

RENCONTRE

CARROLL SHELBY
PARLE

ESSAI

2 CV SAHARA

RETOUVAILLES

LAMBORGHINI
MARZAL ET
ESPADA

RETRO WISSEUR



DOSSIER

PEUGEOT 201

M1613 - 58 - 35,00 F



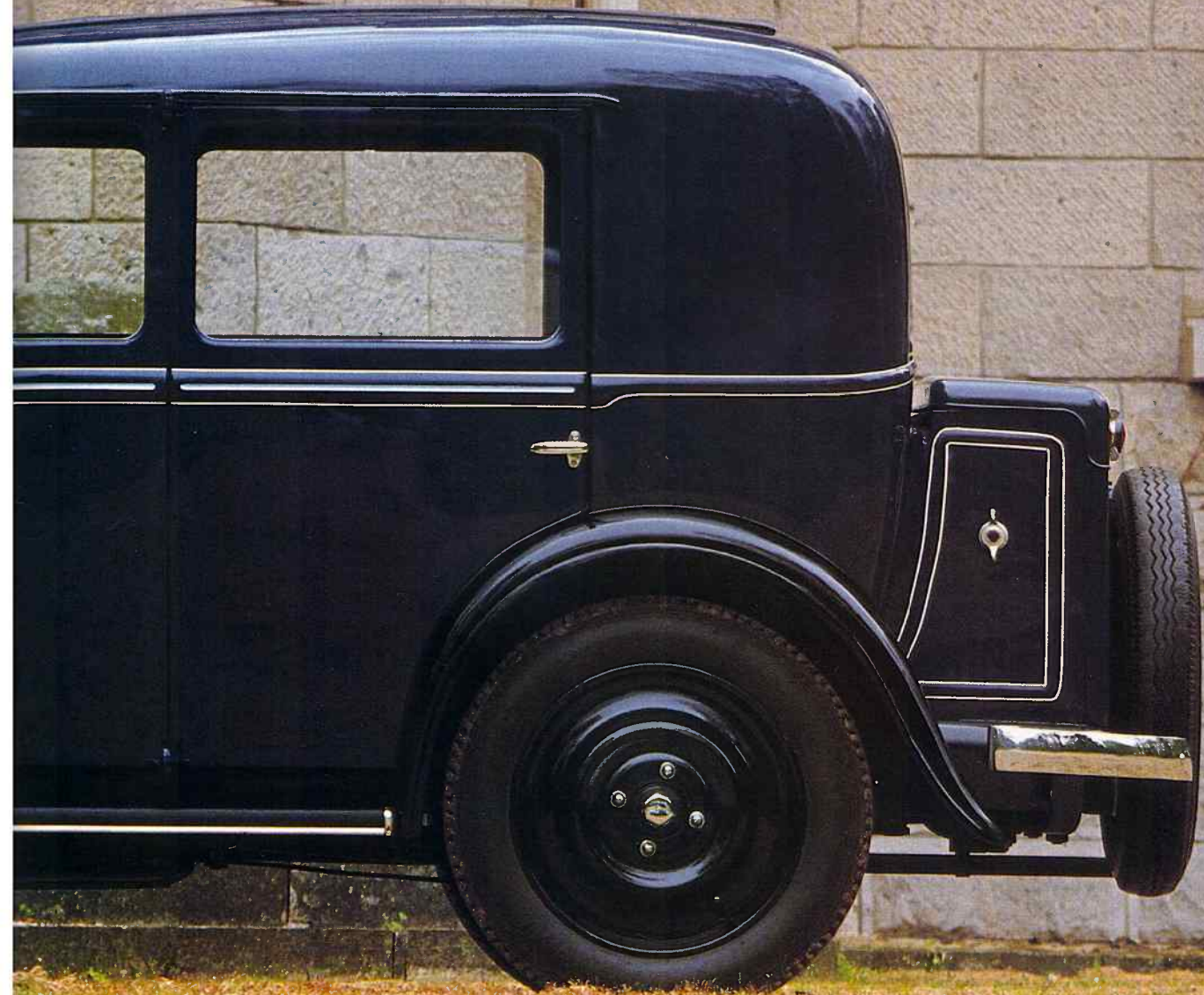


Il était une fois LA PEUGEOT 201

Tombée à point nommé pour contrer les effets de la crise de 1929, populaire à la ville comme dans les campagnes, la 201 a marqué pour Peugeot la réorganisation d'une gamme jusque-là un peu confuse, puisque c'est elle qui inaugura ce fameux système de dénomination avec zéro central. Petite mais pas étriquée, économique mais jolte, la 201 fut elle aussi un sacré numéro...

Par Jean-Eric RAOUL et Claude BOHÈRE

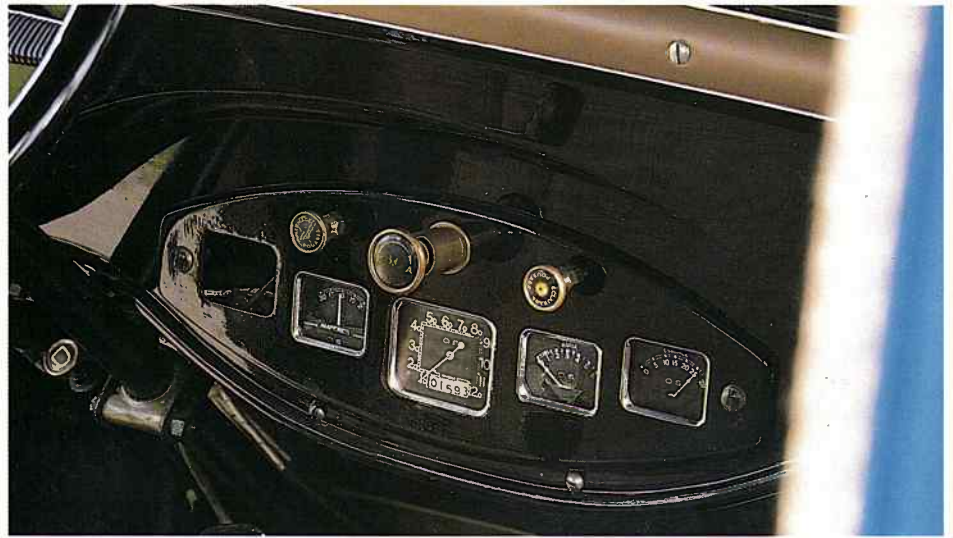
Photos DINGO - Styliste CELIA - Documents archives Aventure Peugeot



Au volant

A son lancement en 1929, la 201 est une voiture moderne, rompant avec les traditions cyclecaristes des années vingt pour devenir une vraie voiture de petite taille. L'innovation continuera en 1932 avec l'adoption des roues avant indépendantes, une première mondiale sur un modèle de grande série. soixante-et-un ans plus tard, voyons comment tout cela a vieilli.

Faciès étincelant, l'allure carrée qui sied à son époque, un rien d'espièglerie dans le maintien pour contrer la sobriété naturelle de ses couleurs sombres, la 201 est bien comme on l'imagine, une bonne petite auto du début des années trente, parfaitement équilibrée dans ses proportions, de la lame chromée de pare-chocs avant à la malle Coquille. D'ordinaire avec les voitures de cette période, on a coutume de se sentir dominé en hauteur. Mais là, plus on s'approche, plus la voiture diminue, en dépit des règles communément admises de la perspective. Décidément, la 201 est petite, à tel point que l'on pense à une maison de poupée sur roues à l'intérieur de laquelle on n'est pas certain de pouvoir prendre place. A vrai dire, les deux seules entorses décelables à un souci de respecter à la lettre — et à l'échelle — les règles de l'architecture classique, laissent espérer que des personnes de taille normale pourront s'y loger : la lunette arrière



Disposition classique sur une voiture du début des années trente, les principaux cadrans sont rassemblés au centre de la planche de bord et la richesse de l'instrumentation a de quoi faire blêmir de jalousie n'importe quelle auto moderne. A propos, si vous avez une montre en trop, Gérard Bourg sera heureux de l'accueillir à bord de sa 201...

est incroyablement vaste pour l'époque mais surtout, le toit n'est pas plat. Il forme une sorte de boursouffure arrondie au-dessus de la ligne tracée par le sommet des portières, ce qui manque d'élégance mais permet au moins de s'installer en chapeau dans cette gentille petite 6 CV.

Justement, montons à bord. On profite d'une finition "luxe" comme on savait les faire avant-guerre, même sur une voiture populaire. Beau tissu chiné, petites poches dans les portières qui reprennent la forme du logo Peugeot, deux pare-soleil, un plafonnier qui en est vraiment un, filets porte-objet au-dessus des places avant ou cordelière porte couverture à l'arrière — le

chauffage automobile n'existe pas encore — voilà un équipement cossu et chaleureux qui contraste avec l'affligeante austérité de certaines voitures populaires actuelles. Pour l'habitabilité en revanche, surtout à l'avant, mieux vaut bien choisir son passager, car la banquette est étroite et l'atmosphère intime. Cela n'est pas toujours un handicap...

UN VOLANT DANS LE NEZ

A peine assis, on se retrouve les fesses au ras du sol, dans un bruit de ressorts qui se compriment. La banquette est bien molle et la position de conduite, que j'imaginai altière, se révèle surprenante. Du haut de mon petit mètre quatre-vingt, j'ai le nez qui arrive tout juste au sommet du volant, tandis que pour adopter une classique position de conduite "9 h et 1/4" il faut presque lever les coudes au niveau des oreilles ! Afin d'éviter ces fatigues inutiles, on en restera sagement à un maintien du volant "par en bas", en s'agrippant au besoin aux solides rayons cerclés de fil de fer si la situation exige une poigne plus décidée.

La planche de bord se divise en trois ovales : deux vide-poches aux extrémités — de telles commodités sont rarissimes à l'époque — tandis qu'au centre, c'est la traditionnelle platine de compteurs d'une voiture du début des années trente, avec montre (absente ici), jauge à essence, compteur de vitesse, mano de pression d'huile et ampèremètre, le tout surmonté de divers boutons dont l'utilité semblera certainement obscure au commanditaire d'une Twingo. Parler de tableau de bord central est d'ailleurs nettement exagéré étant données les dimensions de la voiture : il y avait cinq compteurs à caser dans la largeur, on en trouve donc tout naturellement un peu côté conducteur et



Un des plus grands charmes des caisses carrées, même pour une auto du niveau de la 201, c'est la qualité de finition de l'intérieur et l'exceptionnelle habitabilité des places arrière, où il est si facile de se prélasser.



Malgré sa taille réduite, la 201 bénéficie d'une ligne remarquablement équilibrée.

un peu côté passager. Leur lisibilité est évidemment une autre affaire, mais comme il faut aller chercher le frein à main dans les jambes de votre voisin(e) ou lui demander gentiment de bien vouloir tirer le starter ou d'ouvrir l'essence — à moins de se coucher à ses pieds pour le faire vous-même — la disposition des différents instruments est affaire hautement relative...

Précisément, ouvrons le robinet d'essence, prélude à toute mise en route. Pas de clé, c'est un bouton au tableau qui commande le contact. On tire un peu sur la commande de starter puis, totalement à l'opposé, sur la tirette du démarreur. Entrechoquement divers de pignons guère rassurant, puis comme un sanglot faible en provenance du démarreur et le petit quatre cylindres fait entendre son vrombissement, dans un long soupir d'aspiration. Le pédalier est extrêmement resserré, passablement décalé sur la droite, mais il a le bon goût d'être "conventionnel" dans sa disposition, au contraire de celui de sa devancière, la 5 CV, qui profitait encore d'un accélérateur central.

