

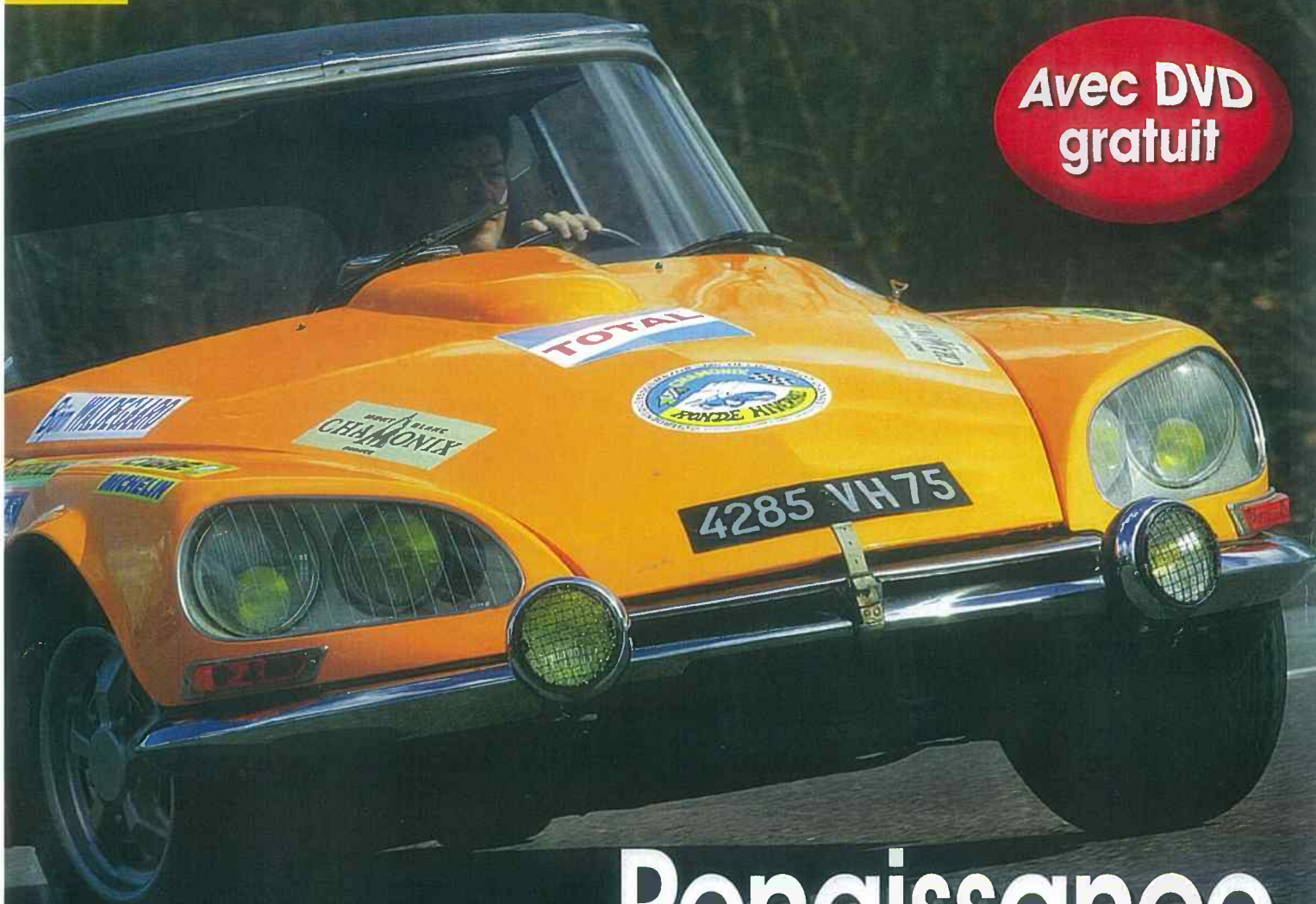
auto passion



SUPER 4 CV !

N°2

**Avec DVD
gratuit**



Renaissance d'une DS de course



N°2 - 5,50€

Mensuel
Mai 2006

Belgique : 6,40€

**PEUGEOT 201
Boulangère**



▶ ESSAI PEUGEOT 201 T BOULANGÈRE 1933

BOULANGERIE

AU CŒUR
du fournil

Pain de tradi...



