

# GAZOLINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE



Guide d'achat



p. 89 Peugeot 201

Saga 250 GTO



Redécouverte

p. 10

p. 18

Redécouverte



Metropolitan 1500



# Sachsenring Trabant P50



Et aussi BMC 1100-1300 [1] • Histoire : le projet Cardinal • Encyclopédie raisonnée du cyclecar [10] • Hachille [25] : Hachille au Proche-Orient • Peugeot 203 C5 : démontage du pont AR • De Dion Bouton [14] : moteur à bloc • Préparation d'une Triumph TR3A 1959 [7] : direction la stabilité ! • Renault 12 4x4 [3] : protections et améliorations du confort • Mémento : Renault Estafette [1] • L'automobile racontée aux enfants : l'âge bien remonté ?

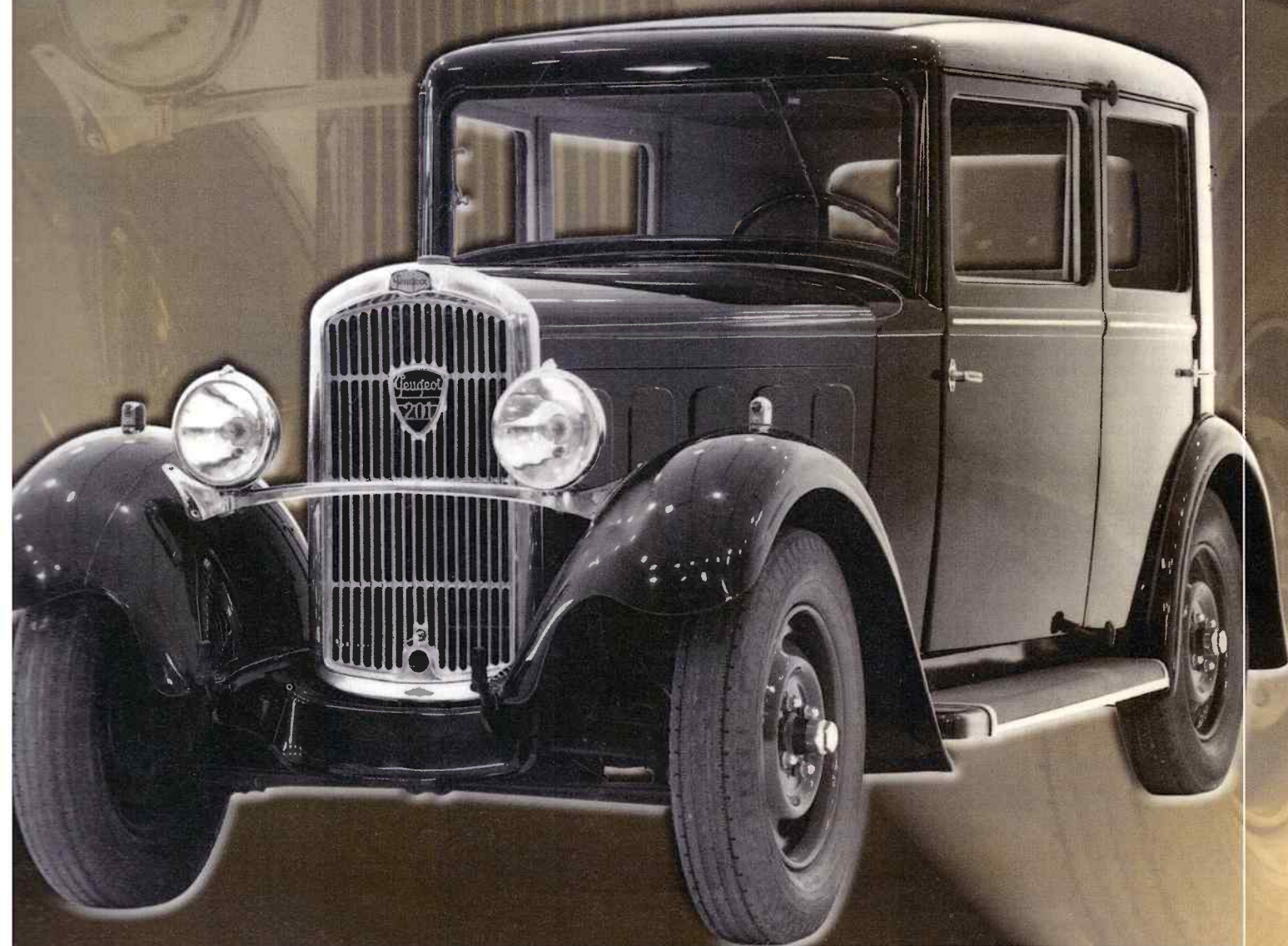
## Peugeot 201

# LA PEUGEOT DU RENOUVEAU

La 201, Peugeot change de statut. Il n'est plus le petit industriel qui disperse son activité au milieu d'une noria d'entreprises se livrant une concurrence stérile : il devient l'un des principaux acteurs du monde automobile. Grâce à une voiture aux solutions techniques éprouvées intégrant malgré tout des innovations, et sur un créneau jusque-là inexploré par ses confrères, celui de la voiture moyenne. Ni petite, ni grosse. Un compromis né d'une série de réflexions menées autour d'un référendum organisé en 1924. C'est une grande première dans l'histoire automobile, et le premier grand succès de Peugeot.

1929-1937

Texte Jean-Patrick Baraillé et Paul Fraysse - Documents Musée Peugeot



## GUIDE D'ACHAT PEUGEOT 201



Chaîne de finition de la 201, avec le polissage.

# 1929-1930 Une suite de compromis

La présentation de la 201 marque un changement majeur dans l'histoire de Peugeot, l'aboutissement d'une mue entamée depuis janvier 1924. On peine à mesurer, aujourd'hui encore, les bouleversements en profondeur qui se sont opérés depuis que la famille Peugeot (les trois frères : Pierre, Robert et Jules) a décidé de construire le Grand Peugeot, et d'arrêter les luttes intestines entre cousins et autres beaux-frères et belles-sœurs. Finie la diversité, terminée la concurrence entre le Lion Peugeot et les fils de Peugeot frères, exit la rivalité entre Ernest Mattern le réorganisateur, farouche partisan du modèle unique, et Alex Lemoine l'ancien, attaché à l'offre la plus diverse possible [1]. La restructuration financière initiée par Lucien Rosengart s'est doublée d'un recentrage des activités automobiles sur Sochaux, même si les sites d'Audincourt, Beaulieu, Valentigney ou

