

Auto Classiques

HORS-SÉRIE

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE À LA PORTÉE DE TOUS

PLUS

132
PAGES
20
MODÈLES
TESTÉS



De la 201 à la 205 GTI,
de 1933 à 1986

TOUTES LES PEUGEOT



à l'essai

CE SEMAINE...

volant
ne 402
pse



DÉCOUVERTE
L'incroyable
collection
du musée
de l'Aventure
Peugeot



950 45 500 - 4500 500 - 020 5 500
0000 5 00 5 00 5 00 5 00
000 000 5 00 5 00 5 00 5 00
000 000 5 00 5 00 5 00 5 00

GUIDE D'ACHAT

LA COTE DÉTAILLÉE
de toutes les Peugeot anciennes

M 02751 - 4H - F: 4,95 € - RD



ESSAI

201 B (1933)

Tacot quand tu nous tiens

Avec sa hauteur respectable, ses chromes et ses ailes élégantes, la 201, comme toute auto d'avant la Deuxième Guerre mondiale, en impose.

La 201, première Peugeot frappée des trois chiffres avec le 0 au milieu, fera passer le constructeur de petit industriel à principal acteur de l'automobile. Prenons le volant de celle qui a tout changé.



ouvrir le robinet d'essence situé devant les pieds du passager. En l'absence de pompe à carburant, l'alimentation se fait par gravité, comme sur une moto, avec le réservoir haut perché entre le pare-brise et le moteur. Je pousse le contacteur d'allumage situé au-dessus du compteur de vitesse, et j'actionne la tirette de démarrage. Le petit quatre-cylindres de 1 122 cm³ secoue toute l'auto. Je n'ai plus qu'à partir.

De quoi s'occuper

Bonne surprise, les pédales sont dans le bon sens, à savoir embrayage, frein et accélérateur, de gauche à droite. Car sur des voitures de cet âge, il arrive que ces deux derniers soient inversés. En revanche, je ne peux pas en dire autant de la grille de la boîte de vitesses. Première en bas à droite, je m'élance après quelques à-coups de l'embrayage dus à mon manque d'habitude. Le régime monte tranquillement et j'opère l'indispensable double pédalage (on débraye, on met au point mort, on rembraye, puis on débraye à nouveau pour passer le rapport suivant), afin que »

Même si je n'ai aucun souvenir d'enfant à bord d'un ancêtre (comprenez une voiture d'avant la Deuxième Guerre mondiale), ni même d'en avoir croisé un du regard, je dois dire qu'être devant cette magnifique carrosserie est plutôt attirant. À cette époque, la fonction faisait la forme. Le capot comme les ailes sont ajustés au plus près de l'élément qu'ils recouvrent. Pas d'extravagance, mais un design simplement fonctionnel. Pourtant, les courbes de la carrosserie ainsi modelée par les besoins mécaniques, sont d'une élégance rare. Mieux encore, chaque petite pièce d'accastillage allie avec brio style et fonctionnalité. Pour preuve, on pourrait aisément démonter une poignée de porte, un phare ou un bouton de commande, pour en faire un objet de décoration. Mais je doute que l'association de l'Aventure Peugeot, qui me laisse réglé de ce bijou réglé aux petits oignons par l'atelier, apprécierait. Mais d'ailleurs, où sont-elles, ces clés ? Il me faut quelques minutes pour me rendre compte que la vieille dame est dépourvue de serrures sur les portes et de contacteur de démarrage. Heureusement, pas besoin de notice, le tableau de bord ne fourmille pas de boutons. Seul détail à ne pas oublier,



À cette époque, seul le nom de Peugeot est présent sur la calandre. Il faudra attendre le salon d'octobre 1933 pour voir apparaître une tête de lion à son sommet.