PÂTISSERIE

DU
CHARMONT



La Peugeot 201 aura vécu de 1929 à 1937. Au total un peu plus de 142 000 exemplaires ont été assemblés en huit ans. Aujourd'hui, la 207 va réaliser ce score en moins de quatre mois! Mais la 201 est bel et bien l'origine d'une longue lignée... La version « Boulangère » illustre parfaitement les déclinaisons utilitaires que l'on extrapolait presque systématiquement à l'époque sur la base des modèles « populaires » et qui reviennent très à la mode aujourd'hui...



Produite de 1931 à 1933, la 201 T Boulangère a une charge utile de 750 kg, elle illustre parfaitement le petit utilitaire français du début des années 1930.



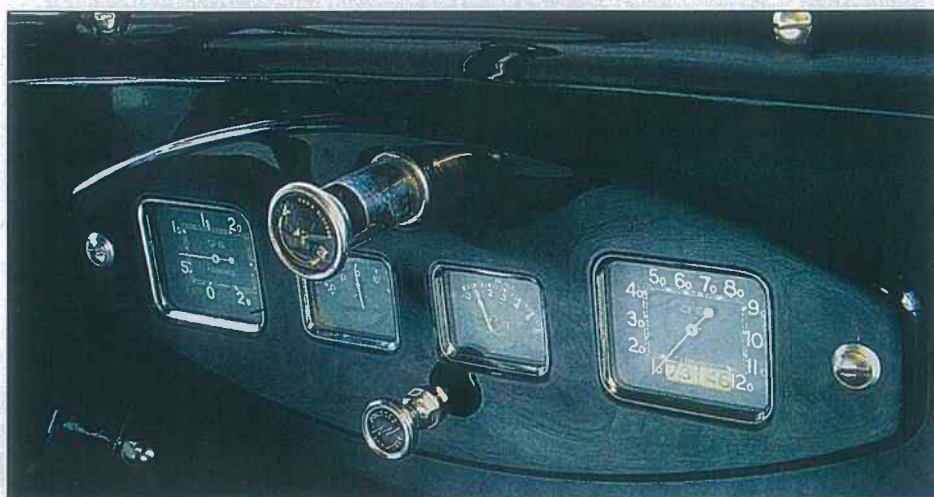
Les frêles montes pneumatiques de la 201 (12x45 à l'avant et 14x45 à l'arrière) sont bien éloignées de celles d'aujourd'hui, la tenue de route, la vitesse et le freinage sont également d'une autre époque ! On remarquera au passage l'immatriculation qui plairait à tout collectionneur.

A la fin des années 1920, Peugeot est encore un petit constructeur provincial qui se trouve, comme beaucoup, devant l'équation : s'agrandir ou s'arrêter. Les difficultés économiques sont là, et la voiture miracle va se nommer 201. Elle va permettre au constructeur sochalien de s'installer durablement dans le créneau des petites voitures populaires, un secteur déjà connu de l'entreprise, mais qui a besoin d'une activité pérenne. Produite dans de multiples variantes, la 201 est la première Peugeot à être produite à plus de 100 000 exemplaires, et va rester pendant plus de vingt ans le plus gros succès de la marque, comme cela sera d'ailleurs le cas de la plupart de ses héritières de la série 200... La fabrication de la 201 a débuté en juillet 1929 pour être présentée au Salon de l'Automobile de Paris quelques semaines plus tard. On a souvent lu que la 201 était la première Peugeot à roues indépendantes, ce qui est parfaitement exact. En revanche, il est fréquent d'oublier que cette importante évolution technique n'est intervenue qu'à l'automne 1931. De fait, il est nécessaire de rappeler que les premières séries étaient munies d'essieux rigides, ce qui est également le cas des modèles utilitaires. Pour ces derniers, la « puni-

tion » perdurera même après l'apparition des roues indépendantes. Notre exemplaire de 201 Boulangère, bien que correspondant à un modèle 1933, ne profite donc pas de ce petit plus. Il faudra attendre 1934 pour que les utilitaires bénéficient à leur tour du progrès...

