesses.

Mobilolif "AF" (Arctique hiver)

Pour le Moteur : Gargoylle Mobilolif "AF" (Arctic par temps froid au-dessous de + 30 centigrades).
Pour la Boîte de vitesses et le Pont-arrière : L'huile épaisse, spéciale pour engrenages Gargoylle Mobilolif "CW".
Pour le Palier de la pompe à eau : Le lubrifiant spécial Gargoylle Mobilubrifiant "S".
Pour les Graisseurs à pression : Gargoylle Mobilcompound ou Gargoylle Mobilubrifiant "S".
Pour le Graissage à la burette : L'huile à moteur Gargoylle Mobilolif "AF" ou Arctic.



Mobilcompound



Mobilcompound



Mobilcompound



Mobilolif AF ou Arctic



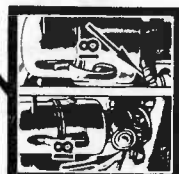
Mobilcompound



Mobilcompound



Mobilolif "S" ou Arctic



Mobilolif "S" ou Arctic



Mobilolif "S" ou Arctic



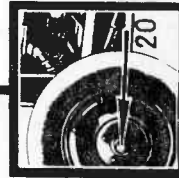
Mobilolif "S" ou Arctic



Mobilolif "CW"

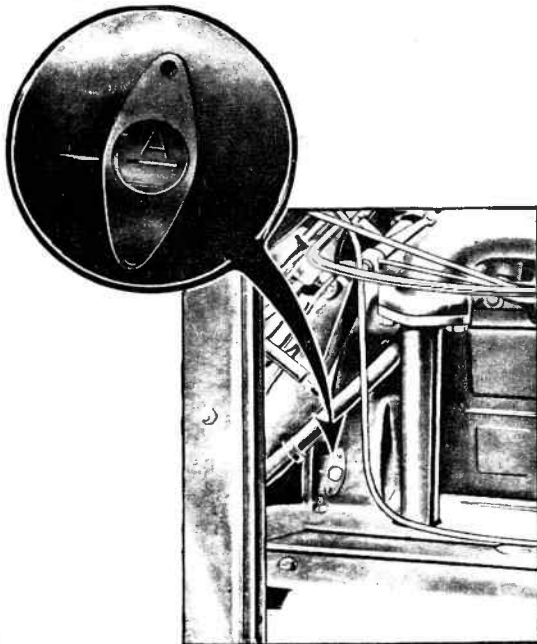


Mobilolif "CW"

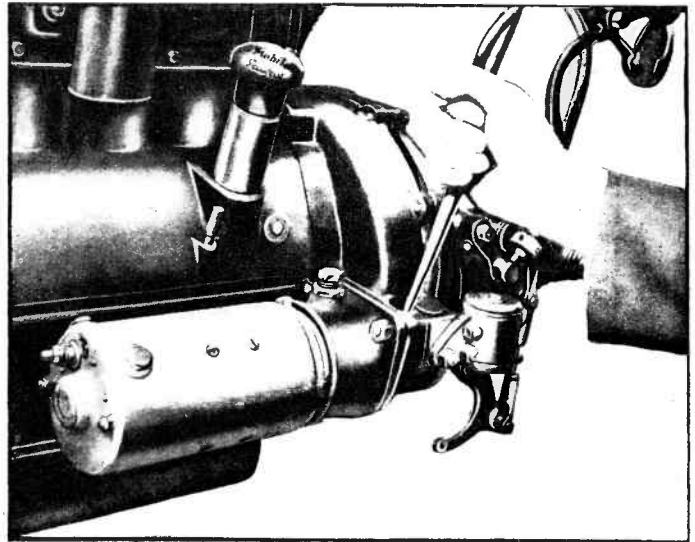


Mobilolif "S"

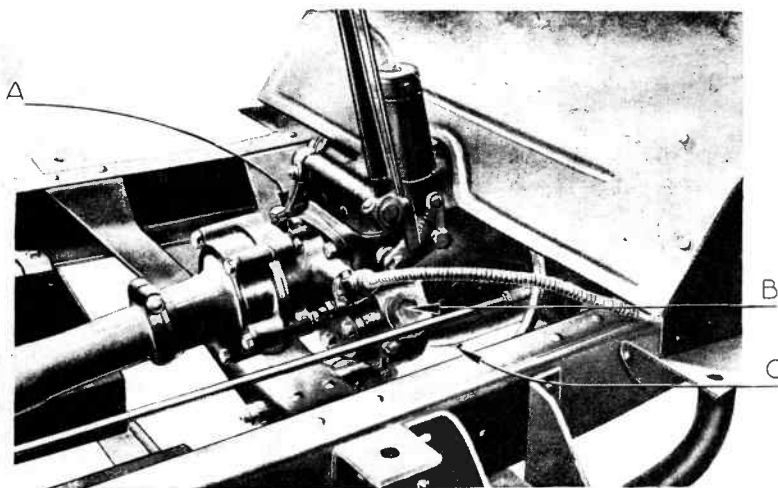
QUELQUES OPÉRATIONS D'ENTRETIEN



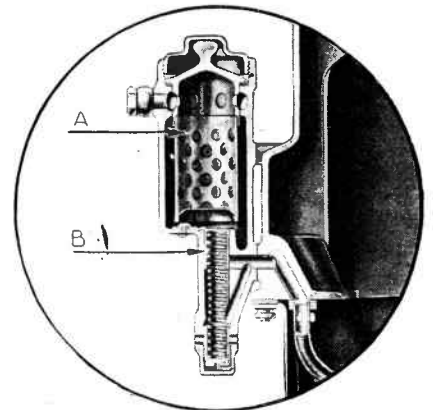
Fenêtre pour réglage de l'avance à l'allumage. Deux repères sont inscrits sur le volant moteur : P ^M (point mort haut des cylindres 1 et 4) et A (point d'allumage).



Débloquage du pignon de démarreur par l'orifice prévu à cet effet



Graissage de la boîte de vitesses et du joint de cardan. A) Graisseur du joint de cardan - B) Bouchon de remplissage de la boîte de vitesses formant niveau d'huile - C) Bouchon de vidange de la boîte de vitesses



Coupe du filtre à huile démontable
A. Trémie métallique - B. Ressort de clapet