

GAZLINE



Démontage du moteur

Technique p. 20

Simca horizon

Le d'achat p. 47

Talon-pointe p. 38

Ford Capri 2600 RS

201 Commerciale

Utilitaires p. 14

aussi Chevrolet Impala
 Skoda Felicia Cabriolet
 Alfa Romeo Coupé 2000
 véhicules publicitaires Perrier
 Grégoire



2 CV 4x4

M 5076 - 58 - 22,00 F

UTILITAIRES
201 COMMERCIALE

Peugeot

Utilitaire



La 201, dite "Conduite intérieure" ou "Coach" ne possède que deux portes latérales et une partie AR qui s'ouvre par deux volets, la partie du bas pouvant s'escamoter pour permettre de transporter une charge plus volumineuse. Une charge utile qui peut atteindre les 400 kg. Pas mal pour une auto aussi modulable.

La dernière voiture française de série à roues AV indépendantes, la Peugeot 201

UTILITAIRES
201 COMMERCIALE

201 commerciale ludique



**Robuste et endurante,
elle fut
la star de l'occasion**

Les premières Peugeot 201 sont sorties en 1929. Mais c'est surtout à partir de 1933, avec l'abandon de l'essieu AV rigide au profit d'un train AV à roues indépendantes, qu'elle va acquérir ses lettres de noblesse. D'autant qu'elle recevra, dans le même temps, le châssis-cadre "Bloctube" à longerons tubulaires. C'est de cette époque que date la 201 B qui sera disponible en châssis court ou châssis long et qui sera déclinée en BC, BL, BR3 et BR4. La Commerciale appartient à la famille des BR3 et, malgré une diffusion restreinte sur deux années seulement, elle a connu une fabuleuse carrière en occasion puisque, jusque dans les années cinquante, elle continuait vaillamment à rendre service aux artisans et commerçants qui en appréciaient la robustesse et la fiabilité.



s'est taillée un joli succès dans les années trente. Se déclinant en **utilitaire**,

UTILITAIRES 201 COMMERCIALE



est constituée par le radiateur coupe-vent qui intègre, sur les millésimes, une tête de lion formant saillie.

ait prévenu : une 201, ce pas très grand. Et avant offrir mon 1,90 m dans de cette caisse carrée, je sais quelle était la marche opération se passe, en fait, le difficulté... à condition s devant. En effet, cette stérieure commerciale de ossède que deux portes, ent au torpédo commer- i, en a trois. Pour accéder AR, il faut donc basculer (en un seul bloc, il n'y a sation entre le dossier et), se plier en deux, mon- et enfin se glisser sur le lant. Le plus dur est alors : passagers AR disposent : royale. Un véritable luxe,

Les passagers AR étaient alors des privilégiés, et le chauffeur faisait partie du décor. Autres temps, autres mœurs...

Planche de bord complète

Pour l'heure, restons devant. C'est, sans conteste, le meilleur endroit pour conduire une voiture. Première surprise : le siège est particulièrement moelleux, ce qui donne une sensation de conduite peu commune, surtout sur un modèle de cette époque. On est à la fois perché (la voiture a une garde au sol importante) et assis... bas sur le plancher de l'auto ! Face à moi, le large volant noir tombe bien en main et la planche de bord laisse admirer une instrumentation complète, et un

piston de percé... La totale ! Du coup, j'ai rajouté un thermomètre d'eau au tableau, ça me rassure. »

Devant le conducteur mais aussi devant le passager, un vide-poches, équipement rare pour l'époque. L'unique essuie-glace est actionné à partir d'un boîtier situé au-dessus de la colonne de direction. Le contact est à droite de cette barre. Le milieu du tableau de bord est occupé par une console centrale au design anguleux qui regroupe un ampère-mètre (un vrai galvanomètre !), le compteur de vitesses gradué jusqu'à 120 km/h (optimiste va !), puis la jauge à essence (jusqu'à 40 litres pour parcourir 350 km), le voyant de pression d'huile. Face au passager, André a rajouté un bouton actionnant l'éclairage du tableau de bord, à côté du réglage d'avance à l'allumage. Au-dessus, une commande des clignotants et, enfin, le



Le petit détail qui est particulier à la Commerciale : ce marche-pied qui sert également de pare-chocs AR.