Une 201 «XL»

La 201 offrait une gamme de carrosserie très complète : berlines en différentes finitions, coupé d'affaires, torpédo et roadster auxquels il faut rajouter les versions coach commercial, torpédo commercial, camionnette, fourgon et Boulangère.



La modeste mais fonctionnel tableau de bord de la 201 donne au conducteur toutes les indications minimales... On remarque que le tachymètre est très généreusement gradué jusqu'à 120 km/h.



Avec près de 1,80 m de long sur 1,30 m de large, le plateau de chargement accueille beaucoup de baguettes !

De leur côté, les 201 T étaient déclinées uniquement en versions utilitaires, mais avec une capacité de charge qui passait de 400 à 750 kg, une sorte de 201 « XL »... Livrable en cabine sans plateau, plateau-cabine (2 versions différentes), camionnette, fourgon, limousine commerciale et... Boulangère ! Cette 201 du type BR3 est donc une Boulangère 750 kg. Avec un poids à vide de 998 kg, pour être précis. Ses cotes sont 3,88 x 1,50 x 1,62 (H). Son empattement est de 2,90 m, et elle est équipée d'un pont arrière à plan de joint longitudinal et d'une suspension arrière à ressorts semi-elliptiques prévue pour une charge supérieure aux autres 201 (750 kg au lieu de 400). Produite de décembre 1931 à juillet 1933, cette petite 201 T de 6 CV fiscaux est dotée du moteur SE 4 cylindres 1 122 cm³ qui offre 23 chevaux réels à 3 500 tr/mn. La boîte de vitesses est à trois rapports. La consommation d'essence se situe entre 8 et 10 litres, tandis que la consommation d'huile oscille entre 0,150 et 0,350 litre, le tout au cent kilomètres, bien évidemment. La vitesse maximum est de 60 km/h. Bref, toutes les caractéristiques correspondent encore aux premières 201.

À noter qu'à l'époque Peugeot avait fait estimer, sous le contrôle de l'Automobile Club de France, la consommation en conditions réelles entre Paris et Bordeaux de la 201 utilitaire 400 kg. La consommation moyenne en charge fut de 8 litres. L'importance stratégique de la 201 pour Peugeot est capitale. Le lancement de toute la nouvelle gamme en dépend. Les projets 301, 401 et 601 attendent derrière ! Peugeot a la ferme intention de faire parler de son nouveau modèle populaire. Du coup, les pare-chocs sont de série, ce qui n'était pas le cas systématiquement auparavant sur la plupart des modèles, et le double essuie-glace également. Quel luxe !

En gouquette !

La mise en route à l'ancienne impose de ne pas oublier d'ouvrir le petit robinet d'essence digne d'une moto, placé sur le tablier avant, sous le tableau de bord. Contact, démarreur à tirette, cela va de soi ! Le moteur s'ébroue, et nous voilà partis. Avec une première très courte, on démarre à un rythme correct, mais c'est après que les choses se corsent... Sur la route, la 201 est



Cet utilitaire du début des années 1930 possédait déjà le dossier du siège passager rabattable pour permettre le chargement d'objets longs... Une idée toujours d'actualité sur les utilitaires d'aujourd'hui.



Avec sa calandre plate, cet exemplaire possède encore l'aspect des premières séries de 201, avant le style « aérodynamique »...



Rajoutés sur cette 201, les clignotants restent discrets et dans le ton de l'époque, même si cet utilitaire n'en était pas équipé d'origine.



La roue de secours, accessoire indispensable, était fixée à l'avant, offrant ses services rapidement en cas de besoin !