Mandeure (ce dernier pour les carrosseries uniquement) sont encore indispensables. La direction s'est également musclée, avec l'arrivée de Jean-Pierre Peugeot (le fils de Robert) en 1922, de son ami centralien Edouard Arnaud (1<sup>er</sup> mai 1923) et de Maurice Jordan, un ingénieur des Mines arrivé en stage à Sochaux le 28 août 1924... Tout est donc réuni pour devenir ce grand constructeur dont rêve Robert Peugeot. Non pas autour d'un modèle appelé à remplacer la 5 CV à succès ayant permis à l'entreprise de relever la tête, mais d'une 6 CV de « quatre places à 4 cylindres, légère, rapide, à un prix de revient très serré [2] », capable d'accompagner le désir d'une clientèle interrogée, en 1924, grâce à un référendum organisé par le biais du magazine *Peugeot Revue*. Les résultats collectés poussent en fait à mettre à l'étude deux nouveaux modèles : une 5 CV « aussi légère et bon marché que

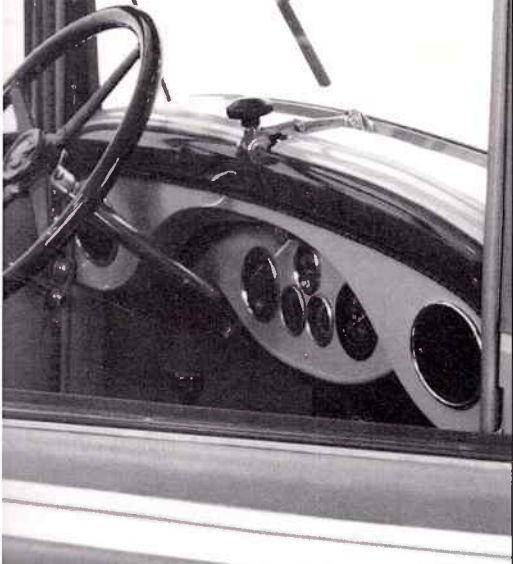
possible », et une 9 CV à 6 cylindres pour maintenir une offre sur le haut de gamme. Mais ces deux idées sont vite revues pour se confronter à la concurrence, et en mars 1926, on ne parle plus que d'une « 6 CV qui utilisera le moteur RE de la 5 CV vendue en Grande-Bretagne », et d'une « 10 CV sans soupape ». Puis uniquement d'une 6 CV, dont la sortie est prévue à l'horizon 1929, d'où son nom de projet 629, alors qu'il s'agit là du 201<sup>er</sup> mené par le bureau d'études Peugeot. 350 techniciens et ingénieurs participent à l'aventure, sous la houlette de Dufresne, Deloire et Giaouque, le budget initial étant estimé à 25 millions de francs. Le cahier des charges est terriblement contraignant, insistant sur le prix, l'argument majeur pour l'achat d'un véhicule. Une volonté qui rejaillit sur les choix techniques qui sont faits, même si l'on écartera au final l'idée première des ingénieurs qui envisa-