ne à tout faire, aisément modulable avec sa banquette AR qui se dépose en un t

comparaison avec l'ergo- quée de nos trois portes Sans oublier le charme de cette berline, dans 1 sent encore l'influence s à cheval. Le plafond est haut, et permet aux élé- porter chapeau. La ban- se situant en retrait par ix vitres latérales. Nous il est vrai, au début des nte, et il n'y a pas si long- personnes aisées se pro- fiacre ou en calèche.

esthétisme qui ne gâche rien. Rapide tour d'horizon des boutons et manettes qui se présentent au conduc- teur, de gauche à droite : le bouton noir, c'est le démarreur. Un peu en dessous, un témoin de température. « J'ai eu un gros pépin il y a deux ans, explique André. Lors d'une sor- tie du Club auto rétro soissonnais, j'ai un peu forcé sur la RN 2. Je n'avais pas vu que ma pompe à eau fuyait. Sans témoin de température, le moteur a serré. Quand j'ai dé- monté, c'était le joint de culasse, un

starter à l'extrême-droite. Au milieu et à la jointure avec la vitre, la com- mande de ventilation d'ouverture du pare-brise. Comme sur une banale portière, la glace coulisse verticalement de quelques centimètres vers le haut ou vers le bas, modulant ainsi l'arrivée de l'air frais par le pare-brise. On avait la climatisation qu'on pouvait !

Un des petits détails qui font le plaisir de la découverte d'une auto : au centre du volant, sur le moyeu, se trouvent à la fois le klaxon et le com-

modo d'éclairage. Astucieux, mais est-ce vraiment pratique pour passer de feux de croisement à phares, et vice versa, tout en conduisant ? L'essai s'étant passé de jour, je me rallierai donc à l'avis éclairé et très... normand d'André : « tout dépend de la vitesse à laquelle on roule ! »

Double-débrayage

Avant de démarrer la belle, il faut sacrifier à une certaine gymnastique. Assis à gauche, au volant, le conduc- teur doit d'abord ouvrir le robinet en

cuivre d'arrivée d'essence. Celui-ci se trouve... à droite, tout en bas. Deux possibilités : se coucher sur les cuis- ses de son passager (tout dépend des rapports que vous entretenez avec lui ou... elle) ou lui demander d'effec- tuer la manœuvre. André a installé un coupe-circuit, on n'est jamais trop prudent. Il est donc nécessaire de rétablir le courant. Starter, avance... Le bouton du démarreur est action- né et le moteur tousse, racle et se met en marche dans un bruit d'aspi- ration.

la berline à la commerciale

on de la Peugeot 201 qualificatif de "ale". Dotée de quatre se transforme it en utilitaire comme le André. Il suffit, pour cela, r la banquette AR d'un coussin et d'un siège, ue en place par des tiges. Le tout après avoir deux volets qui t une sorte de hayon AR. me surface de charge avec une hauteur sous an mètre ! Impressionnant.





Caisse caennaise par excellence, la 201 est évidemment typée avant-guerre. Pourtant, elle affiche déjà des solutions techniques très modernes.

Pour de main, la version commerciale s'offre pourtant des équipements très luxueux.

Première en bas à droite, et c'est parti. Sans oublier de desserrer le frein à main, collé au levier de vitesse, entre le conducteur et son passager. Le petit (mais courageux) quatre cylindres emmène les 900 kilos de la 201. Et là, c'est le déferlement de sensations qui fleurissent bon les années trente. Le niveau sonore est certes élevé mais Peugeot a soigné l'intérieur de cette Commerciale : pare-soleil, vide-poches, filet pour ranger une couverture ou une pelisse (et oui, le chauffage n'a pas

encore été inventé pour les automobiles !). A peine ai-je jeté un coup d'œil dans le rétroviseur qui offre une bonne visibilité grâce à la lunette AR généreuse, qu'il est temps de passer la seconde. Double débrayage de rigueur (une formalité pour André qui le pratique depuis... l'armée !). La manœuvre doit se réaliser assez rapidement pour ne pas voir l'aiguille du compteur de vitesse plonger vers le zéro absolu ! La boîte se montre, heureusement, fort docile si on lui "parle" avec déférence. Le quatre