UN CAP ALÉATOIRE...

Gérard Bourg, le propriétaire attentionné de cette 201 Confort de 1932 qu'il a mis dix ans à restaurer a préféré m'emmener sur une petite route de campagne déserte pour que j'y fasse mes premières armes. De toute façon, je ne pense pas qu'il sera nécessaire de monter en haut de l'anneau de Montlhéry ou de chercher une autoroute allemande pour trouver les limites des performances de l'auto... Première en bas à droite,

la 201 démarre sans brouter, dans le chantonement joyeux de ses pignons de boîte. Ce rapport est bien court et l'on doit vite enchaîner sur la seconde, en haut à gauche, avec l'indispensable double pédalage au point mort imposé par l'absence de synchronisation. Pas question pourtant de s'appesantir pour parfaire la manœuvre car on risquerait de se retrouver à l'arrêt complet et de devoir reprendre la manœuvre à zéro. Ceci posé, la boîte se montre d'une grande douceur, pour peu qu'on y mette les formes. La seconde doit être montée bien haut, car il y a un trou non négligeable



avec la troisième, en bas à gauche, que l'on engage — avec les mêmes précautions — vers 35 km/h. Ensuite, on prie pour n'avoir plus à toucher à ce levier, assez occupé que l'on est à ces vitesses redoutables à maintenir la voiture sur la route. Car 40 km/h sur route bombée et bosselée en 201 Confort valent bien un 200 sur autoroute avec une voiture récente.

Cette voiture est la première au monde de grande série à disposer d'un train avant à roues indépendantes. La belle affaire ! C'est vrai, on ne ressent pas ces fréquents délestages du train avant

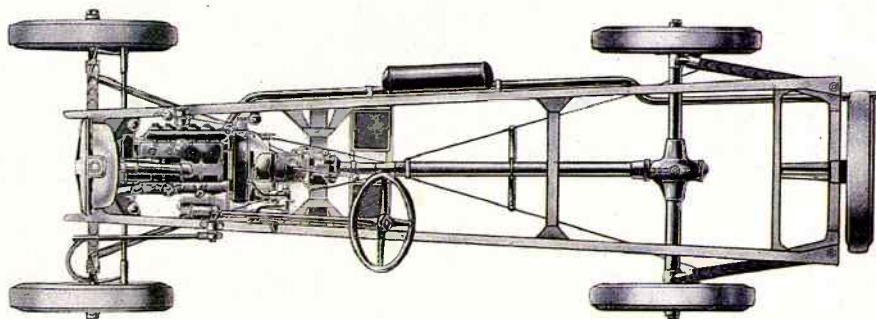
au passage de bosses que dispensent généreusement les autos de la même époque à deux essieux rigides. Mais l'adhérence presque imperturbable des roues avant de la Peugeot n'est pas suivie par le reste du châssis. Largement aidée par une direction très directe, raide comme on les faisait alors et qui a bien du mal à se remettre seule en ligne, la 201C lit les ornières et les rigoles avec une belle fidélité. Surtout malheureux, ne tentez rien : toute volonté de contrer les mouvements de lacet pendulaire de la Peugeot se solderait quasi automatiquement, surtout sur une route étroite, par un aller simple pour le fossé, même à 40 à l'heure ! Dans ces conditions, pour maintenir le 60 km/h, vitesse de croisière naturelle de la voiture, il faut une route assez large et plutôt bien revêtue. Quant aux échevelés qui voudraient tenter un 70, voire 75 km/h, limite absolue de la 201, qu'ils sachent qu'ils ne pourront pas tenir longtemps ces vitesses inavouables par simple bon sens mécanique — le petit quatre cylindres donne vraiment l'impression de cracher ses poumons et même un peu au-delà — tandis qu'il leur faudra avant de réaliser cet exploit trouver une route bien droite, bien plate et bien dégagée. Ne pas trop compter sur les freins pour rattraper vos excès de fougue : ce sont d'honnêtes ralentisseurs qui ne montrent pas une vigueur exceptionnelle pour l'époque, ce qui signifie qu'ils imposent prudence et anticipation dans la circulation d'aujourd'hui.

PRÉFÉRER L'ARRIÈRE

Petite montée. On est très vite obligé de quitter la troisième avec force double débrayage, car

Technique 201

Sans être révolutionnaire dans sa conception, la 201 a cependant introduit une innovation notable pour la construction en grande série : les roues avant indépendantes. Le reste est classique dans l'ensemble, mais de bonne facture et non dénué de singularités...



Le châssis en échelle des premières 201 n'a rien de bien surprenant, hormis les suspensions arrière à ressorts semi-cantilever inversés "à la Bugatti", qui ne contribuent pas exactement au confort de la voiture...

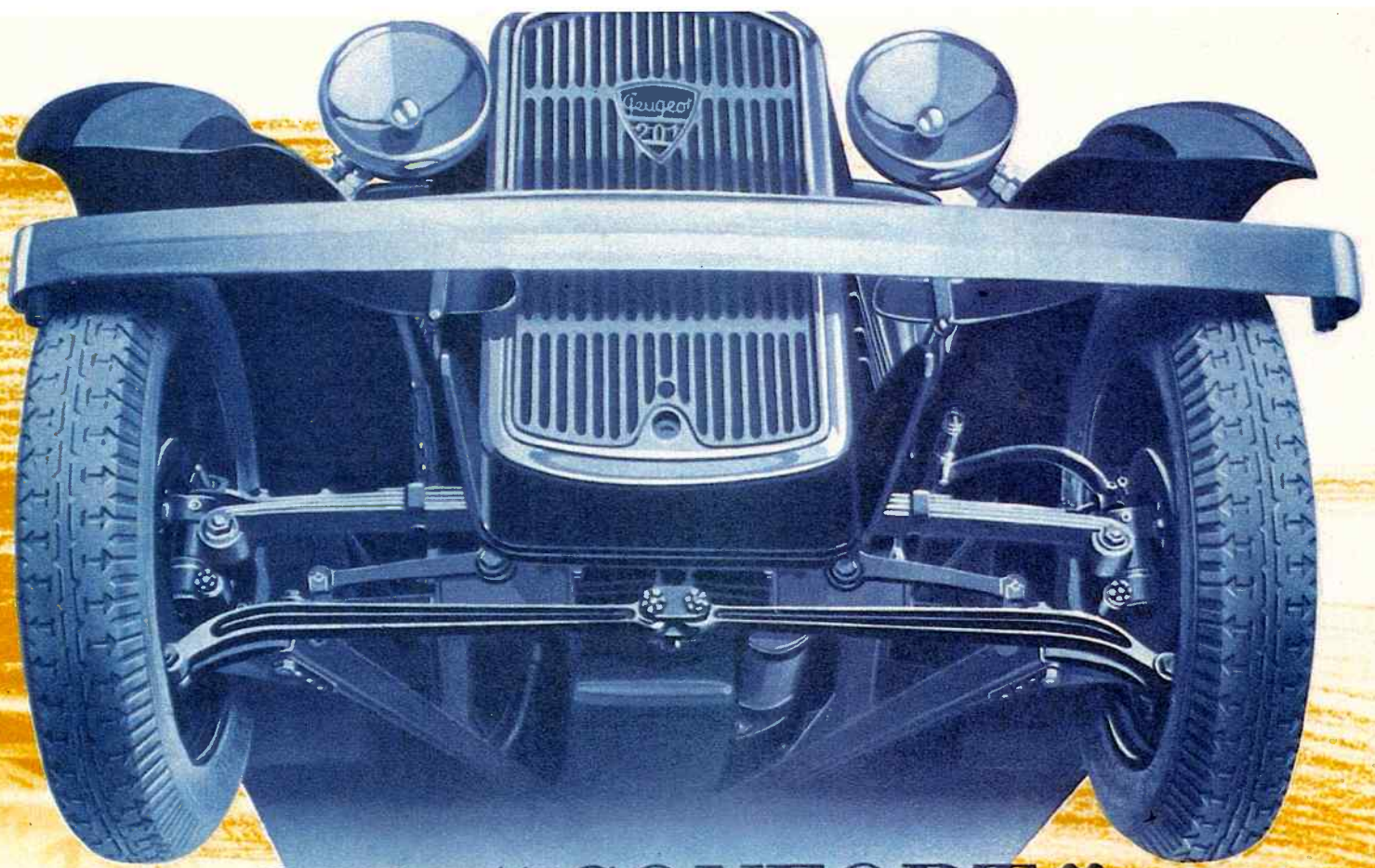
Le moteur des premières séries, un quatre cylindres à longue course (63 x 90 mm), est à soupapes latérales, mais la culasse détachable, les pistons en alliage léger à quatre segments, le carburateur Solex horizontal, le graissage forcé avec filtre extérieur sont autant de caractéristiques "modernes" en 1929, de même que la circulation d'eau par pompe. Notons au passage que cette pompe est montée sur le dessus de la culasse, et que son entraînement est commun avec le ventilateur et la dynamo, ne nécessitant ainsi qu'une seule courroie de large section. L'allumage est tout autant au goût du jour, comprenant batteries (deux de 6 volts montées en série, devant les sièges avant, puis en dessous), bobine et distributeur ; les notices précisent que "pour les pays tropicaux, où l'entretien des batteries est très difficile, une magnéto peut être montée sur commande". Avec son vilebrequin à deux paliers, ce groupe est compact et fait preuve d'un bon

rendement : l'économie en carburant est l'un des points forts de la 6 CV Peugeot. Inchangé jusqu'aux modèles 1934 (si ce n'est le montage d'un carburateur à starter en 1932), le moteur évolue en fin de carrière : sur les 201 D de 1935-1936, c'est un 7 CV dérivé, par réduction de l'alésage de 72 à 68 mm, du moteur 301 deuxième version, avec vilebrequin sur trois paliers ; quant aux 201 M de 1937, leur moteur 8 CV — comme tous les autres éléments — est celui des 301 de l'année précédente. A deux exceptions près toutefois : le moteur SER 4 des 301 D a une culasse en aluminium, tandis que celle du moteur SER 5 des 201 M est en fonte, avec un carburateur plus économique. Ce sera d'ailleurs l'ultime moteur Peugeot à soupapes latérales, puisque, reprenant le modèle du moteur 402 (sorti au Salon de 1935), tous les suivants seront "culbutés".

S.A. PUIS S.M....