geaient de ne pas utiliser de différentiel et de ne la doter que de freins sur les roues AV [3]. Le développement est extrêmement rapide, puisqu'entre la décision finale prise en décembre 1927 et l'engagement de la phase industrielle le 1<sup>er</sup> juillet 1929, il s'est écoulé à peine plus de 18 mois. Un véritable record, rendu possible par l'enthousiasme accompagnant le plus grand projet jamais entrepris par la marque. Les cadences de production envisagées n'ont en effet jamais été atteintes depuis la création de l'entreprise. Jean-Pierre Peugeot parle de 240 voitures par jour à l'horizon 1930-1931. On est loin de la voiturette Bébé Peugeot de 1901 assemblée à un peu plus de 1.000 exemplaires. Avec un Ernest Mattern revenu aux affaires en 1928, tout semble possible. Une 177 demandait 1.500 heures de travail, une 201 n'en demandera plus que 500. Pour y parvenir, Sochaux se dote d'un

ensemble de chaînes primaire et secondaires de près de deux kilomètres de long. Le fordiste qu'il est rationalise à tous crins, impose des changements pour simplifier le montage et donc gagner du temps, pousse à l'intégration de pièces parfaitement éprouvées pour lesquelles les moules et méthodes de fabrication font partie de la culture maison. Au point qu'il s'attribue une grande part de sa paternité : « La 201 a été ma création du commencement à la fin », clamera-t-il dans ses mémoires non publiés, tirant un peu trop la couverture à lui, au gré des Dufresne et autres Deloire devant parfois faire contre mauvaise fortune bon cœur, et renoncer à certaines améliorations. Pourtant, il est l'un des artisans majeurs du succès à venir, car en rendant possible une cadence de production importante et en limitant le prix de revient [4], il permet à Peugeot de proposer la voiture bon marché qu'il

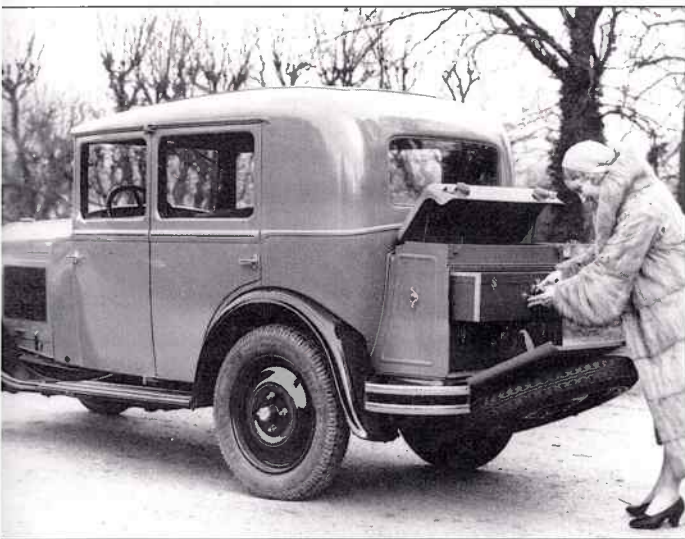
recherchait. Mieux encore en 1931, le bénéfice réel pour chaque 201 varie entre 3.100 et 4.400 francs selon les carrosseries, soit 25% de marge ! Un record abordable qui va remettre l'entrepreneur sur la voie du profit. La 201 est officiellement présentée à l'occasion du Salon de l'automobile d'octobre 1929. Lors du banquet réunissant les agents de la marque, Robert Peugeot insiste sur la filiation d'une voiture s'inscrivant dans une longue tradition : « Depuis plus de 30 ans, explique-t-il, Peugeot travaille la voiture populaire. Les plus anciens se rappellent de la première voiture Bébé monocylindre [...], puis ce fut le Lion qui était inusable, puis la Bébé 4 cylindres qui ressemblait à un gros hanneton, enfin la Quadrilette à deux places en tandem qui évolua vers la 5 CV. [...] Au printemps 1927, nous avons voulu créer la voiture la plus économique du monde,