cylindres reprend donc des tours et son chant laborieux envahit à nouveau l'habitacle. S'il n'y avait, face à vous, le compteur pour vous ramener à la réalité des chiffres, on aurait vite l'impression que le massif capot de la 201 fend littéralement la bise ! Il faut avouer qu'encadrée par deux gros phares, la calandre, dévignée du haut de mon siège, a de la gueule. L'aiguille frôle maintenant les 35 km/h, et il faut s'attaquer à la troisième. Même gymnastique, tout en gardant un œil sur l'horizon routier, une côte perfide ayant vite fait de nuire ce bel effort, imposant un retour précipité à la seconde. Fort heureusement, la souplesse du moteur et une tenue de route raisonnable permettent de prendre certains virages en troisième, après un freinage adéquat, et de repartir tranquillement sans avoir à toucher au levier de vitesse. Et puisqu'on parle de frein, un feu rouge m'offre une belle occasion d'en tester l'efficacité. La réponse est immédiate, et l'automobile d'André s'immobilise rapidement, sans embardée. Et pourtant, on n'a là que des freins à tambours sur les quatre roues, actionnés par tringles ! Un détail qui a son importance, car si les performances sont correctes, les tringles imposent des réglages réguliers.

Auto polyvalente
La place de la mairie de Soissons



La banquette AR offre un moelleux assez étonnant pour un utilitaire. Très reculée dans l'habitacle, elle évoque irrésistiblement l'intérieur des calèches du début du siècle !

approche et je vais enfin pouvoir découvrir concrètement ce qui différencie une 201 normale d'une Commerciale. De l'extérieur, c'est en effet peu évident. Certes, la malle AR est absente, tout comme les portières AR, mais rien ne tranche franchement, si ce n'est la roue de secours qui a migré de la malle AR vers le côté droit du capot. Certes, aussi, l'austérité est de rigueur sur ce modèle : pas de places AR, remplacées par une longue plage AR ou d'un vide (généralement rapidement comblé par un chargement forcément utilitaire). Avec la 201, on a, en fait, plutôt affaire avec une auto poly-

valente. Capable d'emporter des passagers qui ne seront pas installés sur de vulgaires strapontins au rabais mais profiteront de l'aménagement d'une berline. Et de se transformer en utilitaire parfaitement efficace à la vitesse de l'éclair. André m'en fait d'ailleurs la démonstration en un tour de main : la poupe s'ouvre en deux volets (un vers le haut, l'autre vers le bas, ce dernier pouvant être purement et simplement enlevé). La banquette, composée d'un coussin et d'un dossier se retire alors grâce à un jeu de clapets et de tiges de fixation. Et le tour est joué. André a ainsi pu mesurer, lors d'un rallye dans le



Étonnant pour un utilitaire qui, d'habitude, présente un minimum d'instrumentation. Ici, Peugeot a doté sa commerciale d'un équipement qui frise le luxe.



Ne cherchez pas les performances. Le petit quatre cylindres est avant tout bruyant et so-

bordeaux, de l'importante surface de charge ainsi dégagée, puisqu'il y a transporté un fût de 220 litres (malheureusement vide !) sans le moindre problème. Le bois qui recouvre le fond de cette Peugeot permet, par

ailleurs, de transporter divers matériaux sans trop redouter d'abîmer la voiture. Petite anecdote au passage, lors du démontage de sa 201, André a retrouvé de nombreux boulets de charbon. Servait-elle à transporter

ce combustible à la Belle époque ? Présentée pour la première fois au salon de l'auto de 1929, la 201 tranchait d'emblée avec ses sœurs sochaliennes, les 5 HP et 12/16. Réalisée en un temps record, mais loin d'être

bâclée, elle est élégante, bien pensée et très moderne pour l'époque. Et si elle est petite, elle est bien équilibrée et innove dans bien des domaines. Son moteur est un quatre cylindres de 1.122 cm³ à longue course (63x90

mm) et soupapes latérales, développant 23 ch SAE à 3.500 tr/min. Ce n'est pas un foudre de guerre, mais il est courageux et robuste. La culasse est détachable, les pistons sont en alliage léger à quatre segments.

Passeport technique Peugeot 201 conduite intérieure commerciale

▼ Moteur

Quatre cylindres en ligne, vilebrequin monté sur deux paliers, culasse fonte, soupapes latérales
 ■ Cylindrée : 1.122 cm³
 ■ Alésage x course : 63 x 90 mm
 ■ Puissance : 23 ch SAE à 3.500 tr/min
 ■ Puissance fiscale : 6 CV
 ■ Rapport volumétrique : 5,4:1
 ■ Distribution : par chaîne
 ■ Alimentation : un carburateur horizontal Solex 26 HBF ou 26 BFD
 ■ Refroidissement : par eau, capacité du circuit : 8,5 l
 ■ Batterie : 2 batteries 6 volts 45 Ah (sur notre modèle, une batterie 12 volts).