Avec ses parois en toile caoutchoutées prévues pour être roulées, la 201 Boulangère offre une bonne accessibilité au volume de chargement, y compris latéralement.

effectivement un véhicule d'un autre âge, sa boîte trois vitesses non synchronisée implique d'être attentif dès que l'on enclenche la seconde. Il faudra attendre 1935 pour que la boîte de vitesses bénéficie d'une synchronisation. La première est en bas à droite, la seconde en haut à gauche et la troisième en face, en bas. Le régime moteur doit être retombé assez bas pour pouvoir se risquer à changer de rapport sans faire craquer la boîte. Dès qu'il y a une côte un peu raide, il faut donc jouer de la boîte, et n'importe quel Vélosolex vous laissera sur place... Enfin, il faut être très attentif à la distance de freinage. Contrairement aux voitures modernes au freinage souvent époustoufflant, celui de la 201 n'est pas hydraulique, mais à câble. Il n'y a évidemment aucune assistance, et la largeur des pneus à peine supérieure à celle

d'une tondeuse à gazon offre un «gripp» vraiment très limité! Anticipation est le maître mot dès que l'on prend un peu de vitesse... Inutile de préciser que si vous êtes dans une descente et que votre 201 est chargée en marchandises ou en passagers (ou les deux!), il faut redoubler d'attention...

Clignotants salvateurs

L'exemplaire que nous avons essayé était muni de clignotants, qui n'existaient pas à l'époque. Mais, comme bon nombre de véhicule d'avant-guerre, ces très utiles accessoires ont été rajoutés pour faciliter l'utilisation dans la circulation d'aujourd'hui. Discrètement installés dans des feux «à l'ancienne», ils passent presque inaperçus dans le style de la voiture, et aucun des nombreux piétons attirés par notre engin ne nous en a fait

la remarque, preuve que le résultat visuel est parfaitement bien intégré. En ce qui concerne la vitesse de croisière, notre 201 Boulangère peut parfaitement servir d'accompagnement à une balade cycliste : elle ne va guère plus vite en vitesse d'utilisation! Sa vitesse maximale de 60 km/h sur le papier est bien réelle. Il n'y a que le vent dans le dos dans une descente que l'on peut espérer faire mieux.

Ne croyez pas pour autant que toutes les versions de 201 soient à loger à la même enseigne, loin de là! La 201 a eu une carrière variée de 1929 à 1937, et certains modèles comme la célèbre version X, sorte de version compétition-client avant l'heure, conçue par le célèbre Ettore Bugatti, atteignait 135 km/h. En ce qui concerne les versions standard, un bon 80 km/h était réalisable sur de nombreuses autres versions, et l'ultime déclinaison, la 201 M de 1936-1937, atteindra même les 100 km/h. Mais cette dernière version n'était ni plus ni moins qu'une 301 rebaptisée 201 pour offrir un modèle économique, alors que les 302 et 402 étaient en pleine ascension.

Toujours le succès

Lors de notre petite séance photo devant une sympathique boulangerie-pâtisserie du pays de Montbéliard, les clients, pourtant rodés à la marque au Lion, ont presque tous eu une minute d'attention – pour ne pas dire de recueillement – devant notre version Boulangère. Manifestement elle conserve une cote d'amour importante... La 201 va évoluer, et sa production prendra fin en septembre 1937, avant que la 202 ne prenne le



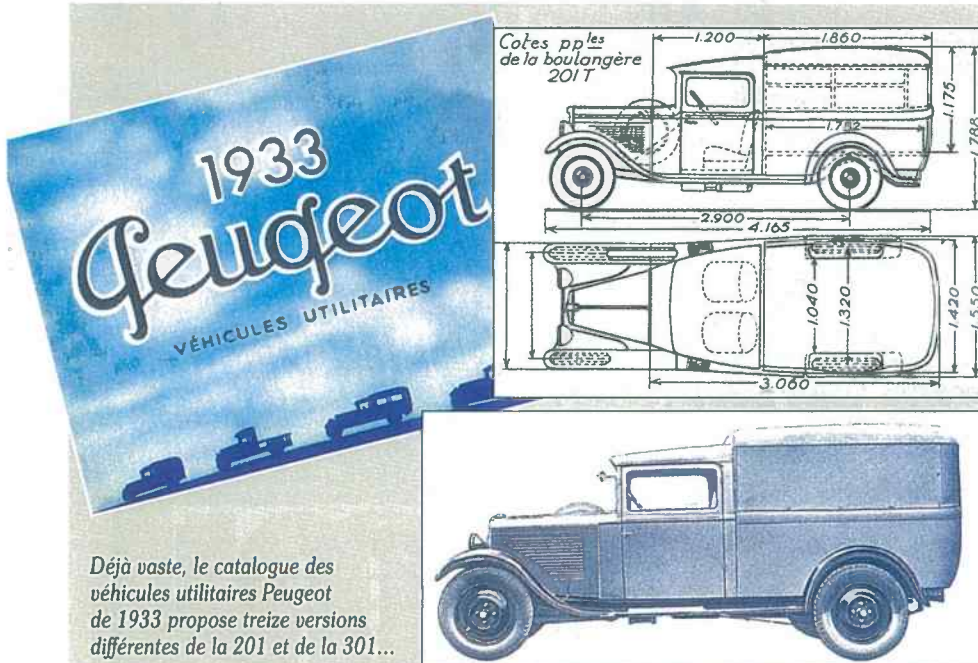
Près de 3 000 exemplaires de la 201 T, offrant ce beau volume utile, seront assemblés.