# GUIDE D'AGRI PEUGEOT 201



Le tableau de bord à cadrans ronds intègre un ampèremètre, un manomètre, un compteur de consommation d'huile, une jauge à essence, un tachymètre et, sur les versions 201 et 201L, un compteur de vitesse. Sur la version 201, le compteur de vitesse est monté sur le tableau de bord, l'éclairage étant déplacé vers le haut.

Le premier cabriolet avec cadres de vitres fixes.



Les quatre portes avec malle ouvrant sur le dessus, la partie verticale de la malle et le pneu de secours se rabattant.



La berline avec son toit mêlant tôle et simili.

...ant de transporter... ablement quatre... es à 80 km/h sur des... accidentés, avec de... reprises et de bons... consommant peu... e et peu d'huile... e mécanique robuste... le minimum... et de frais d'entre-... nous avons mis au... la 201. » L'accueil... est réservé dépasse... et les espérances les... es. Le public est... plus par la simpli-... prix et les conditions... ts avantageuses que... ellence technique... 01 n'est qu'une suite... promis. Son moteur... est un 4 cylindres... oc à culasse fonte... ble. Il est le digne... eur du RE de la 172... appelée à disparaître... conserve la course... ), mais son alésage a... menté, passant de... mm pour offrir une... de 1.122 cm<sup>3</sup>. Le... quin repose toujours... x larges paliers, les... sont en acier estampé

et sont régulées, les pistons sont en alliage et ils portent quatre segments, la distribution se fait par soupapes latérales, arbre à cames en acier estampé supporté par quatre paliers cimentés et rectifiés, et chaîne à rouleaux. Le collecteur d'échappement est du même côté que l'admission pour permettre le réchauffage du pied du mélange carburé. Il bénéficie cependant d'améliorations notables, à l'image du graissage se faisant sous pression pour les paliers du vilebrequin et les têtes de bielles, par projection d'huile pour les pistons, cylindres, axes de pistons, cames, poussoirs et arbre à cames, et par les vapeurs d'huile pour le restant des éléments en action. Un filtre à huile installé en sortie de pompe retient une partie des impuretés, ce qui est également nouveau en 1929. Tout comme la circulation de l'eau de refroidissement, activée par une turbine placée à la partie supérieure de la culasse, sur le même axe que la dynamo et le ventilateur.

L'allumage se fait par bobine et distributeur, celui-ci étant monté sur le même arbre vertical qui commande la pompe à huile. L'installation électrique est en douze volts, avec deux batteries de six volts montées en série et positionnées devant les sièges AV. Aussi classique, la transmission aux roues AR fait appel à une boîte de vitesses à trois rapports et MAR sans la moindre synchronisation, avec long levier de commande au plancher. Son mouvement est transmis par un tube de poussée et un joint de cardan reliés au pont, celui-ci recevant un couple couronne en bronze et vis sans fin de 4 x 27, 4 x 26 ou 4 x 25, suivant qu'il est monté sur châssis court, châssis allongé ou sur utilitaire. Une solution technique dont a recours Peugeot depuis 1913, d'abord épisodiquement, puis systématiquement. La suspension est assurée par un ressort transversal à l'AV et deux demi-ressorts associés d'un côté à

l'extrémité AR du châssis et de l'autre au pont AR, par des jumelles avec silentbloc (licence Bugatti). Les voitures de tourisme reçoivent des ressorts à onze lames à l'AR puis, sur les châssis 301.797 à 301.901 (sauf pour les n° 301.811, 301.812 et du n° 301.829 au n° 301.831) à douze lames, les utilitaires en comptant quant à eux quatorze. Le tout aidé par des amortisseurs Hartford, à l'AV comme à l'AR. La direction est du type à vis et roue hélicoïdale, les freins à tambours et commande par câbles, le frein à main agissant sur les roues AR. La commande du contacteur électrique utilisé pour l'éclairage et le klaxon est positionnée sur la colonne de direction. Cette simplicité de bon aloi et cette arrivée en terre connue expliquant sans doute ce l'extraordinaire succès qui accompagne les premiers mois de commercialisation. Au 1<sup>er</sup> mars 1930, on a ainsi enregistré plus de

