



P. 30 ALFA GIULIA
TI SUPER CONTRE
156 GTA



P. 42 LA
CAMARGUE
EN PICK-UP
CHEVROLET



P. 64 PEUGEOT 201
POPULAIRE ET
SANS SOUCI

JAGUAR XK140 MODERNISÉE

Pour ou
contre ?



**2 CV CITROËN
CHARLESTON**

Chic années folles

**LA COTE :
LES BREAKS**



LES MODÈLES
À COLLECTIONNER,
LES TENDANCES
À LA HAUSSE,
À LA BAISSE

**FERRARI
DAYTONA**

Forces
et faiblesses



DES CENTAINES DE PETITES ANNONCES POUR RÉALISER VOS RÊVES





Peugeot 201

Un autre

Populaire par vocation, économique par nécessité, séduisante par opportunisme, la Peugeot 201 conjugue de nombreuses qualités. Instrument de l'entrée de Peugeot dans l'ère moderne, elle donne aujourd'hui accès à l'univers délaissé de la voiture d'avant-guerre. Un univers où performances et plaisirs se mesurent à une échelle différente.



monde



Et pourquoi ne pas opter pour une avant-guerre ? La Peugeot 201 est populaire, plutôt facile à entretenir, et fiable pour son âge. Que demander de plus ?

La 201 a permis à Peugeot de traverser la crise des années 30 et d'accéder définitivement au statut de grand constructeur. Polyvalente – sa gamme va du cabriolet à l'utilitaire –, construite avec des techniques à la fois éprouvées et modernes, joliment dessinée, elle constitue une sorte d'apogée de la voiture d'avant-guerre classique, avec ses archaïsmes, ses contraintes... bref, tout ce qui fait le charme de cette famille d'automobiles !

Le temps des « caisses carrées »

Impossible de se tromper : la 201 est un « tacot », comme disent les amateurs non avertis. Avec ses gros phares ronds, sa calandre aussi verticale qu'un panneau de porte – du moins les premières années –, ses ailes détachées, ses marchepieds... la 201 est un archétype de toute une époque, celle des « caisses carrées ». Si l'aérodynamisme n'est pas la qualité première de ce genre de style, le charme et la sympathie font assurément partie de ses atouts. Haut perchée sur ses grandes roues étroites, plutôt petite, la 201 n'affiche pas le luxe encombrant d'une Rolls ou la classe un peu voyante d'une Hispano. La Peugeot 201 est une auto différente car d'avant-guerre, mais discrète parce que populaire. Bien sûr, cette image varie selon les versions, qui sont nombreuses. On peut être sensible aux angles droits d'une berline, qui lui donnent un aspect sévère ; aimer la ceinture de caisse nette et précise d'une torpédo ou bien préférer les lignes plus arrondies d'un roadster. A moins que vous ne soyez fan d'utilitaires ? Peugeot vous laisse le choix : vous avez droit à la conduite intérieure commerciale, au torpédo commercial voire carrément à la camionnette. Pléthorique, la gamme 201 varie les plaisirs. C'est tout aussi vrai à l'intérieur où les multiples modèles et versions sont dotés de niveaux de finitions très variés – mais toujours de bonne qualité –, du simple tissu à la garniture en laine. >

La Peugeot 201 est une auto différente car d'avant-guerre, mais discrète parce que populaire.

La cote*

Berline 1929-1932 : **2 200 € / 7 200 €**

Coupé-spider ou décapotable

1930-1932 : **2 300 € / 9 500 €**

Roadster 1930-1931 :

6 000 € / 18 000 €

Torpédo 4 portes 1930-1931 :

4 000 € / 13 000 €

201 E berline : **2 000 € / 7 200 €**

201 E coupé-spider 1931-1932 :

3 300 € / 9 500 €

201 C berline 1932 :

2 300 € / 6 700 €

201 C coupé-berline / spider /

décapotable 1932 :

3 000 € / 11 000 €

201 C roadster 1932 :

6 500 € / 19 000 €

201 L limousine 1932 :

2 100 € / 6 900 €

201 B 1933 : **1 500 € / 7 500 €**

201 BR 1934 : **1 500 € / 6 900 €**

201 D coach 1935-1936 :

2 200 € / 7 500 €

201 M limousine 1936-1937 :

1 800 € / 5 300 €

201 M cabriolet 1936-1937 :

6 100 € / 14 000 €

* Le premier prix indique un modèle complet mais à restaurer entièrement, le second, un exemplaire en très bon état de marche et de présentation et non en état « concours », et sans modifications notables.