Fort classiquement fixé au cadre en quatre points, le moteur devient "self-amorti" à partir de la série BR (modèles 1934 et suivants) : en fait cette appellation un rien pompeuse est surtout un argument publicitaire, en réponse au "moteur flottant" de Citroën, car elle ne recouvre en fait que le montage de silentblochs. Plus sérieuse et plus importante pour l'utilisateur est l'adoption, courant 1935, d'une boîte de vitesses silencieuse (pignons à taille hélicoïdale) dotée du "Synchro-Mesh" General Motors sur les deux rapports supérieurs ; sur les 201 M, les bagues de synchronisation seront de fourniture Warner Gear. L'embrayage, monodisque à sec, est de fabrication Peugeot, avec garnitures sur le plateau et le volant moteur, puis Ferodo "Comète" à disque garni. La transmission finale fait appel, selon une tradition chère à la maison, à une

MODÈLES	201	201 C	201 E	201 T	201 L	201 B (C)	201 B (L)	201 BR (3)	201 BR (4)	201 D	201 DL	201 M
Début de production	juillet 1929	sept. 1931	déc. 1931	déc. 1931	juillet 1932	janvier 1933	janvier 1933	août 1933	août 1933	sept. 1934	déc. 1934	août 1936
Fin de production	sept. 1932	déc. 1932	déc. 1932	juillet 1933	juillet 1932	août 1933	août 1933	sept. 1934	sept. 1934	sept. 1936	sept. 1936	sept. 1937
Numéros de châssis : de à	300.165 365.250	480.021 (500.000)	500.001 505.280	455.001 457.888	365.501 366.959	654.501 657.762	664.501 669.775	670.501 683.533	658.001 660.532	510.001 523.177	525.005 527.235	530.001 546.662
Nombre d'exemplaires	63.817	9.565	5.280	2.888	1.459	3.262	5.275	13.033	2.532	13.174	2.235	16.661
MOTEUR Type	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SE	SER 2	SER 2	SER 5
Cylindrée (cm ³)	1.122	1.122	1.122	1.122	1.122	1.122	1.122	1.122	1.122	1.307	1.307	1.465
Puissance fiscale (CV)	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	8
Puissance réelle (ch)	23	23	23	23	23	23	23	23	23	28	28	35
Régime maxi (tr/mn)	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	3.450	3.275	4.100
TRANSMISSION	boîte 3 vitesses non synchronisées										boîte synchro. en cours de série	
Couple conique	4 x 25	4 x 25	4 x 25	3 x 23	4 x 27	4 x 24	4 x 25	4 x 25	4 x 24	4 x 20	4 x 23	boîte synchro. 4 x 22
SUSPENSION AVANT	rigide	indép.	rigide	rigide	rigide	indép.	indép.	indép.	indép.	indép.	indép.	indép.
DIMENSIONS												
Empattement (m)	2,45/2,47	2,53	2,47	2,90	2,53	2,47	2,53	2,58	2,30	2,34	2,59	2,59
Pneumatique	12 x 45	12 x 45	11 x 45	12 x 45 (av.) 14 x 45 (ar.)	12 x 45	140 x 40	140 x 40 ou 12 x 45	140 x 40	130 x 40	130 x 40	12 x 45 (av.) 12 x 45 (ar.)	140 x 40
Réservoir essence (l)	29	32	29	29	29	32	32	40	40	45	45	45
Vitesse maxi (km/h)	80	80	80	60	75	80	75	75	80	85	75	100



201 "CONFORT"

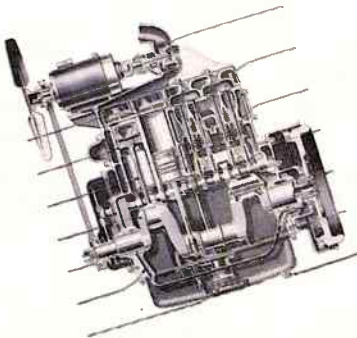
Seule véritable originalité de la 201, son train avant à roues indépendantes introduit en 1932, une grande innovation pour l'époque même si elle méritait encore un peu de mise au point pour être parfaitement efficace.

couronne en bronze et à une vis sans fin en bout d'arbre, lequel arbre est enfermé dans un tube absorbant poussée et réaction, articulé sur rotule en sortie de boîte ; les arbres de roue sont solidaires des satellites. L'avantage de cette disposition ? L'attaque par en dessous du renvoi d'angle permet d'abaisser le tunnel au profit de l'habitabilité... Les freins sont à tambour sur les quatre roues et leur commande est mécanique, mais il existe deux montages possibles : soit à tringles, soit à câbles gainés, système Bendix, ce dernier concernant principalement les 201 D et 201 M. Quant à la direction, elle est à vis et roue dentée sur toutes les versions, avec renvoi par bielle pendante ; la barre d'accouplement rigide est remplacée par deux demi-barres, avec relais central, sur les modèles à suspension avant indépendante. La direction est, de série, à gauche, mais il a été livré, pour quelques clients irréductibles, des 201 à conduite à droite.

HISTOIRES DE RESSORTS

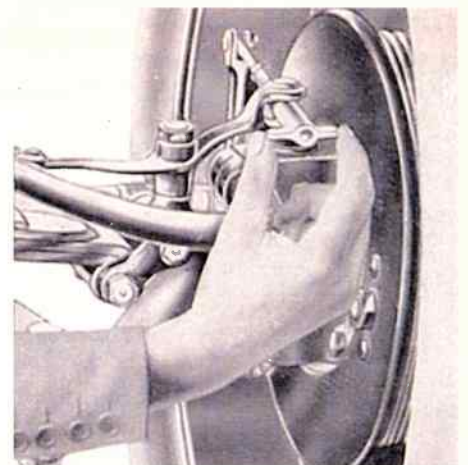
Toutes les 201 comportent à l'avant un ressort transversal à neuf lames, mais si les premières séries (ainsi que les 201 E, 201 L et 201 T) ont un classique essieu rigide, les 201 Confort et les modèles post-1932 ont un train avant inédit, formé de deux tirants inférieurs, avec articulation centrale, et de deux longues bielles de réaction, réunies au niveau de la boîte de vitesses. Présentées comme un progrès décisif, les roues avant indépendantes ne sont cependant pas exemptes d'inconvénients,

le châssis original encore monté sur les 201 C n'étant pas assez rigide pour compenser les flexions en virage serré, ce qui a conduit à l'adoption pour 1933, du châssis "Bloctube" inauguré sur la 301 au printemps 1932. A l'époque, c'est une exclusivité Peugeot : au lieu de longerons simples en U, le cadre est formé de tubes à section carrée, obtenus par soudage électrique d'une semelle sous le profilé classique. Le gain de rigidité est tel qu'il permet un allègement sensible, par suppression de deux

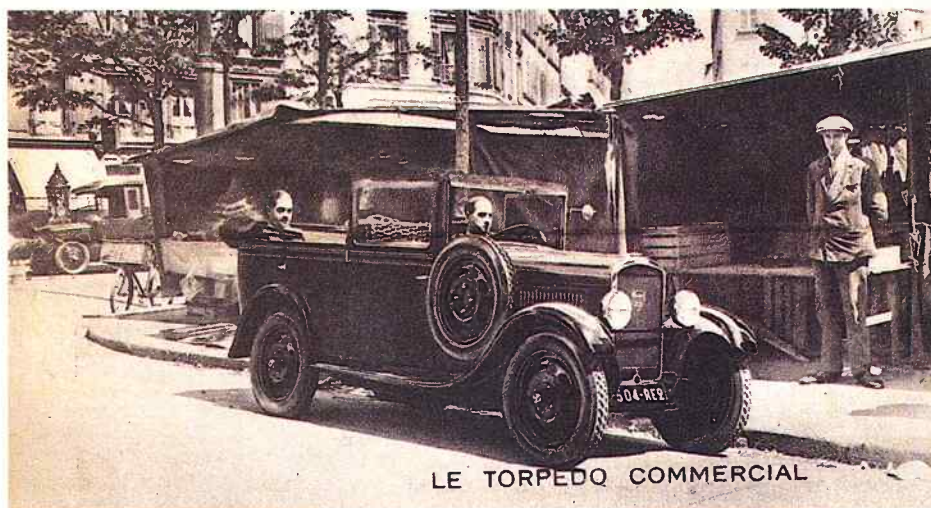


Soupapes latérales, deux paliers seulement pour le vilebrequin, le moteur de la 201 ne se singularise pas par rapport aux productions de l'époque, si ce n'est par le montage "en tandem" de la dynamo et de la pompe à eau. A droite, le réglage des freins à câbles est particulièrement simple car ces petits papillons de serrage sont accessibles même sans passer sous la voiture.

traverses intermédiaires. La suspension arrière est assurée par des ressorts à onze lamés quart-elliptiques, dits en "demi-cantilever inversé", c'est-à-dire attachés obliquement en arrière du pont. Cette disposition, réputée avoir été expérimentée par Bugatti, équipe toute la série... sauf les 201 E, dont le châssis est plus court, et dont les ressorts sont attachés au cadre en avant du pont, comme sur les dernières 5 CV ; ce modèle économique se dispense aussi des amortisseurs hydrauliques à levier, de fabrication maison. Il est d'ailleurs remarquable que toutes ces particularités soient signées "Peugeot", et non pas attachées au nom de tel ou tel ingénieur : c'est aussi cela, une image de marque...



Inaugurant les appellations à trois chiffres avec un zéro au milieu, déposées depuis par Peugeot, la 201 est, avec la "Bébé", la 5 CV, la 402 et la 203 l'une des étapes cruciales de l'histoire de la marque : lors du tournant décisif des années trente, c'est elle qui a sauvé la vieille firme au lion, alors en danger d'asphyxie...



Le torpédo commercial (code TC I) se caractérise par ses encadrements de vitres avant fixes.

La 201 au fil des ans

Comment se porte l'entreprise familiale à la fin des années vingt ? A première vue bien, si l'on considère son importance industrielle, avec des implantations non seulement dans le bassin franc-comtois, mais aussi en région parisienne ou à Lille, et la réputation de ses produits, des outillages aux automobiles en passant par les bicyclettes et motocyclettes. La situation réelle est plus inquiétante en profondeur : la trésorerie est exsangue, les médecins appelés à son chevet — en particulier, Lucien Rosengart — n'ont guère apporté de remèdes, l'outil de production a vieilli, et la pléthorique gamme aussi. On trouve en effet au catalogue 1928 la 5 CV, héritière de la Quadrilette, économique mais un peu étriquée, les 9 CV (type 177) ou 11 CV (type 181) robustes mais rustiques, la 12 Six raffinée mais réputée fragile, enfin les trois modèles (14 CV, 18 CV, 22 CV) de "sans-soupapes", très luxueuses, très chères, et en fin de carrière... Comprenant que seule une voiture de très grande diffusion pourra sauver la maison du déclin, Robert Peugeot prend la décision courageuse d'engager de lourds investissements : cent millions de francs seront consacrés à



La "camionnette" sur châssis 201 dispose également d'une grande capote, complétée ici par des rideaux de côté.

la construction de bâtiments ou à l'achat de machines, et vingt-cinq millions aux études d'un nouveau modèle. Celui-ci devra être supérieur à la 5 CV en dimensions et en performances, mais plus économique et moins cher à l'achat que la 10 CV Citroën, la 7 CV Chenard ou les 8 CV de Renault et Mathis ; une puissance fiscale de 6 CV semble suffisante pour ne pas effrayer les nouveaux automobilistes, anciens motards ou cyclecaristes, et la clientèle féminine. La conception mécanique n'aura rien de révolutionnaire, la nouvelle Peugeot devra surtout être une "quatre portes, quatre places" pratique, peu gourmande et bien construite. Alors que la succession numérique des châssis en est au type 190 (c'est l'ultime version de la 5 CV, qui sera produite jusqu'en 1932), le nouveau projet est désigné 201, comme pour marquer une ère nouvelle... Le programme est rondement mené : avant-projet roulant dès mai 1928, première présérie de dix châssis en septembre, essais routiers durant l'hiver 1928-1929, sous la houlette de l'ancien champion "maison" André Boillot, mise en fabrication sur chaîne en juillet 1929 pour présentation à l'automne,



Ci-dessus, la berline "luxe" des premières séries, avec toit en similicuir et enjoliveurs de roues et, ci-dessous, la conduite intérieure commerciale, très populaire auprès des artisans et des agriculteurs.





Le catalogue 1931 insiste sur la gamme, en esquissant les différentes carrosseries : berline, coupé, cabriolet, roadster...

simultanément au Salon de Paris et dans tout le réseau.