5.000 commandes, comme le consigne un Ernest Matern jubilant dans son rapport mensuel. Les cadences de production, dans le même temps, ne cessent d'augmenter. En août 1930, elles sont de 180 modèles par jour. Elles passent à 200 en décembre, pour atteindre les 240 en mars 1931, égalant ainsi l'objectif fixé et auquel personne ne croyait. Les agents sont débordés, incapables de gérer une clientèle si importante qu'au cours des neuf premiers mois de 1930, ils dépassent leur volume prévisionnel de ventes annuelles. Le réseau doit se renforcer pour faire face. De nouvelles succursales sont créées, mais ça n'est pas assez. La demande

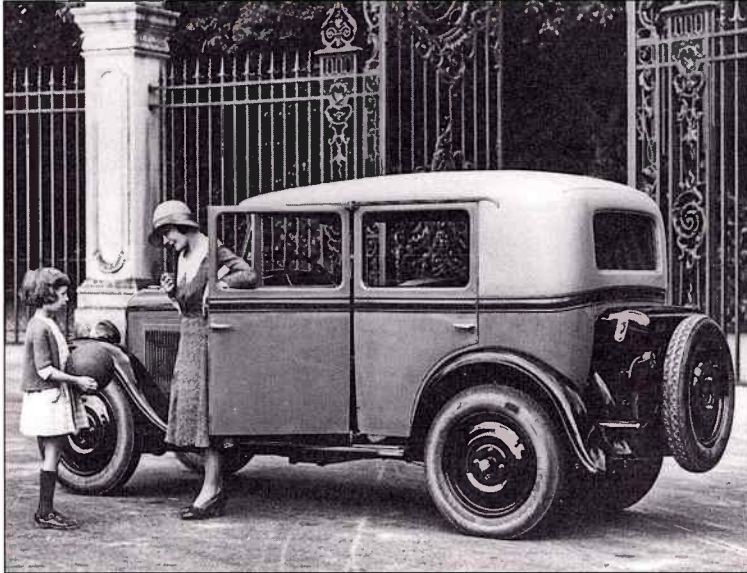
est si forte que le stock tampon n'a jamais été aussi faible (800 voitures en septembre 1930, soit 4 jours de production), et l'embellie ne semble pas prête de s'arrêter, les retours d'expériences des clients faisant état d'une rare satisfaction. La 201 plaît, et elle s'avère à la fois fiable et peu coûteuse en entretien. Surtout, elle n'a pas d'équivalent sur le marché, son positionnement sur le segment des 6 CV la hissant au rang d'objet unique, habile compromis entre les petites 5 HP généralement à deux places, et les plus grosses 9 ou 10 CV plus chères et plus gourmandes en carburant et autres taxes. Tout n'est pourtant pas parfait dans ce tableau en appa-

[1] Le premier est remercié en 1922 - il est remplacé par Philippe Girardet, un ingénieur conseil bordelais à l'origine d'un rapport sur l'organisation de la société -, mais il reviendra très rapidement, Sochaux ayant besoin de son expérience en matière de rationalisation de la production.

[2] Conseil d'administration du 20 août 1928.  
[3] Ce sont les essais menés par André Boillot, en décembre 1928, qui entraîneront la décision de monter finalement quatre tambours de freins.  
[4] Il ne va d'ailleurs pas cesser de baisser, passant de 13.500 francs en 1930 à 10.900 en 1933.