L'accastillage de la 201 est typé années 30. C'est dans ces détails que réside le charme de l'auto.

Comble de l'exotisme, sur les premiers modèles, la pédale d'accélérateur se trouve au milieu du pédalier, « à la place » de la pédale de frein.

> Dans tous les cas, l'atmosphère est là. On remonte le temps, on respire d'autres odeurs, on compose avec d'autres contours. L'univers dans lequel on évolue est déjà en soit un voyage. Pas la peine de se presser. Prendre son temps, c'est en profiter...

Une autre façon de vivre l'automobile

D'ailleurs, on n'a pas le choix. Qu'elle fasse 23 ou 35 ch, la 201 n'est pas un foudre de guerre. Elle n'est pas faite pour ça. Avec elle, on ne risque pas de perdre ses points : sa vitesse de croisière oscille entre 60 et 70 km/h ! De fait, on est confronté à une autre façon d'utiliser et de profiter de l'automobile. Il faut apprendre. Nombre de réflexes, d'évidences n'ont plus court au volant d'une voiture de cette époque. Sur la 201, l'avance à l'allumage se corrige encore à la main et, le cas échéant, on peut être amené à démarrer à la manivelle. La direction est dure, le double débrayage pour passer les vitesses – sans synchro les premières années – est une nécessité, le freinage ralentit et, comble de l'exotisme, sur les premiers modèles, la pédale d'accélérateur se trouve au milieu du pédalier, « à la place » de la pédale de frein. Autant d'aspects dépaysants à ajouter au comportement même d'une telle auto. A 60 km/h, on ne trafique pas son téléphone portable, on ne sélectionne pas sa radio préférée. On conduit. On vit avec sa voiture, on respire les effluves d'huile et d'essence, on écoute fonctionner son moteur, avec ses bruits d'aspiration, ses pétarades, ses à-coups... Rien n'est filtré. Grâce au réseau routier moderne, ce qui était une aventure à l'époque est aujourd'hui une >

Entretien et budget

CONSOMMATION

De 8 à 10 l/100 km. On utilise du super « plombé » ou éventuellement du 95. L'usage d'additif se limite au dépannage car il a tendance à réduire les performances.

VIDANGE/GRAISSAGE

Tous les ans, environ 5 l d'huile minérale. Filtre à tamis à nettoyer avec la vidange. Boîte de vitesses tous les 3-4 ans. Graissage à chaque sortie des pivots du train AV et des biellettes de direction et, tous les mois,

la transmission (croisillon) et le boîtier de direction, entre autres... Attention au pont arrière à vis qui comporte une couronne bronze et exige l'emploi exclusif d'une huile « extrême pression » sous peine de destruction.

DISTRIBUTION

Par chaîne. R.A.S. Vérification du jeu aux soupapes tous les ans.

ALLUMAGE/CARBURATION

Contrôle des vis platinées avant les beaux jours. Le carburateur est très simple, son réglage est aisé et peu fréquent. Ne pas oublier le nettoyage du filtre à air métallique présent sur

les dernières versions. Bougie culot de 18 mm : 6,6 € l'unité.

EMBRAYAGE

Entraîné par biellettes, il est extrêmement robuste. 292,75 € mécanisme et disque.

AMORTISSEURS

Hydrauliques à bras. 36,50 € l'unité (en occasion).

PNEUMATIQUES

Plusieurs dimensions existent, la plus répandue étant le 12 x 45, disponible dans la gamme collection Michelin. 265,27 € le pneu.