JOLIMENT PRÉSENTÉE

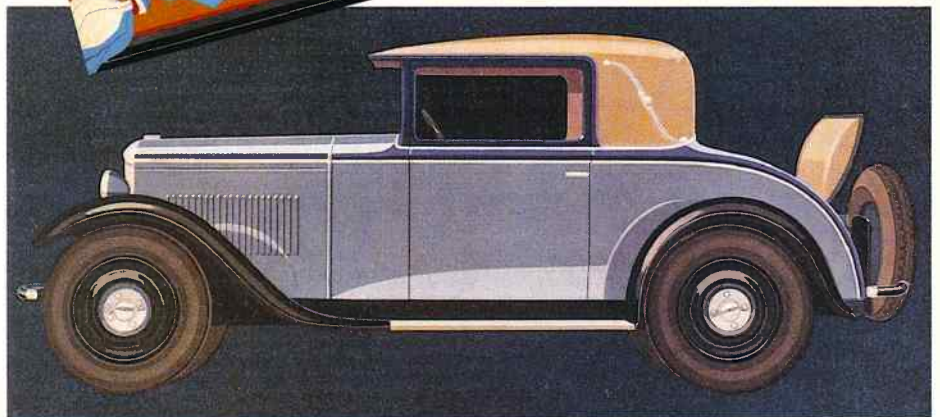
La 201 est incontestablement l'une des vedettes de ce 23^e Salon et attire beaucoup de visiteurs sur le stand Peugeot, à côté de la 5 CV type 190 S conservée en bas de gamme, et des élégantes 12 Six. De cette dernière, la nouvelle Peugeot a d'ailleurs repris les formes bien proportionnées et la fine calandre ; l'aspect "voiturette" de ses devancières a totalement disparu, puisqu'elle est disponible en berline. Elle est aussi bien finie, bien équipée, avec une malle, un tableau de bord complet (ampèremètre, manomètre d'huile et jauge séparés, contacteur à clé, voire même une montre sur le cabriolet) ; l'accélérateur central est sa seule concession à la période "vintage", mais cet archaïsme disparaîtra rapidement. Elle ne manque pas d'atouts pour bien se vendre, à un prix raisonnable (20.900 F pour la berline ou le torpédo) à une clientèle qui lui demandera les mêmes services qu'une auto de classe moyenne, et sa robustesse, attestée par de nombreuses épreuves d'endurance, sera très vite connue. Elle est d'ailleurs sortie juste à temps : quelques jours seulement après la fermeture du Salon, c'est le "jeudi noir" de Wall Street, point de départ d'une récession économique internationale

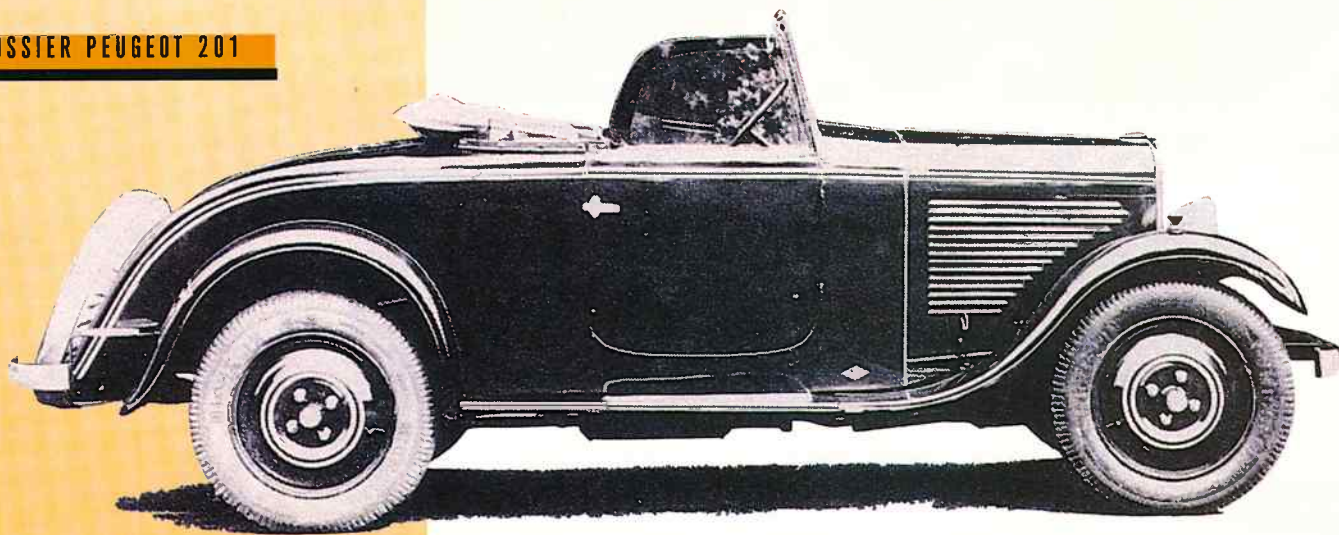
qui frappera bientôt la France, entraînant une baisse générale de la production et une cascade de faillites ; seules les plus grandes maisons ayant pu adapter leurs produits pourront survivre. Avec de bonnes prestations pour un budget

modéré, la 201 se vend très bien, permettant à Peugeot d'annoncer fièrement en octobre 1930 que sa production est en hausse de 35 % alors que le marché est en nette régression. Jusque-là plutôt sobre dans ses publicités, le constructeur va

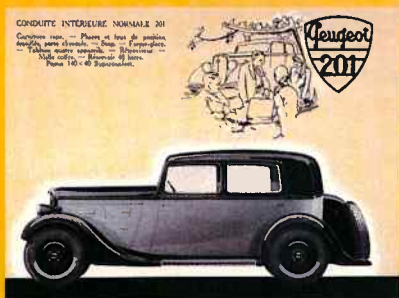
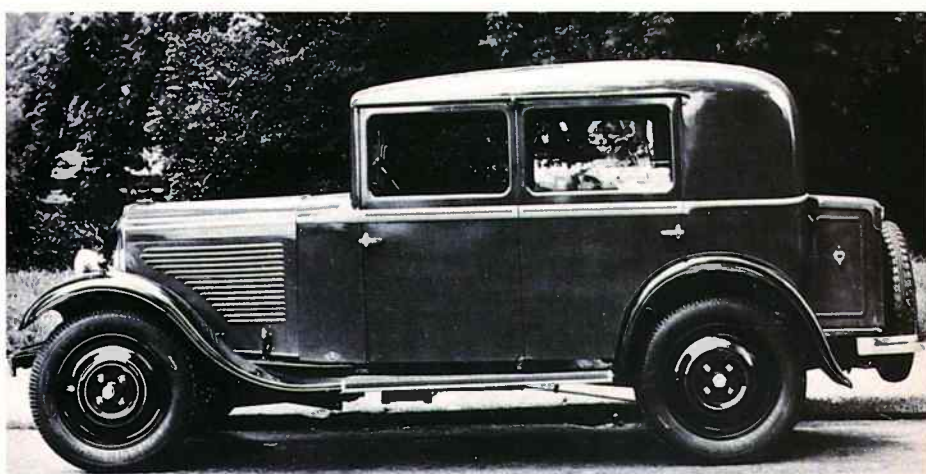


La 201 n'a pas qu'une vocation utilitaire : dès le début de la série, Peugeot s'est appliqué à séduire la clientèle féminine avec d'élégants modèles décapotables, comme ce cabriolet à compas extérieurs et glaces descendantes.





Le roadster modèle 1932 peut avoir soit l'essieu avant rigide, soit les roues indépendantes, mais garde dans tous les cas le capot à ouïes horizontales de la berline 201 Confort.



A partir de 1933, les lignes s'adoucissent dans le style de la 301, nouveau fleuron de la gamme Peugeot.

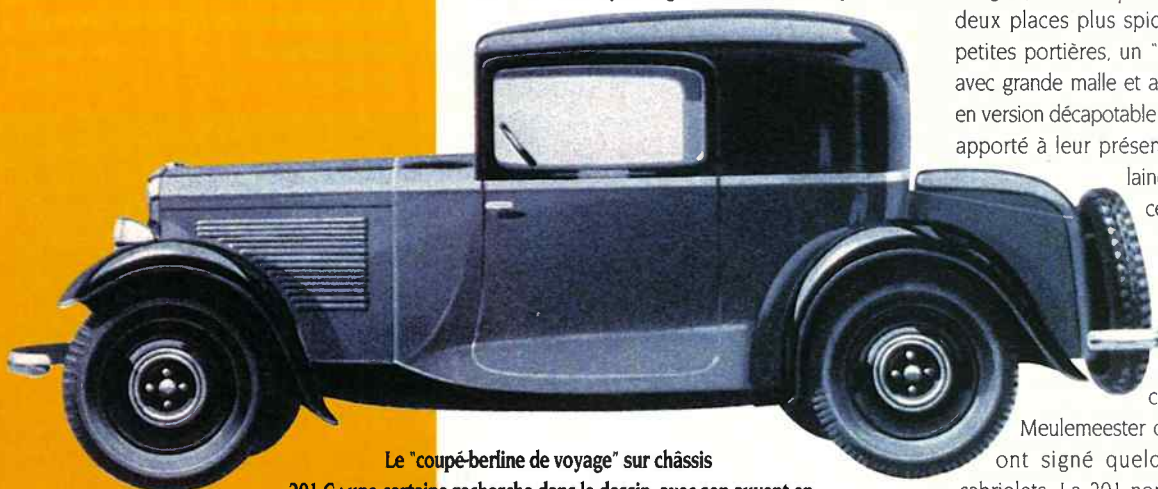
d'ailleurs lancer des campagnes assez agressives, certaines rappelant le style Citroën...

Le tarif du Salon 1929 propose la 201 sous forme de châssis nu (c'est encore la coutume à l'époque, même si le client n'a plus guère recours au "sur mesure"), de torpédo quatre portes, peu vendu, de "coupé décapotable", avec cadres de vitres fixes et compas extérieurs, et en berline. Cette dernière est d'abord habillée de simili jusqu'à la ceinture et dépourvue de pare-chocs ; peu après apparaît une version "luxe" équipée de pare-chocs tubulaires et de flasques de roues en aluminium poli. Un faux-cabriolet, dit "coupé d'affaires" est ajouté au catalogue courant 1930 ; lui aussi connaît plusieurs exécutions : avec toit simili ou toit en tôle, avec ou sans spider garni. Mais c'est à partir du