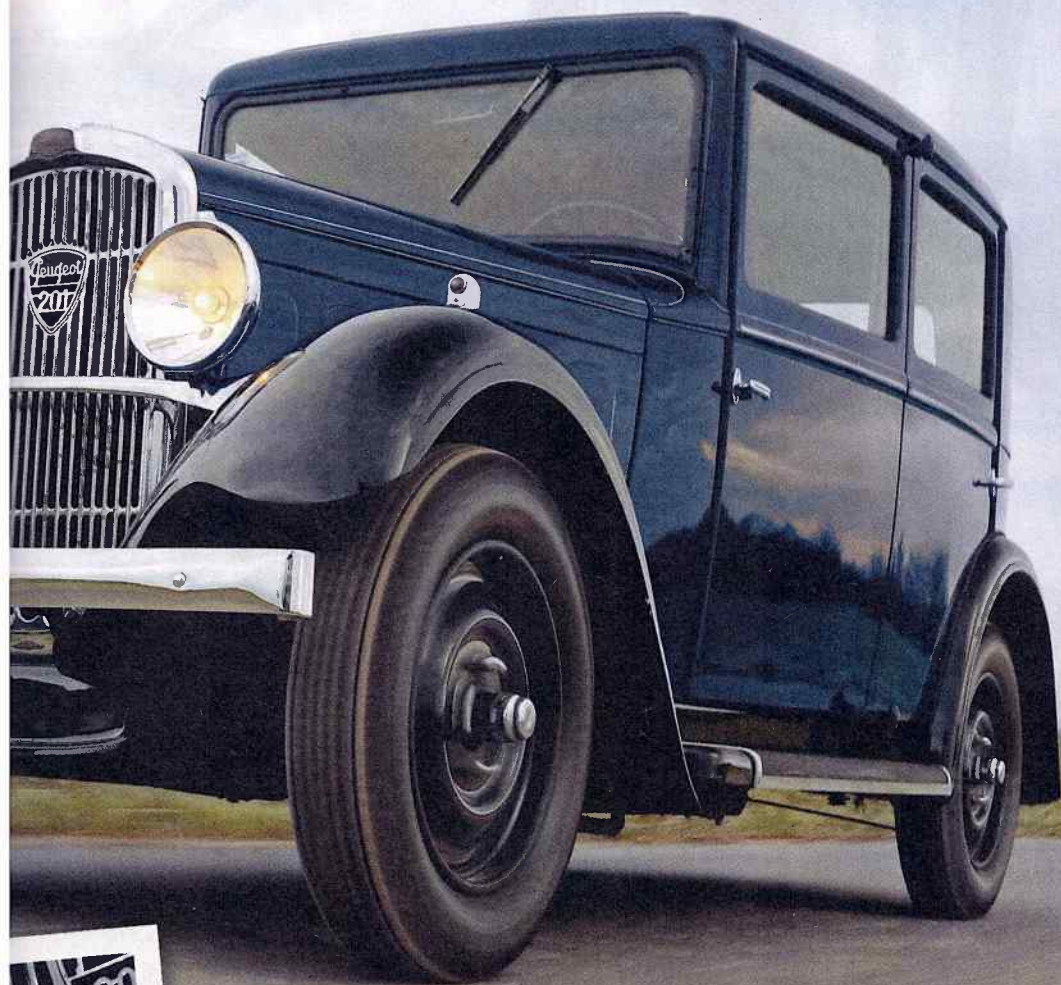
PHOTOS: CHRISTIAN MARTIN





LA TECHNIQUE

Moteur	4 cyl. en ligne 8S latérales
Cylindrée	1 122 cm ³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	23 ch à 3 500 tr/mn
Couple	NC
Alimentation	Carburateur simple corps
Transmission	Aux roues AR, boîte 3 vitesses
Freins AV/AR	Tambours/Tambours
Pneus	155 x 400
Dimensions Lxlxh	3,92 x 1,40 x 1,65 m
Poids	970 kg
Vitesse maxi	75 km/h
Accélération 1000 m.D.A.	NC
Conso. moyenne	9 l/100 km
Réservoir	32 l
Coffre	NC



LES DATES CLÉS

1929

La 201 est officiellement présentée au public.

1931

La 201 Confort adopte une suspension à roues avant indépendantes (une première au monde sur une voiture de grande série!).

1933

Apparition de la 201 B à châssis Bloctube. Octobre: le style est rajeuni (phares, capot, calandre, pare-chocs, ailes...).

1934

L'arrière en "queue de castor", à roue de secours intégrée, remplace la malle classique sur la 201 D, qui passe à 1 307 cm³ et 28 ch.

1936

La 201 M profite de la carrosserie de 301 D, sur un châssis rallongé de 25 cm, et d'un moteur de 1 465 cm³ et 35 ch.