# GUIDE D'ACHAT

## PEUGEOT 201



Sur la berline standard, dépourvue par ailleurs de pare-chocs, la large moulure sépare le traitement simili du pavillon et des côtés de la caisse tôle.

rence idyllique. Sur les chaînes ultramodernes de Sochaux, il faut en permanence intégrer des modifications qui ont deux objectifs : permettre l'augmentation des cadences en simplifiant le montage, ou remplacer des éléments qui ont montré des signes de faiblesse. A partir du **châssis 300.275**, les plateaux supports de freins sont ainsi renforcés à l'AR. A partir du **châssis 301.098**, le réservoir d'essence n'est plus fixé par des cornières, mais par des colliers. A partir du **châssis 301.336**, la direction reçoit quelques améliorations de détail concernant la tige de commande du commutateur dans la colonne. A partir du **châssis 301.726**, de nouveaux leviers de connexion pour la direction sont installés. A partir du **châssis**

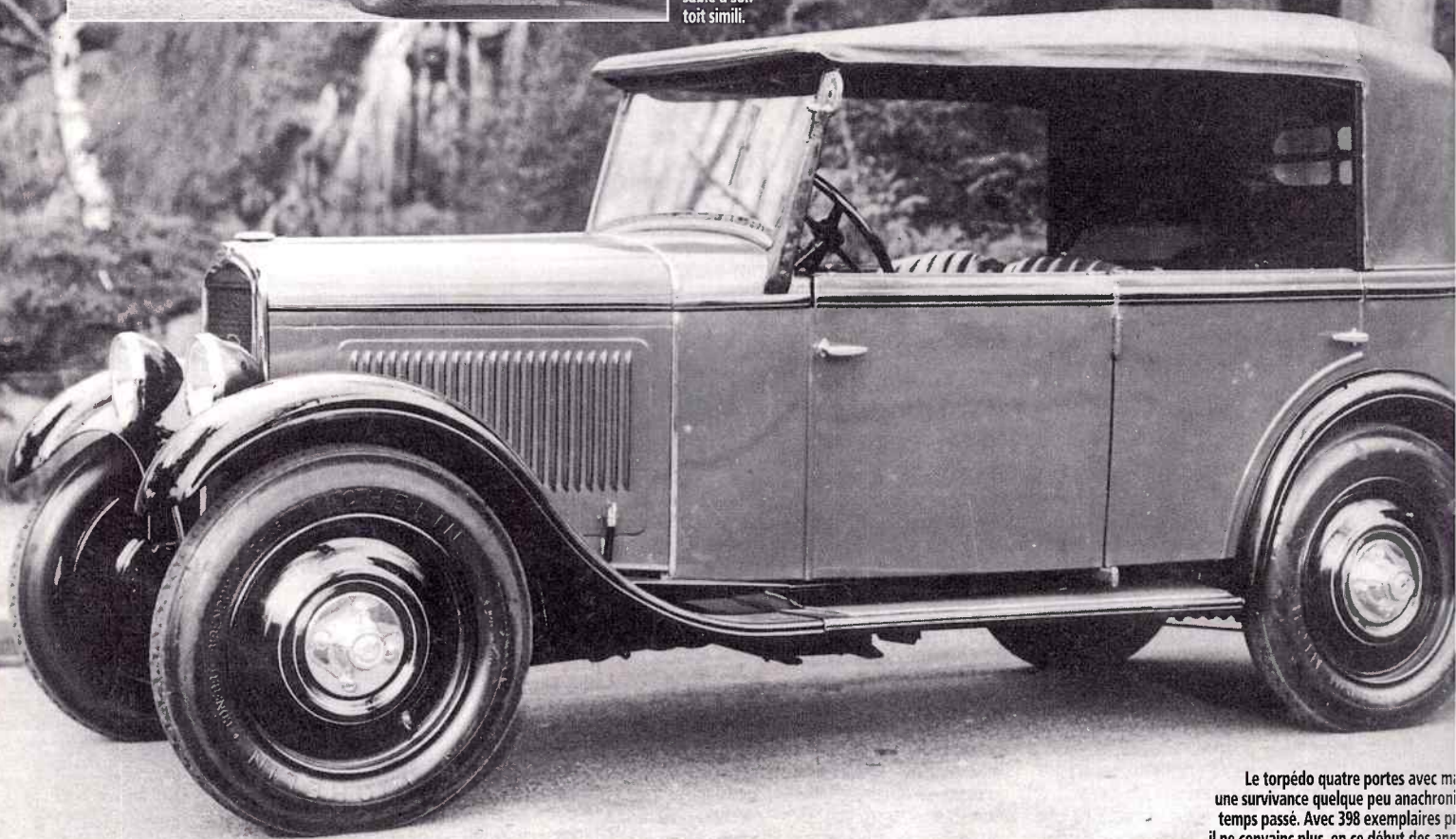
**302.440**, les supports supérieurs d'amortisseurs AR sont modifiés. A partir du **châssis 302.442**, la tige de commande du connecteur de direction est à nouveau revue pour intégrer un nouveau tournevis et un nouveau bouton, accompagnés d'une rondelle de réglage pour la mise en route de l'avertisseur. A partir du **châssis 303.016**, de nouvelles fusées et de nouveaux leviers de connexion de direction sont montés. A partir du **châssis 303.205**, le ressort de rappel de la butée d'embrayage est durci, le graissage de la butée étant par ailleurs amélioré, avec l'adoption d'un autre type de godet. A partir du **châssis 303.261**, le support du tube de poussée et le couvercle de la rotule sont différents. A partir du **châssis**