ÉCHAPPEMENT

En raison de l'inactivité, l'échappement se détériore

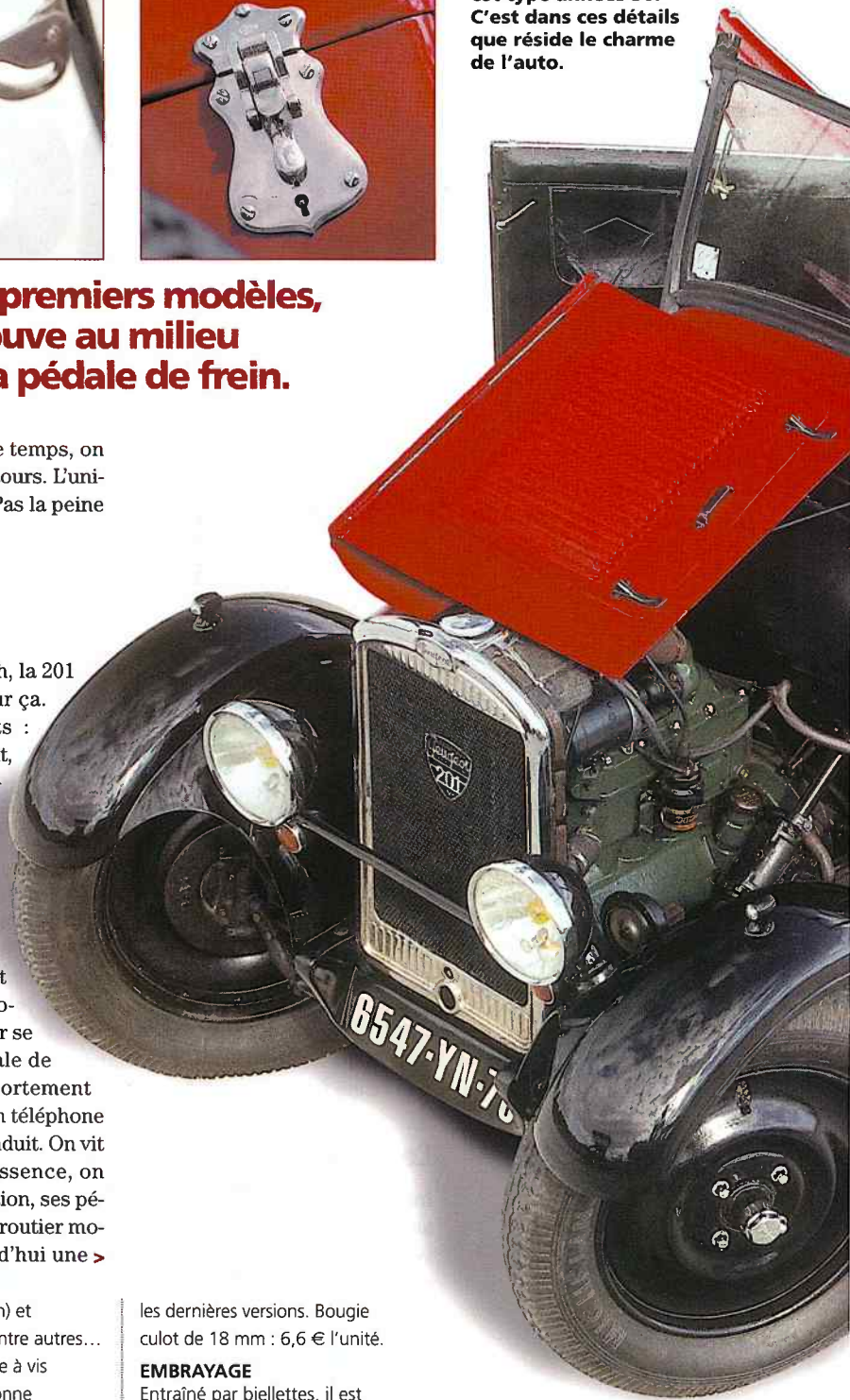
fréquemment au bout de cinq ans. L'alternative ligne Inox existe et certains amateurs n'hésitent pas à les fabriquer eux-mêmes ! 286,45 € la ligne complète acier.