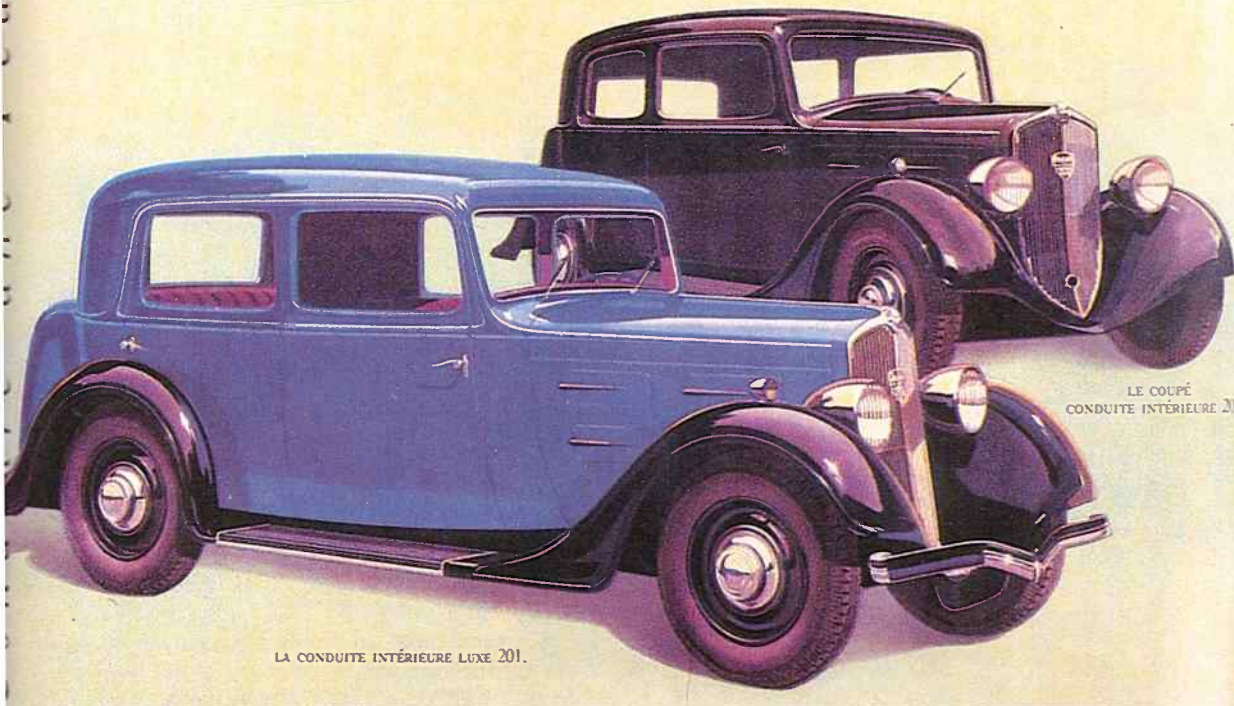
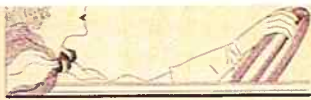
Salon 1931 que la gamme 201 va singulièrement se compliquer par l'arrivée de versions complémentaires.

SUR LA VOIE DE L'INDÉPENDANCE

La grande nouveauté de la gamme Peugeot 1932 est en effet la 201 Confort (type 201 C), première voiture économique équipée de roues avant indépendantes, technique connue alors sur des autos de luxe ou de grand tourisme, telles Lancia ou Sizaire. Certes, c'est plus un argument commercial qu'un progrès décisif pour le conducteur, mais le public y est sensible... De nouvelles carrosseries l'accompagnent : une berline élargie (de 2 cm !) à malle Coquille, un roadster deux places plus spider, à capote simplifiée et petites portières, un "coupé-berline de voyage", avec grande malle et auvent incurvé, livrable aussi en version décapotable ; par leur élégance et le soin apporté à leur présentation (garnitures en pure laine, malles, glaces Sécurité), ces deux dernières créations "maison" sont dignes d'une exécution hors série. On verra d'ailleurs assez peu de 201 habillées par des carrossiers extérieurs, cependant Pourtout, Meulemeester ou Van den Plas (Bruxelles) ont signé quelques cabriolets et faux-cabriolets. La 201 normale à essieu avant rigide continue sous les mêmes formes qu'en 1931, plus



Le "coupé-berline de voyage" sur châssis 201 C : une certaine recherche dans le dessin, avec son auvent en pied de botte et sa grande malle.



La gamme 201 BR pour 1934 se limite, en dehors des utilitaires, à l'austère coach et à la berline, un peu mieux finie : la clientèle "chic" est invitée à se tourner vers la 301...

le roadster : pour tout simplifier deux modèles sont créés en cours de millésime. En décembre 1931 le type 201 E, appelé aussi 201 Rapide, est mis en fabrication : sans être sportive, c'est une version raccourcie, allégée et dépouillée, livrable seulement en berline tôlée (sans malle), en coupé et en camionnette, tandis qu'en juillet 1932 apparaît une petite série de 201 L, utilisant la caisse de la berline "élargie", avec quatre ou six glaces. Aux dimensions près, cette dernière reprend le style de la première 301, présentée quelques semaines plus tôt. Le Salon d'octobre 1932 fait la part belle à cette nouvelle 8 CV (décrite dans le n°10 de *Rétroviseur*) et dès lors la 201 se trouve reléguée en bas de gamme, les carrosseries de luxe étant réservées à la 301.

SUIVANT LA MODE

Jusqu'à la fin de l'année civile 1932, les 201 (type E ou L) et 201 Confort vont coexister, avec un choix réduit aux berlines, coupés et commerciales, la nouvelle mouture étant produite à partir de janvier. Cette 201 B (comme Bloctube) se rapproche encore de la 301 par son nouveau châssis (long ou court, ce dernier réservé au coupé) et par son habillage à marchepieds séparés : cette fois les

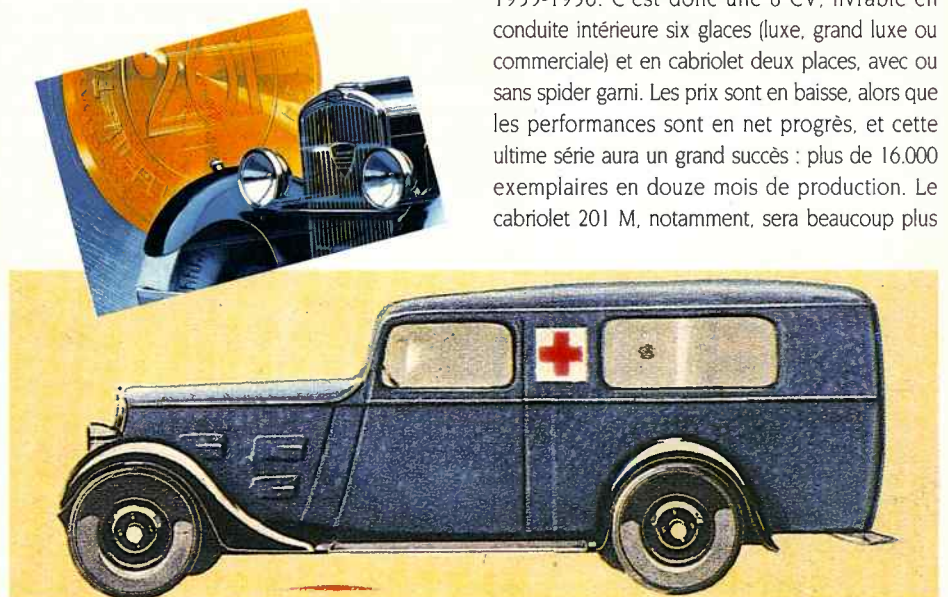
roues indépendantes sont généralisées. La même opération est réitérée pour la saison 1934, l'habillage de ces 201 BR étant homologué des 301 CR contemporaines, avec leur calandre inclinée, leurs ailes à bavolets et leurs volets de capot horizontaux. Le coupé est remplacé par un coach, toujours sur empattement court, à la finition plutôt spartiate, comme celle de la berline normale ou des utilitaires : pas de pare-chocs ni d'enjoliveurs, un seul essuie-glace, tableau de bord simplifié. Au Salon suivant, Peugeot dispose désormais d'une gamme homogène, mécaniquement et esthétiquement parlant : toutes les "conduites intérieures" adoptent le style "queue de castor" caractérisé par un arrière plongeant, avec coffre intégré et roue de secours incorporée dans l'ouverture. La 201 prend le matricule "D"

comme ses sœurs 301, 401 ou 601 ; elle n'existe plus qu'en coach, en finition normale ou luxe, et bénéficie d'un moteur plus puissant, mais qui la fait passer dans la catégorie des 7 CV fiscaux.

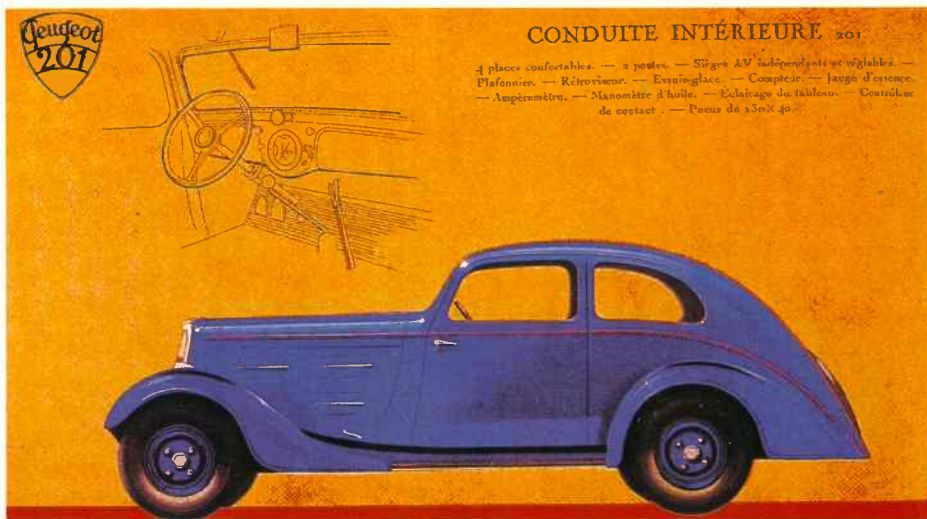
Au Salon 1935, la 402 ouvre un nouveau chapitre : celui du "fuseau Sochaux" ou de l'aérodynamisme réussi... Du coup, 201 et 301 ont bien vieilli, mais leur prix modéré et leur fiabilité reconnue leur vaut toujours les faveurs de la clientèle. Pas de changements donc, sinon des détails d'équipement, pour le millésime 1936, mais le suivant sera le dernier pour la valeureuse série "01", marquant ainsi la fin des Peugeot de forme classique et à soupapes latérales... La 301 doit en effet s'effacer devant la 302 — une 402 en réduction — et la 201 du catalogue 1937, désignée 201 M par l'usine et les Mines, n'est autre qu'une reconduction, au capot près, de la 301 modèle 1935-1936. C'est donc une 8 CV, livrable en conduite intérieure six glaces (luxe, grand luxe ou commerciale) et en cabriolet deux places, avec ou sans spider gami. Les prix sont en baisse, alors que les performances sont en net progrès, et cette ultime série aura un grand succès : plus de 16.000 exemplaires en douze mois de production. Le cabriolet 201 M, notamment, sera beaucoup plus



Le vaillant moteur 6 CV est exploité au maximum de ses possibilités sur le fourgon 201 T (ci-dessus) et sur l'ambulance SK de 1934.



Une mécanique éprouvée et un prix abordable ont fait le succès du cabriolet 201 M, proposé pour la saison 1937 seulement.



En 1935 et 1936, la 201 est reléguée en bas de gamme, avec une seule carrosserie au catalogue, dépourvue même de pare-chocs en version standard.

exemplaires en douze mois de production. Le cabriolet 201 M, notamment, sera beaucoup plus diffusé que le cabriolet 301 semblable de l'année précédente : il est vrai que nous sommes entrés dans l'ère des vacances pour tous...

notamment au Monte-Carlo 1934, avec M^{mes} Leblanc et Marinovitch.

SPORTIVE AUSSI...