**304.170**, le carter du changement de vitesse est modifié pour améliorer la commande des fourchettes. Dans le même temps, les pignons sont remplacés, mais sans que l'étagement ou la distribution soient changés. A partir du **châssis 312.020**, montage d'une jauge à essence Prélac prenant un manomètre puits de jauge avec son système de commande. A partir du **châssis 313.158**, légère modification du d'huile moteur et de la pompe à huile. A partir du **châssis 313.485**, installation d'un nouveau support de roue de secours avec renfort entre les traverses AR. A partir du **châssis 314.611**, renforcement de la fixation élastique du radiateur. A partir du **châssis 314.864**, nou



Coupé en finition affaires, reconnaissable à son toit simili.

# 1931 Gamme élargie



Le torpédo quatre portes avec sa survivance quelque peu anachronique, temps passé. Avec 398 exemplaires produits, il ne convainc plus, en ce début des ann



# 1933 Châssis Bloctube

**A**u Salon d'octobre 1932, la vedette, c'est la 301, décidée dans l'urgence pour élargir l'assiette de la clientèle. Très fortement dérivée de la 201, elle va vite la démoder, d'autant plus que sa gamme se réduit : les versions économiques disparaissent, et la Confort n'est plus disponible qu'en carrosserie berlinaise avec un nouveau capot

à quatre volets verticaux (très vite, il est remplacé par un modèle à cinq volets, associé à un nouvel auvent un peu plus incurvé). Au printemps, les 201 adoptent le châssis Bloctube, plus rigide et mieux adapté aux roues AV indépendantes, la voie AV étant augmentée de 9,7 cm. Il est formé de tubes à section carrée, ou plus exactement de longerons en U fermés par une tôle for-

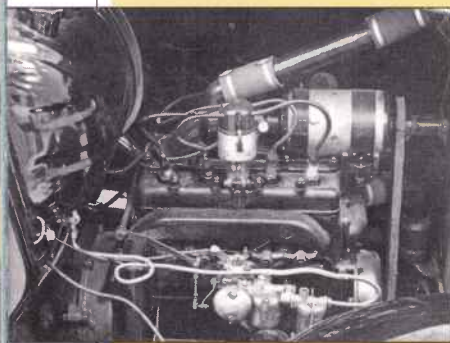
mant semelle. Il permet également un allègement sensible par la suppression de deux traverses intermédiaires. Ces nouveaux modèles prennent le suffixe B (pour Bloctube), ils sont disponibles en châssis court (BC) ou long (BL), et sont dotés de l'auvent incurvé et d'un capot à cinq volets, la calandre restant plate, mais associée à de nouvelles ailes AV qui ne sont plus raccor-

dées au marchepied. Le châssis court reçoit un couple roue-vis de pont de 4 x 24, le châssis long ayant droit à un 4 x 25 tirant plus court. A la fin du printemps, la caisse se pare de vitres aux coins arrondis, type 301. ■

▼ **Identification**  
Numéros dans la série du type : du n° 654.501 au n° 657.762 (201 BC), du n° 664.501 au n° 669.775 (201 BL), du n° 658.001 au n° 658.838 (201 BR4), du n° 670.501 au n° 675.133 (201 BR3) et du n° 457.001 au n° 460.000 (201 T).



L'arrivée du châssis Bloctube coïncide avec celle des ailes AV non raccordées au marchepied. Le capot est à cinq volets verticaux.



Pas de changement pour la mécanique.



L'intérieur d'une 201 B, avec son tableau de bord à quatre instruments.



Coupé 201 B.