CARTE GRISE

Exemple en Ile-de-France, 15 € par cheval fiscal soit de 90 € (6 CV) à 120 € (8 CV).

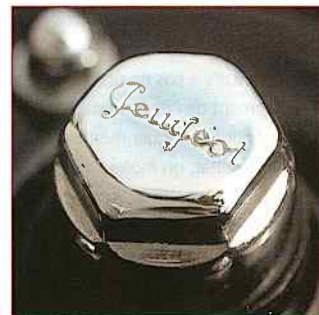
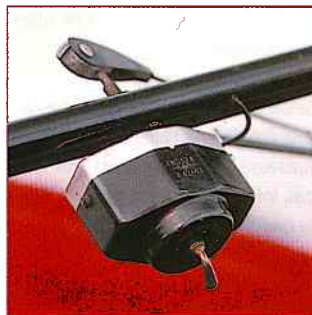
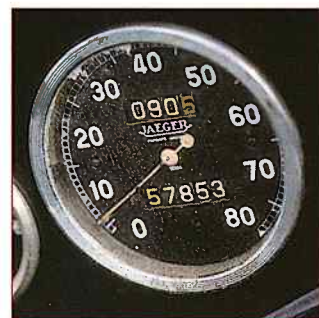
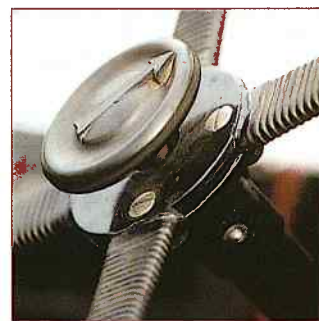
ASSURANCE COLLECTION

43 € par an (responsabilité civile).





Attention, une avant-guerre recèle des commandes aujourd'hui disparues : l'avance à l'allumage, le moteur d'essuie-glace apparent, le bouchon de radiateur d'eau à vue, le compteur avec 80 à l'heure maxi... Autres temps !



Pièces détachées

DISPONIBILITÉ

Tout n'est pas rose au royaume de la pièce. Hormis les organes mécaniques, il n'existe quasiment que de l'occasion et il n'est pas toujours facile de retrouver l'accessoire ou l'élément mécanique correspondant à l'une des innombrables versions de la 201. Patience et assiduité dans les bourses d'échange, troc, stockage de pièces « au cas où » et lecture systématique des petites annonces sont des réflexes indispensables, en plus des rares professionnels

spécialisés dans le domaine.

Ne pas oublier les clubs – Peugeot, mais aussi certains clubs régionaux – qui peuvent donner un coup de main efficace.

INTERCHANGEABILITÉ

La 201 ayant connu plusieurs évolutions majeures, tant au niveau mécanique que du châssis, il n'est pas toujours évident de monter des pièces d'une version sur l'autre. Certaines correspondances existent avec la 301, mais il n'est pas dit que cela vous facilite la tâche...

QUELQUES PRIX

Porte AV complète (occasion), 152 € - Capot moteur (occasion), 121,50 €

(prix variable selon état) -

Aile AV/AR (occasion), 114 € -

Pare-chocs AV/AR (occasion), 83,50 € -

Optique AV (occasion), 83,50 € -

Dynamo, 191 € - Garniture

de frein (à couper), 47,72 €.

Prix aimablement communiqués par Dépanoto (tél. : 02 37 52 43 25).

Bibliographie

Ce n'est pas gagné ! Les voitures d'avant-guerre sont traditionnellement peu représentées dans les catalogues des éditeurs, surtout s'il s'agit de populaires... Le salut ne vient que d'ouvrages

généraux. Pour vous consoler, vous pouvez vous tourner vers le club Les Amis du Lion (tél. : 01 46 72 70 47 ; amisdulion@amisdulion.net) qui édite – pour ses membres – un ouvrage technique complet sur l'entretien et la restauration des 201.

Peugeot, l'aventure

automobile, par Dominique Pagneux, éditions E.T.A.I., 44,95 € (généralités). Ouvrage disponible par correspondance auprès de La Boutique du Collectionneur, tél. : 01 60 39 69 32.