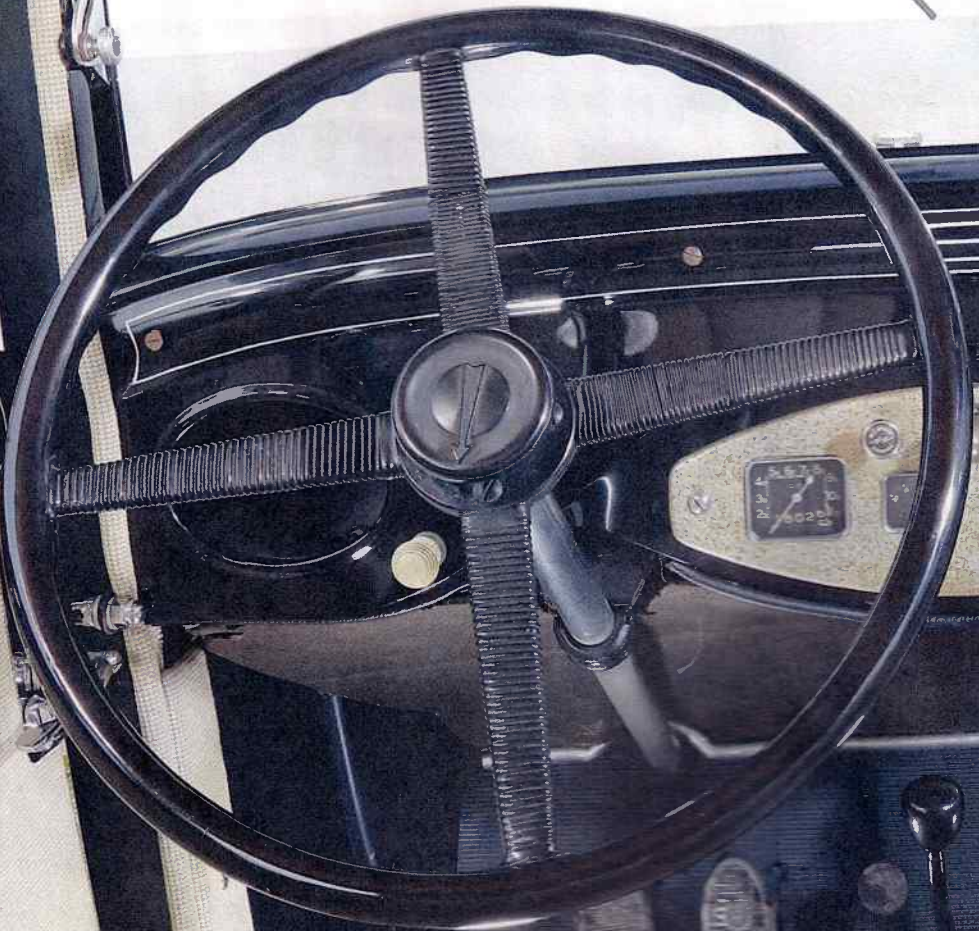
1937

La production s'arrête définitivement en septembre.

À défaut d'être efficaces, les phares au cuvelage chromé sont de toute beauté. Ils seront légèrement remodelés au salon d'octobre 1933.



Besoin d'un peu d'air frais ? Il n'y a qu'à incliner le pare-brise, ventilation garantie ! Également très efficace pour désembuer.



L'unique essuie-glace conducteur s'actionne en tournant le contacteur placé directement sur le moteur.



Le combiné est on ne peut plus simple : vitesse, tension batterie, pression d'huile et jauge à carburant, mais pas de température du moteur.

Dans une auto de cet âge, le conducteur doit s'adapter à la configuration, car la banquette n'est pas réglable, et le volant, encore moins.

Grande hauteur sous plafond et large banquette moelleuse, à l'arrière on est à mi-chemin entre l'automobile et la diligence.

» les pignons dépourvus de synchros s'engrènent sans grincement de dents. Mais il me faut un temps de réflexion avant de passer la deuxième. Où est-elle, déjà ? Pas de plan sur la planche de bord. Et moi qui ai toujours trouvé ça inutile ! En face, c'est la marche arrière. Ah oui, c'est en haut à gauche, et la troisième en bas à gauche.

En voiture Simone

Après quelques manipulations du levier, la question ne se pose plus, et je profite pleinement de la route. Le moteur n'est pas aussi anémique que je l'avais imaginé. Sur le plat, l'allure est soutenue, même si elle n'est pas au goût des autres automobilistes qui me doublent. Ma seule victoire viendra du dépassement... d'un tracteur. En revanche, la moindre côte est une épreuve qui s'aborde avec le passage anticipé du rapport inférieur. La lenteur de mes changements de vitesse, propres à couper tout élan durement gagné, étant un sérieux handicap »

Boutons et cadrans sont en nombre réduit. Toutefois, il n'y a pas vraiment d'autre équipement que le moteur à commander.