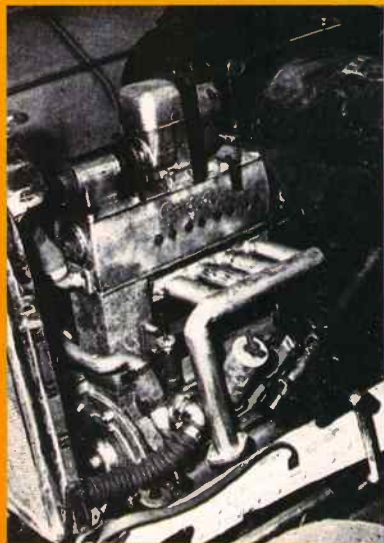
Conçue pour être une voiture économique, la 201 ne s'est pas moins frottée à la piste et au chronomètre, Peugeot voyant dans la compétition et surtout dans l'endurance des arguments commerciaux de première force. Dès son lancement au Salon 1929, une berline 201 — sans doute quelque peu affûtée — parcourt 2.136 km en vingt-quatre heures à Montlhéry, soit du 89 de moyenne, l'année suivante une autre berline pilotée par Marcelle Leblanc remporte sa catégorie au Tour de France automobile, un roadster hors série participe (aux côtés de deux "12 Six" et d'une "sans-soupapes") à un raid transsaharien Alger-Dakar-Alger... En 1932, il y aura même une équipe d'usine, avec deux types 201 S et 201 CS spécialement préparés : ils utilisent un moteur SE 3 poussé à 30 ch (au lieu de 23) mais ramené à 1.084 cm³ par réduction de la course, qui les fait passer dans la classe "moins de 1.100". Le fleuron de la série reste la 201 X, prévue en 20 exemplaires fin 1931 et équipée d'un moteur Bugatti ; ce dernier, figurant dans la nomenclature de Molsheim sous le type 48, est en fait la moitié d'un bloc de Bugatti 35 : quatre cylindres, 994 cm³, un arbre à cames en tête, culasse borgne, vilebrequin sur rouleaux, compresseur... Cette belle pièce de mécanique sera hélas fatale au chef des essais et pilote émérite André Boillot, décédé le 5 juin 1932 des suites d'une sortie de route, lors des essais d'une course de côte creusoise. On verra encore des "spéciales", mariant le châssis 201 et le moteur 301 sous une caisse inédite dans les rallyes,

UNE LONGUE SÉRIE D'UTILITAIRES

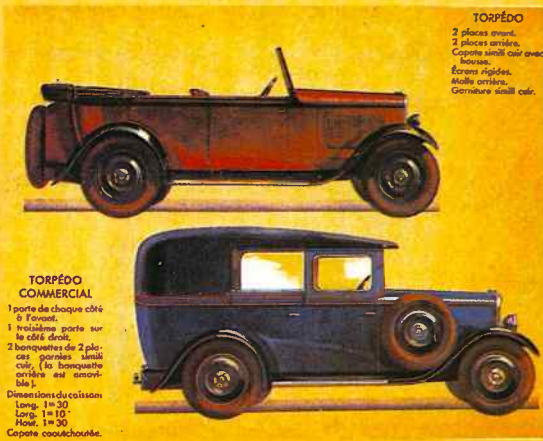
Avec la 5 CV, Peugeot avait une clientèle fidèle de petits commerçants et agriculteurs, pour lesquels la 201 présente l'avantage d'une charge utile portée de 250 à 400 kg. Dès sa sortie, elle est proposée en fourgon, avec côtés et toit rigides en simili, en boulangère, semblable au fourgon mais avec des rideaux latéraux relevables et un hayon, ou en camionnette, entièrement découvrable. S'y ajouteront courant 1931 une conduite intérieure commerciale, avec glaces latérales, banquette arrière amovible et roue de secours dans l'aile droite, ainsi qu'un torpédo commercial à trois portes (une à gauche, deux à droite). Les caisses fermées seront reconduites courant 1932 sur le châssis 201 E, puis sur les châssis longs 201 B en 1933 ou 201 BR en 1934. Pour les deux saisons suivantes, boulangère et fourgon seront établis sur un châssis spécial 201 DL, à l'empattement de la 301 et doté d'un rapport de pont plus court, enfin pour la dernière année (1937), ces carrosseries sont transférées sur le châssis 201 M à moteur 8 CV. En 1932 et 1933, Peugeot offre également une 201 T au châssis et au train arrière renforcés pour supporter une charge de 750 kg, livrable en plateau, en fourgon surélevé ou en limousine commerciale à six glaces ; cette dernière bénéficie du capot des 201 Confort, à fentes horizontales, tandis que la première série de camionnettes 600 kg de 1934 (type SK) utilise aussi le moteur 6 CV. La production totale des 201, tous types de tourisme, de compétition et utilitaires confondus, frôle les 140.000 unités, en majorité du premier modèle : après 1932, les effets de la crise se sont fait sentir, et la gamme Peugeot s'est développée vers le haut. ●



C'est sur cette 201 X que le grand pilote André Boillot devait trouver la mort en 1932 : le moteur n'était autre qu'un demi-Bugatti 35.



Reconnaissez-les...



Si le torpédo tourisme, en haut, est très rare, le torpédo commercial, introduit en 1931, a connu un large succès.

1930

Type 201 (numéros de série inférieurs à 333.850), livrable en torpédo 4 portes avec malle (carrosserie code T 1, la plus rare), en cabriolet-spider (avec cadre de vitres fixe et compas extérieurs), en camionnette décapotable (code CC 1), en fourgonnette ou boulangère (avec pavillon fixe en simili), ainsi qu'en berline. Dans son exécution "normale", cette dernière est revêtue de simili-cuir au-dessus de la ceinture de caisse, matérialisée par une large moulure, le pavillon se prolonge en visière au-dessus du pare-brise ; il y a une petite malle ouvrante sur le dessus. Seules la version "luxe" de la berline et le cabriolet bénéficient de pare-chocs tubulaires et d'une montre au tableau de bord, toutes ont une calandre formant simple entourage de radiateur. Un accélérateur central dénote un des tous premiers châssis fabriqués. A partir du numéro 327.372, l'empattement du châssis 201 est porté de 2,45 à 2,47 m.

1931

Type 201, numéros de série compris entre 333.850 et 362.349, avec un choix de carrosseries étendu au torpédo commercial (code TC 1, trois portes, avec cadre de vitres à l'avant), à la conduite intérieure commerciale (deux portes), et au coupé, livrable en version "affaires" (toit simili) ou "de luxe" (toit tôle), avec

spider garni ou non. La berline "grand luxe" dispose désormais d'un pavillon tôle, avec petite visière et moulure de caisse étroite, d'une malle Coquille ainsi que de flasques de roues polis.

1932

Fin de série du type 201, avec les carrosseries de la gamme 1931 plus un roadster (code TR). La berline "grand luxe" disparaît du tarif et les pare-chocs sont désormais à lame chromée (simple à l'avant, double à l'arrière), tandis que les caisses utilitaires sont peu à peu transférées sur le châssis 201 E, à ressorts arrière inversés, livrable aussi en berline tôle sans malle ou en coupé tôle, sans pare-chocs mais souvent avec des roues fil. La 201 Confort (type 201 C) à roues avant indépendantes se reconnaît à ses longerons allongés à l'avant, aux joues d'ailes retombant verticalement, à son tableau de bord à cadrans



1934 : la 201 BR vit désormais dans l'ombre de la 301 et sa caisse, plus "aérodynamique" s'en inspire largement.

presque carrés, à sa grille pare-pierres et à son capot à ouïes horizontales ; elle est livrable en roadster (code TRC), en cabriolet (code CL, avec une nouvelle découpe de portière plus arrondie), en "coupé-berline de voyage" (code BV, avec auvent en pied de botte et grande malle), en "coupé-berline décapotable" (code BC, de style semblable au précédent), et en berline. Cette dernière a une nouvelle caisse, élargie, avec un pavillon arrondi à l'avant, livrable aussi (avec quatre ou six glaces) sur le châssis 201 L à essieu avant rigide. Les 201 E, 201 L et la commerciale 201 T sur châssis long ont (généralement) le nouveau capot des 201 C, mais la 201 T est le seul modèle de la série à posséder un motif de radiateur spécifique, tandis que les 201 C ont un écusson "Confort" peint sur l'aile arrière droite.

1933

Fin de série des 201 E (en berline, coupé, commerciales) et des 201 C, celle-ci uniquement en berline, avec un nouveau capot à quatre volets verticaux, puis avec un nouvel auvent incurvé associé à un capot à quatre puis cinq volets (tout cela en l'espace de quelques semaines...) ; les carrosseries décapotables ou de

luxe ont disparu du tarif au profit de la 301. A partir du début de 1933, nouvelle 201 B à châssis tubulaire "Bloctube", livrable en berline normale, berline luxe, coupé, commerciale ou fourgonnette ; toutes ces 201 B ont l'auvent incurvé, le capot à cinq volets, une calandre à grille plate et de nouvelles ailes avant non raccordées au marchepied. Les ultimes berlines de cette série ont une caisse aux coins de vitres arrondis, dans le style 301.

1934

Type 201 BR, avec moteur "self-amorti", nouvelles caisses plus arrondies, essuie-glaces en bas du pare-brise, ailes enveloppantes, capot à trois volets horizontal et calandre incurvée, livrable en coach, berline normale (code N 6 S), berline luxe (code N 6 L), commerciale, fourgon et boulangère. Seule la berline luxe bénéficie de pare-chocs (à lame rainurée, incurvée à l'avant), de phares chromés, d'enjoliveurs de roues, de lanternes d'ailes chromées et d'un tableau de bord à six appareils sur platine rectangulaire, remplacé en cours de série par un combiné rond au centre.

1935 - 1936

Type 201 D avec nouveau

moteur 7 CV et carrosserie "queue de castor", uniquement en coach ; finition normale (A 6 B, sans pare-chocs ni essuie-glace côté passager) ou luxe (A 6 BL). Les dérivés utilitaires (fourgonnette et boulangère) type 201 DL ont une présentation semblable à celle de la 201 D "normale" (pas de pare-chocs, phares bas, capot à



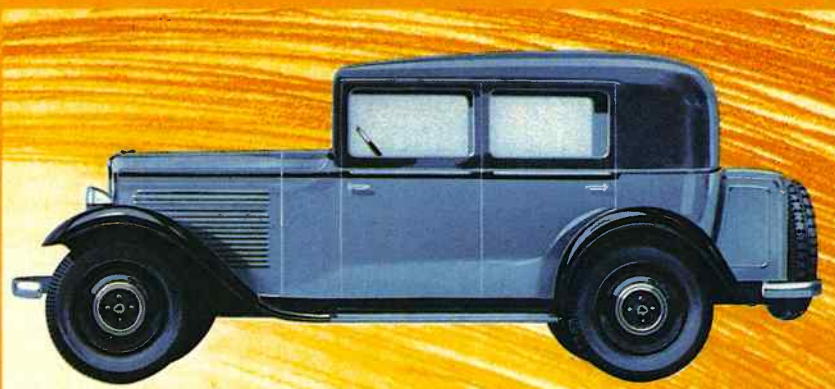
Pour 1935 et 1936, la 201 D adopte une calandre très inclinée à feux rapprochés, en plus de son unique carrosserie de coach "queue de castor".

trois volets), avec de nouvelles caisses à roues arrière enfermées et grand porte-à-faux. Courant 1935 (à partir du numéro 515.203 pour les 201 D et 525.741 pour les 201 DL), montage d'une boîte synchronisée, et, pour le millésime 1936, jantes alvéolées sur coach luxe seulement.

1937

Type 201 M, reprenant la caisse et le moteur 8 CV des 301 modèle 1936, à l'exception du capot, désormais à fentes horizontales, et de quelques détails d'équipement, comme la culasse en fonte et non en alu. La 201 M est livrable en conduite intérieure six glaces, normale (code A 6), luxe (A 6 Y) ou commerciale (A 6 M), cette dernière avec double hayon arrière, ainsi qu'en cabriolet (A 6 D), dont il existe une version avec spider (A 6 DS). Sur le même châssis, la fourgonnette 400 kg (U 6 L) et la boulangère (U 6 B) reprennent aussi le nouveau capot.