Que surveiller ?

IDENTIFICATION

La plaque de châssis comportant le numéro de châssis et le type est sur la cloison pare-feu, dans le compartiment moteur (sur la droite en regardant la voiture de face).

Le numéro moteur se trouve sur une plaque fixée sur la partie droite du bloc (voiture face à soi), au-dessus du carter d'huile. On trouve aussi le numéro du bloc gravé sur la gauche, derrière le filtre à huile.

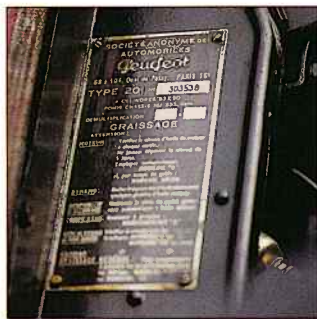
STRUCTURE/CARROSSERIE

La zone sensible de la carrosserie se trouve surtout au niveau des bas de portes. Mais le point le plus important est toute l'ossature en bois qui supporte la carrosserie. Non visible, la menuiserie peut très bien avoir souffert sans que rien ne le laisse deviner. Vérifier en priorité l'entourage du pare-brise, particulièrement au niveau des charnières de portes.

R.A.S. concernant le châssis.

MOTEUR/BOÎTE

L'ensemble est aussi robuste que simple. De plus, le but n'étant pas de faire de la vitesse, il est rare que ces mécaniques soient poussées dans leurs derniers retranchements. Penser simplement à vérifier les niveaux avant chaque utilisation et le tour est joué ! Autre petite précaution d'usage : ne pas oublier de fermer le robinet d'essence placé dans l'habitacle, sous le réservoir d'essence. Fonctionnant par gravité – il n'y a pas de pompe –, l'écoulement de l'essence dans le moteur peut continuer même à l'arrêt. Résultat, un moteur « noyé » voire, plus grave, un « rinçage » des cylindres, cause d'un serrage moteur.



Fâcheux. Sinon, un moteur de 201 est, selon certains témoignages, capable d'encaisser 100 000 km sans démontage... mais avec beaucoup de fumée ! Ça vous laisse de la marge...

TRAINS ROULANTS

A tringles, les freins à tambours doivent être vérifiés et réglés régulièrement. Par chance, le système de réglage – par une vis papillon derrière le flasque du tambour – est particulièrement simple. Veiller aussi à ce que les moyeux de roues ne soient pas desserrés.

FINITION/ÉLECTRICITÉ

Selon les modèles, la 201 peut avoir une finition spartiate ou plutôt luxueuse. Mais, dans la majorité des cas, intérieur et sellerie ont été refaits, la qualité de la finition dépend

surtout des compétences du restaurateur et du budget du propriétaire... Quant à l'électricité, elle ne brille pas par sa complexité. Les pannes, rares, ne sont pas difficiles à localiser ! Lors d'un achat, vérifier que le faisceau est celui d'origine. Gainés et toilés, les fils de l'époque peuvent avoir durci et être devenus cassants. Il est alors plus sage de changer le faisceau.

Nos conseils

L'achat d'une Peugeot 201 soulève plusieurs questions. La première, qui se pose à de nombreux passionnés, est de faire le pas du véhicule d'avant-guerre. Un pas qui soulève nombre d'inconnues, et suppose une autre façon de pratiquer

Avec une cote et un budget d'entretien raisonnables, la Peugeot 201 permet une initiation « économique » à la voiture d'avant-guerre. Sympa.

l'automobile, voire carrément de pratiquer le milieu de l'automobile ancienne... Cette question de vivre la voiture de collection autrement posée, le choix de la 201, quel que soit le modèle, est une option intéressante car elle constitue une entrée en matière raisonnable. Ce qui est loin d'être toujours le cas pour des véhicules de cette époque. Reste un dilemme à trancher : restaurée ou pas restaurée ?