201 T BOULANGÈRE 1933

Nombre de places : 2
 Longueur : 4,17 m
 Largeur : 1,56 m
 Hauteur : 1,79 m
 Type moteur : SE
 Cylindrée : 4 cylindres, 1 122 cm³
 Alésage x course : 63 x 90 mm
 Puissance : 23 ch à 3 500 tr/mn
 Rapport volumétrique : 5,4
 Nombre de paliers : 2
 Carter d'huile : 7
 Refroidissement par eau : 8,5 l
 Boîte de vitesses : 3 rapports + marche arrière
 Consommation : 8 à 10 l
 Consommation d'huile : 0,150 à 0,350 l/100 km
 Poids châssis nu : 655 kg
 Poids carrosserie : 343 kg
 Poids total à vide : 998 kg
 Charge utile : 750 kg
 Capacité de remorquage : 500 kg
 PTAC : 1 800 kg
 Voie avant : 1,10 m
 Voie arrière : 1,32 m
 Empattement : 2,90 m
 Pneus avant : 12 x 45
 Pneus arrière : 14 x 45
 Rayon de braquage : 6 m
 Réservoir d'essence : 29 l
 Vitesse maximum : 60 km/h



Les colliers de serrage du circuit de refroidissement, simples d'accès, sont très récents, mais le reste est d'origine!



Déjà vaste, le catalogue des véhicules utilitaires Peugeot de 1933 propose treize versions différentes de la 201 et de la 301...



La remorque bâchée pouvait encore augmenter la charge transportée de 500 kg, portant l'ensemble à 1250 kg.



Les cafetiers de Paris aimaient la 201 utilitaire pour venir s'approvisionner dans les anciennes halles de Bercy.

relais à partir de janvier 1938. À noter qu'une véritable gamme séparée d'utilitaires légers va être développée à partir de l'été 1933, quand la 201 T prendra sa retraite : les SK et MK. Bien sûr, les fourgons et autres Boulangère feront partie de cette nouvelle famille... La 201, première Peugeot de la série 200 (et non première Peugeot à « zéro central », place occupée dès 1907 par le Type 103), fut une étape importante dans l'histoire de la marque. D'ailleurs l'ensemble de la série 200 aura à chaque fois un rôle primordial dans la réussite économique du constructeur. Cette 201 Boulangère a été présentée sur le stand Peugeot au dernier Salon Rétromobile pour célébrer cette saga, qui se renouvelle aujourd'hui avec l'arrivée de la 207. Une véritable reconnaissance pour ces modestes utilitaires des années 1930 qui bénéficient d'un véritable regain d'intérêt aujourd'hui auprès d'entreprises ou d'artisans en quête de véhicules publicitaires originaux... Quant à la 201, en général, l'histoire l'a souvent oubliée. Pourtant, il faudra attendre le début des années 1950 pour que Peugeot retrouve un modèle qui dépasse les chiffres de production de la 201 : il s'agit d'une autre 200, la 203 bien sûr ! Elle remportera un succès attendu grâce à ses lignes à l'américaine, un succès que la 202, sortie en 1938, ne connaîtra pas dans les mêmes proportions, la Seconde Guerre mondiale l'ayant brisée net dans son élan. Mais c'est une autre histoire, dont nous reparlerons très bientôt dans *Auto Passion*...

François Allain
Photos Christian Bedei