

PETITES ANNONCES GRATUITES

# Rétro passion

## Lancia Fulvia Sport



ESSAI AUTO

**PEUGEOT  
201 C 1932**



ESSAI AUTO

**FORD CAPRI  
1300 XL**



36 CCW 87

# Austin Mini Countryman Mk1

19653 - 190 - F: 4,00 €





Une voiture idéale et fiable pour sillonner la campagne.

# Peugeot 201 C 1932

## La populaire salvatrice

À la fin des années vingt la petite Peugeot type 190 de 5 HP est vieillissante. Les ventes des voitures haut de gamme de la marque au lion rugissant sont faibles et les finances pas très florissantes. Il faut réagir ! La fabrication d'une nouvelle voiture populaire s'impose pour faire face à des concurrents comme Mathis, Amilcar, Licorne, Fiat France ou Rosengart. La 201 part à la conquête du marché de l'automobile.

C'est en 1929 que Buñuel étonne et trouble le public avec son film *Le chien andalou*. Marcel l'Herbier, lui, met à l'index le manque de moralité et de scrupules du monde de la finance dans *L'argent*. Sur les pistes la marque Bugatti se distingue avec la victoire du pilote Williams au premier GP de Monaco et celle de Louis Chiron au GP des Nations. Au Salon de Paris, la 201 Peugeot 6 ch fait son entrée dans le monde. Cette voiture qui succède aux 172 et 190 ouvre pour Peugeot l'ère des voitures modernes et annonce une santé financière retrouvée.

### Petite et bien faite

La nouvelle Peugeot est fort bien accueillie par le public et la presse. Dans les faits, la 201 est commercialisée depuis le mois de juillet et connaît le succès immédiat. Grâce à elle, Peugeot très éprouvé financièrement suite au dépôt de bilan de la banque d'affaires Oustric redresse la barre. La 201 bénéficie de la réputation (justifiée) de sérieux de Peugeot. La demande va croissante et il faut augmenter la production. À partir de septembre 1931 la voiture devient 201C (C pour confort). Elle se distingue facilement de sa sœur aînée par son capot avec ses ouïes d'aération horizontales. Et surtout par sa suspension avant à roues indépendantes. Un mode de suspension fort peu répandu à l'époque surtout sur une voiture populaire de petite cylindrée. La suspension Peugeot due à l'ingénieur Brouhiet est constituée à sa partie inférieure par des bras articulés au centre de la traverse avant. La partie supérieure étant constituée par un ressort à lames, l'ensemble se comporte comme une suspension à parallélogramme. Pour un bon guidage du train avant les bras inférieurs sont reliés à des bielles de réaction articulées au centre de la seconde traverse du châssis. Le tout forme un triangle indéformable. Chaque articulation est montée sur *silentbloc*. La direction classique pour l'époque se fait par boîtier à vis avec bielle pendante. La suspension arrière est à ressorts quart elliptiques inversés comme sur les Bugatti. Le moteur de notre 201C de 1932 est un classique qua-

tre cylindres à soupapes latérales, contrairement aux types 172 et 190 la culasse est détachable. Le vilebrequin monobloc est monté sur deux paliers régulés. L'arbre à cames placé sur le côté droit du bloc repose sur quatre paliers. Avec ses portées de paliers cémentées et rectifiées il tourne directement dans la fonte du bloc, efficacement lubrifié sous pression. Une disposition que quelques dizaines d'années plus tard certains attribueront à l'industrie japonaise, sans commentaires ! Le même arbre à cames entraîne le distributeur d'allumage et la pompe à huile. De la technique classique mais réalisée avec soin, dans la tradition Peugeot. Le système de lubrification sous pression fonctionne sous 2,5 kg et peut



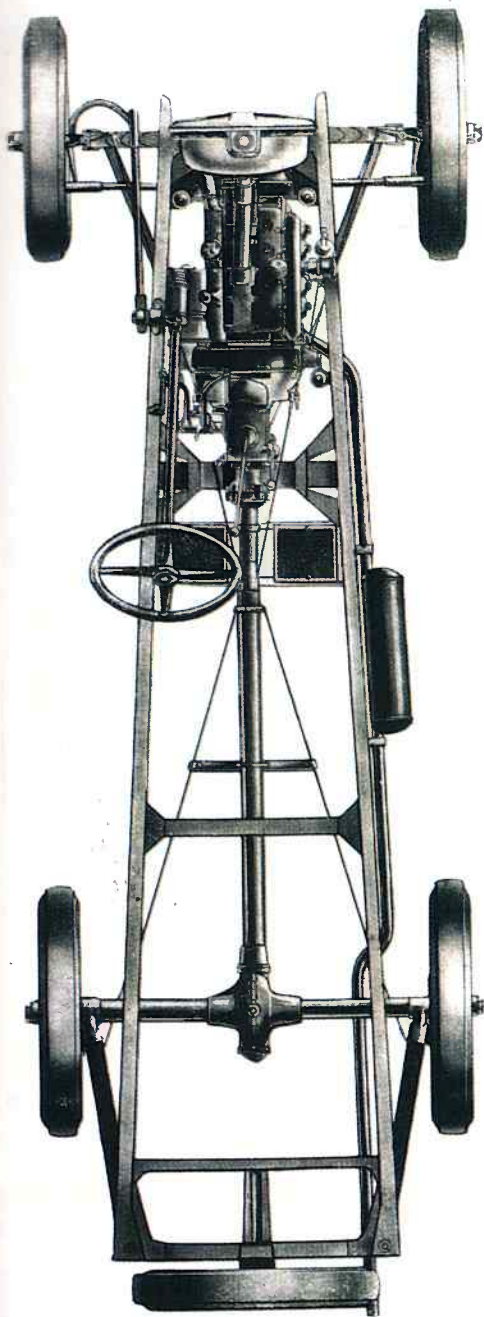
Avec son pare-chocs à lame plate le modèle 201 1932 part à la conquête de Paris.