Si vous êtes un peu mécano – ou bien entouré – et que l'auto est complète, cela vaut le coup d'autant que nombres de 201 restaurées ne le sont que superficiellement. Un prétexte aussi pour mieux comprendre sa voiture. Une façon comme une autre de faire connaissance avec l'avant-guerre...

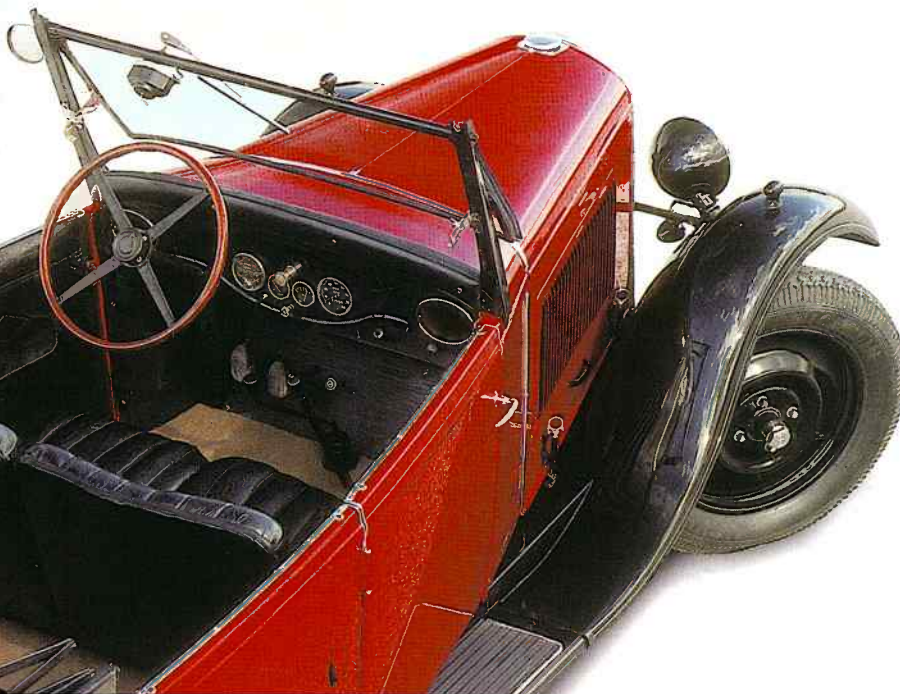
Points forts

- Beaucoup de sensations !
- Très simple à restaurer
- Cote accessible
- Fiabilité

Points faibles

- Conduite très typée
- Disponibilité des pièces
- Entretien parfois contraignant
- Performances limitées

Quitte à choisir une avant-guerre, autant qu'elle permette de rouler cheveux au vent. D'ailleurs, les cabriolets offrant plus de 2 places sont rares, quelle que soit l'époque.





Dimanche à la campagne

« J'ai une boulimie de voitures anciennes ! » Nicolas Michaut ne boude pas son plaisir. Les voitures de collection, il les aime, et il ne s'en prive pas. Pas moins de dix autos ont pris place dans son garage, essentiellement des populaires françaises des années 60. Avec une tendresse pour Peugeot et la 404 qu'il possède en berline, cabriolet... et break ! Dans ce contexte, pourquoi l'avant-guerre ? « Je cherchais quelque chose d'un peu plus hors normes, de plus exceptionnel. J'avais envie d'une auto plus ancienne... » Ce besoin d'exotisme est récompensé par l'achat d'une superbe 201 torpédo de 1930. Une auto refaite de A à Z par le précédent propriétaire, ancien professeur de techno : « L'auto a été complètement reconstruite ! Quand je l'ai achetée, je savais que je n'aurai plus qu'à tourner la clé... » Nicolas entre alors dans un autre univers. Déjà par l'utilisation du véhicule : « Ça saute dans tous les sens, et j'ai dû apprendre le double débrayage. Il a fallu que je m'adapte. » Tout ceci dans un style « Dimanche à la campagne » que Nicolas prend avec humour : « C'est une auto sympa pour les pique-niques : 60 km/h maxi ! Et dans les montées, c'est fini ! » Mais cela fait partie du charme de cette voiture « mignonne et facile d'entretien » qui suscite la sympathie : « Avec la 201, on a vraiment l'impression d'être dans la voiture de collection. Et le regard des gens est différent, sans doute parce qu'on est dans une catégorie de véhicules qu'ils n'ont pas connus... » Ne dit-on qu'il n'y a de nouveau que ce qui a été oublié ?