▼ Transmission

Roues AR motrices
 Boîte de vitesses : trois

rapports + MAR non synchronisés
 ■ Rapports de transmission : 1^e : 0,284 - 2^e : 0,533 - 3^e : 1 - MAR : 0,231
 ■ Couple conique : 4x25
 ■ Embrayage : monodisque à sec.

▼ Structure

Cadre "Blocube" à longerons tubulaires
 ■ Type carrosserie : N6C, deux portes, quatre places
 ■ Suspension AV : à roues indépendantes. Un ressort à lames transversal relié, de chaque côté à la tête porte-fusée, supporte en son milieu la tête d'essieu solidaire de la traverse AV. De chaque côté de la tête d'essieu, silentbloc et bras articulé. Jambes de poussée, ressorts et bras

disposés en avant des porte-fusées
 ■ Suspension AR : par deux ressorts demi-cantilevers inversés et obliques type Bugatti
 ■ Freins : à tambours sur les quatre roues par tringles à chapes. Frein à main à droite du couvercle de boîte. Dimensions des garnitures : 244x35x4,5 mm
 ■ Direction : à vis et roue dentée, avec deux demi-barres réunies à un relais articulé à la tête d'essieu
 ■ Roues : à voile plein en tôle
 ■ Pneus : 140 x 40
 ■ Rayon de braquage : 5,400 m
 ■ Dimensions : 3,880 x 1,500 x 1,620 m
 ■ Empattement : 2,580 m
 ■ Voies AVIAR : 1,197/1,230 m
 ■ Dimensions du coffre : 1,300 x

1,150 x 1 m
 ■ Poids : 996 kg (453 à l'AV, 543 à l'AR)
 ■ Charge utile : 400 kg
 ■ Réservoir : 40 litres.

▼ Performances

Vitesse maxi : 75 km/h
 Consommation : 8 à 10 litres
 ■ Consommation d'huile : 0,250 à 0,600 litre aux 100 km.

▼ Production

D'août 1933 à septembre 1934 dans cette configuration
 ■ Numéros de châssis : du n° 670.501 au n° 683.533 et du n° 658.001 à 660.532
 ■ Production totale : 15.563 exemplaires (incluant berlines N6L et N6S, coach commercial N6C, fourgon 400 kg 4KL et baulangère 400 kg 4KB).



UTILITAIRES 201 COMMERCIALE

voiture qui ne roule que quelques centaines de kilomètres par an, et qu'une forte oxydation se produit avec la condensation, j'ai préféré tout de suite opter pour l'inox.

Autant d'atouts techniques, pour un prix voisin de 16.000 francs en 1931, qui vont contribuer au succès de la 201. D'autant qu'un vaste choix de carrosseries était proposé au client. À titre d'exemple, le dépliant du salon de 1931 ne décrit pas moins de onze versions, dont le cabriolet décapotable Confort, la conduite intérieure normale, le roadster décapotable, la conduite intérieure Luxe, la berline décapotable, la conduite intérieure Grand Luxe Confort, la berline décapotable Confort et les coupés Luxe et d'Affaires. La gamme commerciale qui nous intéresse plus particulièrement se compose, elle, de trois modèles : la Familiale commerciale propose six places, deux strapontins, quatre portes et six glaces, la banquette AR et le faux plancher étant amovibles. Le Torpédo commercial

André Cardoner et sa 201 Commerciale "Le toit s'est envolé !"



Lorsqu'André Cardoner a acquis sa 201 conduite intérieure commerciale, il ne cherchait pas spécialement une Peugeot. « Je voulais une caisse carrée. » Petit détour par les petites annonces et découverte de ce modèle de 1934, mis en vente pour « cause de départ en Guyane. » Le 15 juin 1988, André a donc ramené sa "caisse carrée" dans son sous-sol : « La vente a été conclue après un examen que j'estime maintenant trop sommaire. Le transport sur remorque a offert, dès le départ, son lot de surprises. Après trois kilomètres, le toit s'est tout simplement envolé,

échouant sur l'accotement de la RN 19, près de Briec-Comte-Robert. » Après démontage dans le sous-sol du pavillon, le moteur repose sur des baguettes en frêne. Il a fallu en changer certaines. Les autres sont restées en place et ont un peu travaillé, laissant apparaître juste ce qu'il faut de jour au niveau des portières et du coffre pour donner du lustre à l'auto. Quant au toit baladeur, il a retrouvé sa place depuis et assure parfaitement sa fonction d'étanchéité. » Quatre années seront finalement nécessaires pour parvenir au terme de cette restauration en profondeur.

alors à profit ses vacances pour visiter les casses et trouver la pièce. » Par ailleurs, une partie de la structure de la caisse repose sur des baguettes en frêne. Il a fallu en changer certaines. Les autres sont restées en place et ont un peu travaillé, laissant apparaître juste ce qu'il faut de jour au niveau des portières et du coffre pour donner du lustre à l'auto. Quant au toit baladeur, il a retrouvé sa place depuis et assure parfaitement sa fonction d'étanchéité. » Quatre années seront finalement nécessaires pour parvenir au terme de cette restauration en profondeur.