Devant les pieds du passager, un robinet ferme l'arrivée d'essence. Indispensable pour une alimentation par gravité.

De petites aumônières viennent compléter les deux étroits rangements aménagés dans la planche de bord.

Veilleuses et phares sont commandés en tournant le bouton au centre du volant. Pratique et discret !

Un feu stop à gauche, une veilleuse à droite et pas de clignotants. En rase campagne tout va bien. Mais en ville, ça se complique.



PHOTOS: CHRISTIAN MARTIN

LES POINTS À SURVEILLER

La rouille: les tôles épaisses résistent bien. En revanche, boiseries et structure de la caisse sont à vérifier méticuleusement.

La mécanique: une auto entretenue très régulièrement pose peu de problèmes. Assurez-vous que les graissages à faire tous les 500 km n'ont pas été laissés au hasard, que les huiles ont été bien choisies, et les freins, réglés correctement.

» en pleine montée. En descente, l'auto se montre plus vélocé, mais pour le coup je dois composer avec des freins à câbles Peugeot, plus aptes à ralentir qu'à arrêter promptement le tacot. Moins efficaces que ceux à câbles de chez Bendix qui apparaîtront en 1935, ils ont l'avantage de moins se dérégler et de permettre un freinage en ligne. Mais la 201 s'apprécie avant tout pour la balade. L'espace intérieur, la hauteur du toit et le ressort de l'assise des banquettes me donnent l'impression de voyager dans un vieux wagon de luxe. Le dossier est un peu droit

à mon goût, mais on est bien installé, à l'avant comme à l'arrière. Ce n'est de toute façon pas le confort qui limite la 201 à un roulage occasionnel de quelques kilomètres, mais bien son maniement. Le rayon de braquage est large, la vitesse, réduite, et le freinage, problématique dans l'environnement actuel. Mais elle roule encore quatre-vingt-trois ans plus tard, et de merveilleuse façon. Dans un siècle, pourra-t-on en dire autant de nos autos modernes? Pas sûr. En tout cas elles n'égaleront jamais la classe de ces ancêtres.

Jérôme Fombelle



Le coffre en deux parties n'est pas très volumineux et assez peu pratique. Il faut d'abord ouvrir le couvercle, sous lequel un espace est aménagé pour les outils, puis basculer la porte de malle qui fait également office de support de roue de secours.



LE BUDGET

LA COTE	À restaurer	À réviser	Prête à rouler
201 (1929-1937)	3 000 €	6 900 €	9 000 €

À restaurer : impossible de prendre la route sans gros travaux préalables.
 À réviser : petits trajets possibles, mais remise en état nécessaire.
 Prête à rouler : l'auto est capable de parcourir 1 000 km sans souci.

L'ASSURANCE

	Normale	Ancienne
Au tiers	NC	39 €
Tous risques (avec vol et incendie)	NC	102 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

LES PIÈCES*

Filtres (air, carburant et huile) et 4 bougies	NC
Courroie d'accessoire	NC
Garnitures de frein AV	130 €
Garnitures de frein AR	130 €
Amortisseurs AV/AR	NC
Ligne d'échappement	385 €
Kit de distribution	Chaîne
Kit d'embrayage	460 €
Phare avant	NC
Feu arrière	NC
Pneumatiques (x 2)	360 €

Pas très chère à l'achat, une 201 n'est pas forcément plus coûteuse en entretien qu'une auto plus récente. En revanche, la remise en état sera beaucoup plus longue, et il faudra composer avec de la refabrication de pièces, plutôt que du simple remplacement.

* Moyenne des prix relevés sur Allopeus.com, Depanoto-boutique.com et Melun-retro-passion.com



Le petit quatre de 1 122 cm³ et 23 ch est tout de même capable de maintenir une vitesse de pointe de 75 km/h, si l'on est courageux.

POUR EN SAVOIR PLUS

À lire

Revue Technique
 • Les Archives du Collectionneur n° 6, ETAI

Les sites Internet

- Clubs**
- Club01.eu
- Divers**
- Peugeot201.pagesperso-orange.fr
 - Michel.saussol.free.fr
- Pièces détachées**
- Auto4a.com
 - Club201.eu
 - Depanoto-boutique.com
 - Melun-retro-passion.com

On aime le petit capot et les roues carénées, la pureté de la planche de bord, la finesse des détails.

On aime moins l'utilisation compliquée dans la circulation moderne.