N.B. Les millésimes ci-dessus s'entendent de Salon à Salon, c'est-à-dire d'octobre à octobre. Les codes de carrosserie, avec leur numéro de fabrication, figurent généralement sur une plaquette fixée au-dessus de la plaque de châssis, sur le côté droit de l'auvent.

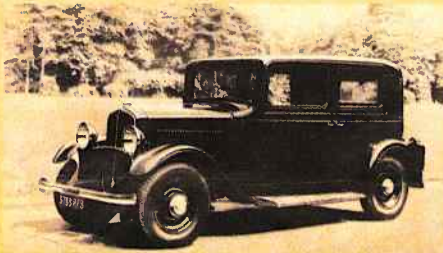


En 1932, les 201 Confort se distinguent des autres par leur capot à crévés horizontaux et une caisse de berline plus arrondie

LA PEUGEOT 201 FACE A SES CONCURRENTES

La concurrence de la 201 ne nous transportera pas vers des horizons voluptueux faits de luxe, de charme ni de performance. Nous voilà au contraire au cœur des productions "laborieuses" du début des années trente qui, de notre œil d'aujourd'hui, se ressemblent beaucoup. Le choix en définitive viendra plus de pure considérations esthétiques ou d'attachement à une marque que des avantages décisifs de l'une sur l'autre.

Scène d'antiquité pour la 6 CV Fiat, l'une des plus élégantes du lot.



ÉLEGANTES ET CONFORTABLES TOUJOURS RAPIDES ET ÉCONOMIQUES PARTOUT

5 CV - 4 CYLINDRES - Le plus économique des véhicules de sa classe. Vitesse 80 km/h. Consommation 8 litres d'essence aux 100 km.

8 CV - 4 CYLINDRES - Le véhicule de série 100 km/h. Consommation 8 litres d'essence aux 100 km.

10 CV - 4 CYLINDRES - Le véhicule de série 120 km/h. Consommation 8 litres d'essence aux 100 km.

10 CV - 4 CYLINDRES - Le véhicule de série 120 km/h. Consommation 8 litres d'essence aux 100 km.

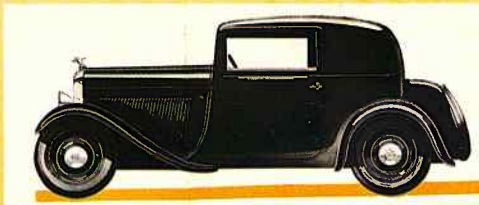
ROULE AVANT INDÉPENDANTES. VITESSES SÉLECTIONNÉES. Confortable, silencieux, robuste, économique. Consommation 8 litres d'essence aux 100 km.

SUPERTRACTION 4 VITESSES SÉLECTIONNÉES. Puissance supplémentaire indépendante. Consommation 8 litres d'essence aux 100 km.

100.000 km sur route

Rosengart

Ci-dessus, si la Monoquatre est vaste, elle est loin d'être la plus brillante... A droite, l'Amilcar C3 est minuscule mais mignonne en coupé.



Solide et laborieuse la Rosengart, ci-dessus, ne prétendait pas déchaîner les passions. Ci-dessus, deux des carrosseries proposées sur les Mathis TY.



LA CONCURRENCE (fin 1932)	AMILCAR C3	FIAT 6 CV Française	MATHIS TY	OPEL P4	PEUGEOT 201 C	RENAULT Monoquatre UY	ROSENGART LR 44
MOTEUR Cylindrée (cm ³) Distribution Alimentation Puissance maxi (ch)	4 cylindres en ligne 850 soupapes latérales 1 carburateur 22 ch à 3.800 tr/mn	4 cylindres en ligne 995 soupapes latérales 1 carburateur Solex 20 ch à 3.400 tr/mn	4 cylindres en ligne 905 soupapes latérales 1 carburateur Solex 23 à 3.300 tr/mn	4 cylindres en ligne 1.193 soupapes latérales 1 carburateur Solex 22 à 3.200 tr/mn	4 cylindres en ligne 1.122 soupapes latérales 1 carburateur Solex 23 à 3.500 tr/mn	4 cylindres en ligne 1.299 soupapes latérales 1 carburateur Solex 25 à 3.500 tr/mn	4 cylindres en ligne 747 soupapes latérales 1 carburateur Solex 15 à 3.200 tr/mn
TRANSMISSION	3 vitesses	3 vitesses	3 vitesses	3 vitesses	3 vitesses	3 vitesses	3 vitesses
SUSPENSION	essieux rigides ressorts Cantilever	essieux rigides 4 ressorts Cantilever	essieux rigides 4 ressorts Cantilever	essieux rigides ressorts Cantilever	roues avant indépendantes (ressort av. transversal)	essieux rigides ressort ar. transversal	essieux rigides ressort ar. transversal
FREINAGE	à câbles	hydraulique	à câbles	à câbles	à câbles	à câbles	à câbles
EMPATTEMENT (m)	2,15	2,25	2,425	2,29	2,53	2,65	2,35
POIDS EN ORDRE DE MARCHE (kg)	750	685	700	750	945	1.350	700
VITESSE MAXI (km/h)	80	80	80	85	80	85	70
PUISSANCE FISCALE PRIX NEUF (France) COTE ACTUELLE (+)	5 CV 13.600 35.000 (coach)	6 CV 17.850 30.000 (coach)	5 CV 14.980 30.000 (coach)	7 CV 21.600 32.000 (coach)	6 CV 19.500 42.000 (berline)	7 CV 16.800 33.000 (berline)	5 CV 16.400 40.000 (berline)
BONS POINTS	Finition raffinée.	Conception moderne, comportement routier satisfaisant.	Robustesse.	Originale (en France).	Confort, finition ligne équilibrée.	Caisse spacieuse et confortable.	Allure sympathique, robustesse.
MAUVAIS POINTS	Performances limitées nonobstant la marque, carrosserie étriquée.	Habitabilité et confort limités.	Faibles performances, certaines caisses peu élégantes.	Caisse étriquée.	Performances modestes, tenue de route à surveiller.	Performances moyennes	Performances et dimensions réduites.

Conseils pratiques

Economique à l'achat comme à l'usage, robuste et sans histoire, la 201 est une bonne petite auto pour qui sait en prendre soin. Et, à l'inverse de voitures plus modernes qui semblent plus proches aux néophytes, les autos de cette époque sont incomparablement plus simples à restaurer soi-même.

Difficile de penser en spéculateur avec une 201 car, comme la plupart des petites autos populaires de cette époque, la cote en est stable depuis des années à un niveau peu élevé : pour 40 à 45.000 F, vous aurez une belle 201, berline ou coupé "tourisme" restaurée ou en très bon état, tandis qu'il est toujours possible de trouver une bonne base de restauration pour moins de 10.000 F. Le bon côté des choses, c'est que la 201 est à la portée de presque toutes les bourses mais, revers de la médaille, ne comptez pas trop revoir un jour l'argent que vous aurez investi dans une belle restauration qui revient souvent plus cher.

Comme toute voiture du début des années trente, la 201 est caractérisée par un certain nombre de qualités et de défauts inhérents à l'époque de sa construction. Au rang des premières, tous ses utilisateurs louent sa robustesse (attention, par rapport aux normes d'époque : pas question de faire 150.000 km avec un moteur de 201 sans l'ouvrir...) et une simplicité de conception qui fait que les débutants s'y sentiront vite à l'aise. Autre atout, une voiture de cette époque ignore le plus souvent la rouille structurelle, à moins que la voiture ait séjourné pendant cinquante ans dans la boue avec de l'eau jusqu'aux moyeux... ce qui s'est vu. Une caisse carrée traditionnelle comme la 201 n'est pas insensible pour autant aux éléments : ce sera la boiserie, soutien structurel de la carrosserie qui en souffrira le plus souvent avec à la clé des complications de remise en état s'ils sont pourris — c'est souvent le cas — et une facture de restauration qui commencera à prendre mauvaise tournure. Surveillez donc que les portières sont bien rigides, qu'elles ne se tordent pas dans tout les sens et mieux, si la sellerie est fatiguée, n'hésitez pas à la déchirer un peu plus pour aller voir, en dessous, l'état de la structure en bois. Autre poste "exotique" classique d'une voiture des années trente, le vilebrequin de la 201 repose sur seulement deux paliers qui, comme ses têtes de bielles, sont régulés et non pas montés en coussinets minces. Leur remplacement n'est donc pas à la portée du premier mécanicien venu, il faut impérativement trouver si vous refaites le moteur un spécialiste qui sache couler et ajuster le régule, ce qui ne s'improvise pas. Enfin, la sellerie est l'un des postes souvent conséquents d'une restauration de berline 201 comme de n'importe quelle auto fermée de l'entre-deux-guerres. Les tissus chinés

montés sur leur support de crin font beaucoup pour le charme des voitures de cette époque et une facture de sellier de l'ordre de 20.000 F ne devra pas vous surprendre. Sachez enfin que, hormis quelques travaux bien spécifiques, rien n'est vraiment hors de portée d'un bon bricoleur.

QUELQUES SPÉCIALITÉS

Voilà pour les généralités, voyons maintenant les spécificités de la 201. Pour le moteur lui-même, aucun souci à se faire, si ce n'est le montage "goupillé" des soupapes et non pas claveté, qui exige certaines précautions lors d'une éventuelle rectification, que l'on conseille de réaliser plutôt sur les guides. Autre spécialité, la dynamo et la pompe à eau sont montées en tandem. Or, le presse-étoupe de la pompe n'est jamais d'une parfaite étanchéité, l'eau peut donc en cas de fuite venir contaminer la dynamo, avec les conséquences que l'on imagine. Toujours du fait de cette disposition, il faut penser à surveiller l'alignement dynamo-pompe à eau et



choisir précisément sa courroie, car la marge de réglage de tension est faible. Autre sujet de contrariété, le contacteur d'éclairage situé à la base de la colonne de direction. Quand la voiture a un peu chauffé, de l'huile peut suinter de la direction et venir souiller les contacts, rendant inopérant l'éclairage. Dans le même genre de souci, surprenant mais pas grave, le démarreur montre une tendance certaine à rester coincé, ce qui a dû ému le constructeur lui-même car il a aménagé une petite trappe sur le pourtour du volant moteur pour le décoincer, en en précisant l'usage dans le manuel d'entretien.

Sur les modèles à roues avant indépendantes, il faut également examiner le faisceau de lames

avant, car il est fréquent que l'une d'entre elles soit cassée, ce qui donne à la voiture une allure déséquilibrée d'un côté ou de l'autre. Surveillez également la gouttière en haut de caisse. C'est souvent attaqué par la rouille, mal réparé, et l'eau s'y infiltre facilement venant mettre à mal les bois. Autre spécialité typiquement Peugeot, soyez extrêmement vigilant sur l'huile utilisée pour le pont à vis. Il ne supporte que de la végétale spéciale, difficile à trouver en petite quantité mais que, par l'intermédiaire d'un club vous pourrez vous procurer sans problème.

VOUS N'ÊTES PAS SEUL...