Un seul balai d'essuie-glace. Pour le conducteur, heureusement.

is-alimenté. Résultat : il faut moudre le levier tout en pratiquant le double-débrayage.

La pompe à eau se trouve au-dessus de la culasse, son entraînement étant commun avec le ventilateur et la dynamo. Le tout étant actionné par une seule courroie. L'allumage comprend, à l'origine, deux batteries de

six volts montées en série (mais André a préféré opter pour une seule batterie de 12 volts), une bobine et un distributeur.

Pont à vis

La lubrification s'effectue sous pression, par pompe. La transmission est assurée par arbre à cardan, pont à vis et différentiel. Le pont à vis est d'ailleurs une constante chez Peugeot, puisqu'on retrouvera ce système jusqu'à la 404. Il permet ici de positionner l'arbre de transmission assez bas, limitant l'importance du tunnel. L'embrayage est à disque unique, associé à une boîte de vitesses à trois rapports et marche AR. La direction est à roue et à vis sans fin. Le châssis présente un empattement assez important de 2,580 m avec une voie AR légèrement plus large que la voie AV (1,230 contre 1,197 m). Si la suspension AV fait appel à un ressort transversal, à l'AR on trouve deux demi-cantilevers inversés, un montage qui consiste à fixer au châssis le centre du ressort et une de ses extrémités. La charge est ainsi appliquée à l'autre extrémité du ressort. L'encombrement est, par conséquent, réduit mais la rigidité transversale, par contre, est moyenne. Enfin, on notera qu'André a monté un échappement inox : « comme c'est une

présente lui aussi une banquette AR amovible, mais il possède trois portes : une à gauche et deux à droite. Par ailleurs, sa capote est caoutchoutée. Quant à notre conduite intérieure Commerciale, très appréciée des artisans et des agriculteurs, elle bénéficiait d'une garniture drapée et d'un plafonnier, ainsi que d'une sorte de marche-pieds faisant office de pare-chocs AR. Cette 201 sera même déclinée sous la forme d'un fourgon, d'une boulangerie et d'une ambulance.

Peugeot dans l'ère moderne

Au cours de ses huit années de production, la gamme 201 ne va jamais cesser d'évoluer. La 201C (pour Confort) sera ainsi la première voiture française à roues AV indépendantes, offrant d'après une pub d'époque « une suspension, une tenue de route et une souplesse de direction jusqu'alors inconnues ». Parallèlement, Peugeot lancera en petit nombre la 201E ou 201 Rapide, un modèle plus léger, avec des longerons AR plus courts. Viendront ensuite la 201X, la "vraie" 201 rapide avec un moteur de 994 cm³ dessiné par Ettore Bugatti, et une 201 Aérodynamique "queue-de-castor". En 1934, et alors que la 301 entrait en scène pour devenir le futur vais-



Le levier de vitesses n'est pas très ergonomique, tout autant que les pédales. Mais on s'habitue très vite au double débrayage et aux mouvements amples.

seau amiral de Peugeot, la 201 ne rendait pas pour autant les armes, s'offrant à l'occasion une boîte synchronisée. Ce qui lui permettra de survivre brillamment jusqu'en 1937, sa production atteignant un chiffre record pour le constructeur sochalien, à 142.309 exemplaires (y compris la D 7CV et la M 8CV). Jusqu'à l'apparition de la 201, Sochaux s'était certes révélé un

constructeur doué et talentueux, produisant des voitures de qualité. Mais il manquait jusque-là un fil conducteur, une âme. Avec la 201, le Lion de Sochaux entrait dans l'ère moderne de son histoire, symbolisée par le matricule (série de trois chiffres avec un "0" central) qui n'allait plus jamais quitter les capots de ses autos.

PHILIPPE DUFRESNE

Le petit quatre cylindres, logé très à l'aise sous le capot à volets. Pas très puissant, mais robuste et endurant.