Avec sa garde au sol importante la 201 se moque des ornières.



Le sympathique visage de la 201



Vue en plan du châssis montrant la triangulation du train avant.



Vue de 3/4 arrière avec la malle coquille, typique de l'époque.

monter à plus de 3,5 kg. Il comporte un filtre extérieur facilement accessible et pouvant être nettoyé. La dynamo de 12 volts est montée sur la culasse et supporte le ventilateur, son axe à l'extrémité arrière entraîne la pompe à eau. Les bielles réglées sont en acier matricé, les pistons en alliage léger. Les soupapes sont actionnées par des poussoirs réglables. Comme sur beaucoup de moteurs de l'époque, le jeu de fonctionnement des soupapes est important et doit être respecté. L'allumage de type batterie-bobine se fait par distributeur avec l'ordre d'allumage 1, 3, 4,

2 et le calage est facile. Sur le volant moteur figurent plusieurs repères, l'un d'eux donne le PMH des cylindres 1 et 4, le cylindre 1 étant celui situé à l'avant du moteur, près de ce repère un second marqué A indique le point d'allumage.

### Pas de révolution mais une évolution

Sa suspension avant à roues indépendantes fait de la 201C une voiture moderne pour son époque, c'est une réussite technique et commerciale. En effet, la 201 n'est pas une voiture fragile et étriquée mais une véritable



bielle de liaison et de réaction

bielle articulée

Principe de la suspension de la 201C.

### HLM pour gallinacés

Lorsque son propriétaire actuel trouve sa 201, celle-ci sert de poulailler. Elle n'a plus ses roues d'origine mais des roues de Simca 5. La voiture est relativement complète, mais il faut tout revoir ! L'intérieur est ruiné, les sièges qui ont été retirés de la voiture sont réduits à l'état de carcasse. La mécanique a relativement bien survécu. L'embellage est refait, le moteur est démonté et vérifié. La boîte de vitesses et le pont n'ont pas beaucoup souffert des outrages du temps. La voiture est remise en état par un garagiste de Fontainebleau. Il faut entièrement reconstruire l'ossature bois de la carrosserie, un sellier retraité accepte de refaire tout l'intérieur de la voiture avec du tissu d'origine. La restauration de la voiture s'étale sur environ deux années. Quel beau résultat ! Depuis lors, cette charmante demoiselle roule tranquillement pour le plus grand plaisir de son heureux propriétaire.

**Peugeot 201 C 1932**

Fiche technique

- Moteur**
- 4 temps
  - 4 cylindres en ligne
  - Distribution à soupapes latérales, arbre à cames du côté droit dans le carter entraîné par chaîne à rouleaux
  - Deux soupapes par cylindre, jeux 0,15 à l'admission et 0,25 à l'échappement
  - Calage moteur : AOA 0,25 mm avant le PMH, RFA 11,14 mm après le PMB, AOE 16,1 mm avant le PMB et RFE 0,25 mm après le PMH
  - Allumage par batterie-bobine avec distributeur, avance 0,5 mm avant le PMH plein retard
  - Dynamo 12 volts
  - Deux batteries de 6 volts montées en série
  - Cylindrée : 1 122 cm<sup>3</sup>
  - Méssage x course : 63 x 90
  - Puissance : 23 ch à 3 500 tr/min.
  - Rapport volumétrique : 5,4 à 1
  - In carburateur horizontal Solex 26 FHDS, gicleur 105
  - Lubrification sous pression avec filtre à huile
  - Refroidissement à eau avec ventilateur et pompe
  - Transmission aux roues arrière par arbre
  - Arbre à vis et couronne en bronze, rapport 4 x 25
  - Embrayage bidisque à sec
  - Boîte à vitesses à 3 rapports, plus marche arrière
- Suspension**
- Devant : roues indépendantes suspendues par un essort à lames transversal et bras articulés,
  - Derrière : par ressorts quart elliptiques système Bugatti
  - Amortisseurs hydrauliques
  - Freins à tambours à commande mécanique sur les quatre roues,
  - Frein à main sur les roues arrière
  - Roues acier à voile plein
  - Pneumatiques de 12 x 45
- Dimensions/Poids/Capacités**
- Empattement : 2,53 m
  - Hauteur avant : 1,12 m
  - Hauteur arrière : 1,15 m
  - Longueur : 3,72 m
  - Poids : 970 kg.
  - Capacité essence : 29 litres.
  - Capacité huile : 6 litres.
  - Capacité eau : 8,5 litres.
  - Vitesse : environ 80-85 km/h.