Les pièces maintenant. La 201 a été une voiture très diffusée, longtemps populaire, les pièces courantes ne manquent donc pas si l'on prend soin de s'adresser aux bons professionnels. Comme pour les autres voitures de cette époque, **Dépanoto** (28400 Nogent-le-Rotrou, tél. 37.52.43.25) est LE spécialiste unanimement loué par tout les amateurs de 201 qui y ont eu recours. Vous y trouverez la plupart des pièces mécaniques et d'usure, des échappements, joints de culasse ainsi que quelques refabrications dont l'encadrement de pare-brise, souvent en piteux état sur les voitures à restaurer. Dans le même genre, **Guy Ferrand** (17-23, route de Paris, 14630 Cagny, tél. 31.23.41.52) dispose d'un bon stock de pièces mécaniques neuves d'origine ainsi que des accessoires. Chez **Claude Renel** (R.N. 83, 01440 Viriat, tél. 74.45.15.64) vous trouverez pistons, soupapes, pochettes de joints, bouchons de radiateur avec thermomètre refabriqués, ou enjoliveurs de roues. Les **4A** (Pichon, 33870 Vayre, tél. 57.74.84.12) pourront vous fournir enjoliveurs et autres pièces décoratives souvent refabriquées, tandis que les problèmes de tissus ou de joints caoutchouc seront évidemment résolus auprès d'**ENPI** (B.P. 2, 77150 Lésigny, tél. (1) 60.02.07.24). Peu de pièces sont vraiment difficiles à trouver. Seul le couvercle de la malle Coquille, presque toujours attaqué par la rouille ou les couvercles d'allumeur et jeux de vis platinées RB (les SEV ne posent pas de problème, ce sont les mêmes que pour les 203) sont réellement rares.

De toute façon, vous ne serez jamais vraiment seul et abandonné avec vos problèmes de pièces, le club **Les Amis du lion** (15-17, rue Henri Martin, 94200 Ivry, tél. (1) 46.72.70.47) sous l'impulsion de Guy Masmonteil se démène pour aider les adhérents à restaurer, entretenir et rouler avec leurs autos. On n'hésite pas à mettre collégialement les mains dans le cambouis ou à se prêter des pièces momentanément indisponibles tandis qu'un bon stock constitue une réserve de pièces fort appréciée. Enfin, pour des problèmes plus généraux, comme recherche de documentation, identification précise de votre voiture, conseils théoriques ou simplement pour participer à la vie de tout les "peugeotistes" de France, n'hésitez pas à contacter **L'Aventure Peugeot**, 75, avenue de la Grandé Armée, 75116 Paris, tél. (1) 40.66.49.92. ● 69

Ils roulent en 201

M. Bouquet possède cette 201 BR (1) de 1934 depuis très longtemps ; le très rare torpédo tourisme grand luxe (2) de Guilhem du Repaire a été exposé à Rétromobile en 1992 ; première restauration de Stéphane Soulain, cette 201 D (3) est actuellement en phase de remontage ; Jean-Paul Mayet et Albert Dherbassy n'hésitent pas à affronter les sommets avec leurs 201 (4) ; le coupé 201 (5) de Michel Labarde, vu ici pendant un concours d'élégance à Angoulême ; la 201 Commerciale (6) de Franck Manget attend sa peinture ; Jacques Fabregoul a acheté son coupé 201 EB de 1933 (7) il y a 23 ans ; deux vues de la 201 C d'Henry Beilvert, parfaitement restaurée, dont on peut apprécier la planche de bord en faux bois d'origine parfaitement conservée (8 et 9) ; pour retrouver la voiture de son enfance et de sa jeunesse, M. Lafargue a aujourd'hui trois 201 dont ce coupé (12) dont on peut voir le châssis en restauration (10) ; Jean-Pierre Alcega a connu quelques moments de découragement en restaurant son coupé 201 (11).

Ils voulaient une caisse carrée, une vraie voiture ancienne disent même certains, sans être particulièrement obnubilés par Peugeot ou la 201. Et puis ils en ont trouvé une, l'ont longuement restaurée et maintenant, ils ne la quitteraient pour rien au monde. Air connu...

C'est en cherchant une C4 dans les annonces de LVA qu'Henry Beilvert a trouvé sa 201 C, comme quoi on ne peut guère lui reprocher d'a priori sectaire... "Elle était à 30 km de mon domicile, explique-t-il, elle attendait dans le soleil d'un jardin. Belle peinture refaite quelques années avant, ailes et malle noires, le reste bleu, intérieur en tissu pied-de-poule et des pare-soleil d'époque "Voilazur" en verre bleu foncé... mais les dessous étaient moins avenants. C'était un des ultimes exemplaires de la série C, sortie le 7 décembre 1932 et livré à Nantes comme l'atteste le certificat que m'a remis l'Aventure

Peugeot. Je me souviens encore du retour par la route. La ligne d'échappement pourrie empestait l'intérieur et manquait de discrétion, les freins étaient symboliques, le moteur hoquetait en première à bas régime et la caisse composite gémissait dans les cahots. Au cours de la remise en état mécanique, j'ai constaté que les hoquets provenaient du mauvais montage du gicleur principal de mon carburateur Solex 26 FHD : l'orifice calibré doit être en haut et non en bas, sinon, c'est les hoquets à bas régime et une consommation de 12 à 13 l/100 km au lieu de 8. Je me suis aussi occupé de ma dynamo. C'est une Ducellier à trois balais qui donne un débit sensiblement constant, c'est-à-

dire qu'elle surcharge la batterie lors des longs trajets de jour. J'ai résolu ce problème en insérant dans le circuit une résistance shuntable à volonté : la nuit ou si la voiture ne roule pas souvent, je mets les résistances hors circuit, tandis que le jour ou pour les longs trajets, un interrupteur me permet de les insérer dans le circuit de charge. Je l'utilise habituellement pour des sorties de 50 à 100 km et elle démarre toujours au quart de tour, ce qui étonne les badauds qui pensent que je vais sortir une manivelle ! Les deux premiers rapports sont courts et la troisième est vite passée avec double pédalage, boîte non synchronisée oblige. Vitesse de croisière 60 km/h, à cette allure, elle tourne à l'aise mais on se fait doubler par les cyclos un peu trafiqués. Inutile de préciser qu'il vaut mieux fréquenter les petites départementales plus proches des routes de l'époque. Dans ces conditions, la 201 est très agréable et on s'imagine vite être retourné au début des années trente. Elle avale les côtes moyennes sans rétrograder, mais quand il faut s'y résoudre, le double débrayage est obligatoire. Finalement, il faut se résigner à mouliner en seconde à 30 km/h jusqu'au sommet, car le trou entre les deux derniers rapports est conséquent. Cela ne m'empêche pas de penser que la 201 est une voiture sans problème, que je l'aime telle qu'elle est, même si dans mon enfance, je n'avais d'yeux que pour la jolie 402..."

Pour Michel Rayot, la 201 a été l'occasion d'une première restauration... qui n'est d'ailleurs





Tableau de bord des premières séries à cadrans ronds sur la 201 1930 de Michel Rayot (13) en cours de restauration ; la 201 C (14 et 17) de Pascal Raynaud est une voiture de famille récemment restaurée ; la 201 B (15) de Jean-Claude Bourgeois a été sa première voiture de collection en 1981 ; Alain Rochat concilie son amour des anciennes et ses obligations professionnelles avec cette 201 T (16) ; Guy Lemessier conserve des souvenirs émus de cette 201 (18), sa première voiture et aussi celle de ses premières vacances ; la caisse de la 201BR 1934 (19) de Maurice Boulogne avant peinture : le résultat final (22) valait bien ce travail ; le coupé d'affaires de Jean-Pierre Sobrier (20) a été restauré sur une période de 7 ans ; Gilbert Ruff n'a eu que la peinture à refaire sur son cabriolet 201 D de 1936 (21) ; "avant-après", pour la 201 Commerciale d'André Chardonner (23 et 24), du beau travail ; la restauration du torpédo commercial de Jean-Olivier petit (13) n'a pris qu'une année, car elle était en bon état d'origine ; Christian Amouroux participe régulièrement aux sorties des Vieilles voitures villenevoises avec cette 201 B (26) qu'il a restaurée lui-même.

pas encore tout à fait terminée : "Passionné par les "caisses carrées" mais complètement néophyte en matière de restauration, je n'envisageais pas un démontage complet, mais avec l'envie grandissante de faire un travail sérieux et durable, la 201 s'est retrouvée en pièces détachées. La carrosserie étant

saine, il n'y eut pas de problème particulier. Mais le travail de démontage, de nettoyage et de préparation des tôles et des boiseries s'est avéré fastidieux. Lorsque l'on commence ce genre d'opération, il est impossible de se rendre compte du temps que l'on devra y passer, car il est inconcevable sur un véhicule de ce genre de faire effectuer tout ces travaux par un professionnel, l'addition définitive serait bien trop lourde. Début janvier 1993, j'ai pu effectuer mes premiers essais. Le moteur tourne comme une horloge, les vitesses passent bien mais demandent une certaine accoutumance, tout comme l'accélérateur encore placé entre le frein et l'embrayage sur ce modèle. Bien sûr, ma voiture n'est pas terminée, mais mes premiers essais me confortent dans l'idée qu'il fallait tenter l'aventure".

Maurice Boulogne apprécie quant à lui les plaisirs de rouler en 201 BR de 1937 : "Les roues avant indépendantes et les amortisseurs hydrauliques sont appréciables, mais la suspension arrière est sèche. Il faut une certaine dextérité pour manier la boîte de vitesses, le freinage est correct et l'entretien minime. Les 6 CV du moteur deux paliers sont tout juste suffisants pour le poids de la voiture, mais c'est une bonne petite populaire".

Pour beaucoup, la 201 a été une première restauration, une occasion de tâter au monde des avant-guerre, un bon souvenir que l'on cherche à retrouver ou, simplement, que ce dossier est l'occasion de rappeler, comme le fait par exemple Daniel Ablin : "Au milieu des années soixante, un ami et

moi, âgés de 20 ans, entrons en possession d'une 201 de 1930 qui patientait bien à l'abri depuis quelques années. Remise en état des plus-sommaires (bougies, vidange), un peu d'essence, puis nous passons aux essais de mise en route avec le mode d'emploi, sous la forme de l'indispensable "vieux qui s'y connaît". En fait, heureusement qu'il était là, surtout pour les freins. Quelques tours de manivelle plus tard, c'est le moment de passer aux choses sérieuses. Sans trop rechigner, ça toussa, ça pète, ça fume, mais ça tourne et pas si mal. Le bruit de tacot, les vibrations, tout est fin prêt pour un premier tour de cour. L'emploi grinçant du levier de vitesses fait désordre, il faut s'y habituer. Les freins ralentissent correctement l'engin. Tout est O.K., on peut l'admirer. Bleue, ailes et toit noirs, intérieur et tissu beiges. La place, il n'en manque pas : deux banquettes de trois personnes (20 ans...). Des vases le long des montants pour mettre des fleurs, complètement démodés, tout comme les rideaux aux places arrière. Sur la route, sa vitesse idéale, c'est 60 km/h. Au-delà, c'est l'aventure : à 80-90 km/h, seulement dans les grandes occasions, le jeu dans la direction et les freins symboliques tempèrent votre ardeur, tandis qu'il faut chercher une grande route, taillée en largeur, pour se livrer à de tels exploits. Non, la 201 est faite pour rouler doucement, pour admirer les petites françaises (20 ans...). Elle ne rechigne jamais. Toujours prête même s'il faut prendre quelques instants pour garantir ses niveaux et la démarrer. L'essuie-glace est symbolique et il vaut mieux embaucher un complice pour la manœuvre par temps de pluie. On a même essayé de nous l'emprunter. Toujours fidèle à elle-même, elle n'a consenti qu'à être poussée sur quelques centaines de mètres avant d'imposer la capitulation aux audacieux, ignorants du coupe-batterie. Je crois qu'elle vit toujours...".