On peut rouler longtemps et sans problèmes avec une 201 pour peu qu'on oublie de « prendre des tours » et qu'on s'abstienne de freiner à la corde.

> excursion dans le temps, mais à moindres frais. Les routes n'étant plus irrégulières, la raideur des suspensions n'est pas une torture, simplement une usine à sensations. N'est-ce pas ce que l'on recherche aujourd'hui ? Evidemment, une 201 a ses limites. Les longs trajets ne s'abordent pas de la même manière, mieux vaut éviter les nationales et leurs conducteurs trop pressés, et les parcours de nuit ne sont pas spécialement recommandés... Cela dit, rouler longtemps et loin avec une 201 est tout à fait possible. Mais à son rythme !

Simple !

On peut s'interroger à juste titre sur la fiabilité et les contraintes d'une auto comme la 201. Même si une voiture de cette époque mérite des égards, son entretien n'est pas complexe. La mécanique peut même être qualifiée de simple, les accessoires étant quant à eux réduits à leur plus simple expression. On peut rouler longtemps et sans problèmes avec une 201 pour peu qu'on oublie de « prendre des tours » ou qu'on s'abstienne de freiner à la corde. En contrepartie, le fonctionnement d'une 201 n'est pas une science exacte. On peut avoir à se retrousser les manches, comme pour toute voiture ancienne, à faire des choses soi-même – car les pros ne sont pas légion –, voire à bidouiller un détail pour améliorer le fonctionnement du moteur. Mais cela fait partie du jeu, la 201 appartient encore un peu à l'époque des pionniers où les villes n'étaient pas modelées par l'automobile, où les routes de campagne n'étaient recouvertes que de poussière et où on n'était pas sûr de trouver une station-service tous les 50 kilomètres... Cette époque-là existe encore, pour pas trop cher, et on a encore le droit de la faire revivre sur nos routes de campagne. Profitez-en !

TEXTE : JOËL PEYROU - PHOTOS : DANIEL DENIS

Un grand merci à Guy Masmonteil (club Les Amis du Lion, tél. : 01 46 72 70 47 ; www.amisdulion@amisdulion.net) et Jean-Pierre Ousty (amicale Les passionnés du Lion, tél. : 05 53 79 09 85 ; mail : ojeanpatrick@aol.com) pour leur contribution ainsi qu'à Nicolas Michaut pour le prêt de sa magnifique 201 torpédo.

Evolution

1929 : présentation de la 201, premier modèle dont la dénomination comporte un « zéro central ». 4 cylindres en ligne refroidi par eau, pistons en alliage léger, soupapes latérales et culasse détachable. Un carburateur horizontal Solex. 1 122 cm³ (63 x 90 mm), 23 ch, 80 km/h. Boîte de vitesses 3 rapports. Suspension par ressorts à lames, châssis avec longerons et traverses.

1931 : 201 E avec châssis court et ressorts arrière inversés. Absence de malle. 201 X à moteur Bugatti (20 exemplaires).

1932 : 201 S/CS roadsters exclusivement conçus pour la compétition.

1932 : 201 Confort avec train AV à roues indépendantes.

1933 : 201 B, pour « Bloctube », terme désignant le nouveau châssis renforcé. Tous les modèles ont les roues AV indépendantes.

1934 : moteur 1 307 cm³ dérivé des 301. 28 ch et 85 km/h. Pignons de boîte à taille hélicoïdale avec synchro sur les 2^e et 3^e rapports.

1936 : ultime série avec la 201 M qui reprend la caisse et le moteur des défuntes 301. 1 465 cm³, 35 ch, 100 km/h.

1937 : fin des 201.

Production : 139 181 exemplaires, tous modèles confondus.