**Au-dessus du pare-brise qui peut s'ouvrir, un petit filet bien utile.**



**Intérieur accueillant et confortable entièrement refait avec du tissu d'origine.**

ble automobile capable de faire de la route sans problème et d'offrir quatre véritables places. Robuste, de ligne harmonieuse, elle est confortable et relativement bien isolée du bruit. Son démarrage, facile à condition de ne pas oublier d'ouvrir le robinet du réservoir d'essence placé sous le tableau de bord et qui est en charge. Procédé avantageux qui permet de supprimer la pompe à essence. Sur route, la voiture aurait mérité une boîte à quatre rapports mais au début des années trente

cela était très rare. Les côtes sont gravies sans difficultés, le moteur fait preuve d'une très bonne volonté. Bien sûr, les reprises ne sont pas fulgurantes, surtout parce qu'aux changements de rapports le régime retombe avec le double pédalage. Phénomène d'autant plus sensible en ville où l'on ne roule pas vite. La 201 évoluera en quatorze versions et sa fabrication cessera en 1937. La 201C sera fabriquée à 9 565 exemplaires de septembre 1931 à décembre 1932. Aujourd'hui encore la 201C reste une voiture attachante, fiable et agréable à utiliser. Elle nous incite à parcourir nos routes de campagne en fredonnant Charles Trénet : « Douce France... » !

**Texte : Patrick Negro**  
**Photos : Patrick et Alexis Negro**

*Remerciements à M Daniel Prieur de L'Aventure Peugeot pour son aide amicale.*

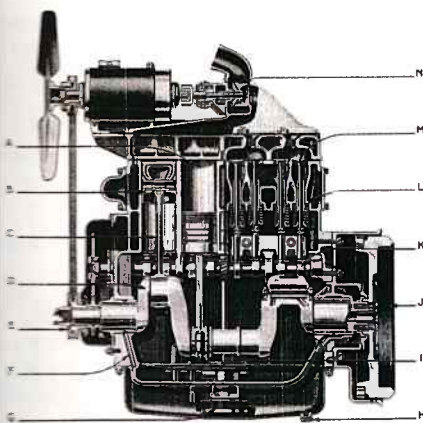


Fig. 4. — Coupe longitudinale du moteur.

- A) Cylindre.
- B) Piston.
- C) Bielle.
- D) vilebrequin.
- E) Poussoir de commande du ventilateur.
- F) Conduite 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.

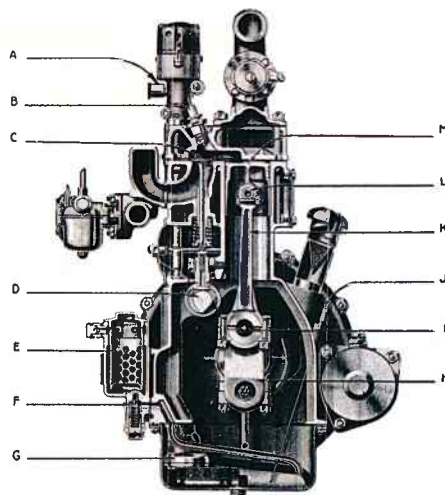
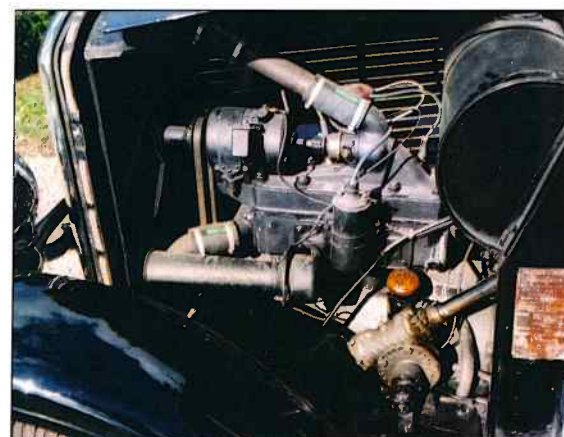


Fig. 5. — Coupe transversale du moteur.

- A) Graisseur du distributeur.
- 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.

**Coupe longitudinale et transversale du moteur.**



**Le moteur avec, au dessus, le réservoir en charge.**