Le sommet de la gamme, la conduite intérieure Luxe reconnaissable à ses deux balais d'essuie-glace, à ses phares et feux de position chromés, sa plaque AR de police lumineuse, ses pare-chocs et sa malle Coquille. A l'intérieur elle bénéficie d'un filet porte-cartes, d'un tableau de bord cinq appareils (montre ajoutée) et d'un pare-soleil.



# 1934 "R"

**D**epuis le mois d'août 1933, toutes les Peugeot s'offrent un petit coup de jeune en recevant des phares obus, une calandre coupe-vent ornée d'une tête de lion formant saillie, un capot muni de volets d'aération rectangulaires, des pare-chocs plus épais, des ailes plus enveloppantes avec bavolets, et de gros feux de position montés sur les ailes AV. Le "R" qui accompagne tous les

nouveaux types traduit également une évolution mécanique majeure : le montage souple du mo (pour ne pas dire flotta terme ayant été déposé Citroën), ou self amorti avec pattes inclinées. On retrouve sur la 201 BR4 châssis long (berline à portes) et 201 BR4 à court (coach deux port berlinaise Grand Luxe et berlinaise commerciale). La finition Luxe adopte de pare-chocs à lame incurvée à l'AV et rainurés à l'AV

# 1935 Un ne

**L**a queue de castor investit tout le catalogue Peugeot. C'est la grande nouveauté stylistique qui fait débat au Salon de l'auto d'octobre 1934. Elle s'accompagne d'une nouvelle malle AR intégrant la roue de secours et qui devient accessible de l'extérieur, de phares placés un peu plus bas que l'année précédente, de feux de position plus profilés, de pare-chocs courbés, de nouvelles poignées de capot moteur, et d'ailes AR bombées. La 201 n'est plus disponible qu'en version deux portes, et uniquement en coach standard (absence de pare-chocs et d'enjoliveurs de roues, un unique balai d'essuie-glace) ou coach Luxe, sa dénomination "D" signalant la présence d'un nouveau moteur SER2, issu cette fois du trois paliers de la 301, mais dont l'alésage est réduit à 68 mm

On mesure toute la différence entre la 301 du premier plan et le coupé 201, surtout dans cette version de base à unique balai d'essuie-glace et sans le secours de pare-chocs...



au lieu de 72 mm, pour course qui reste à 90 mm (7 CV, 1.307 cm<sup>3</sup>, 28 ch, 3.450 tr/mn sur la D, à 3.275 tr/mn sur la DL). La consommation est assurée par un carburateur Solex 26 BF et la consommation, affaiblie par la présence d'un unique balai d'essuie-glace amélioré. Le couple est désormais un 4 x 20, l'électricité est délivrée par une unique batterie de 12 et 45 Ah. Des dérivés DL

**PEUGEOT 201**



Coach conduite intérieure quatre places, deux portes standard avec garniture intérieure en reps, phares et feux de position émaillés, un unique balai d'essuie-glace et sans amortisseurs.

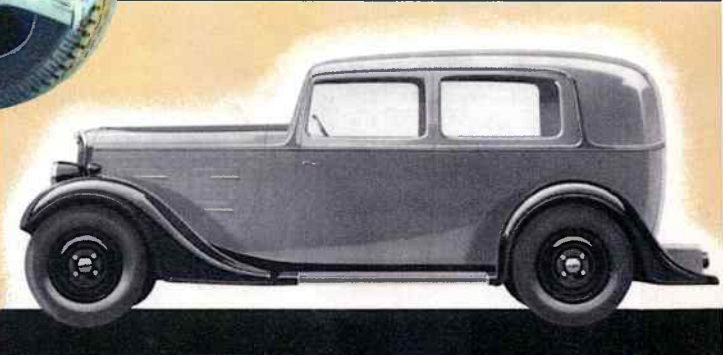
# rajeunissement ?

omme à l'AR, des phares romés, des enjoliveurs de tout comme les feux des ailes AV, et un feu de bord à six appais montés sur une plaque rectangulaire (à partir du châssis 658.885 [BR4] 675.147 [BR3], elle est circulaire). Le magazine *l'Illustration* ne fait pas d'éloges sur cette solution « touchant le confort, le silence et la rapidité de la voiture », même elle-ci ne gagne rien en

terme de performances. Mais il assure que « la nouvelle présentation des ailes et des carrosseries, dont le profil est aérodynamique, assure un gain de rendement considérable ». Une fois de plus, s'enthousiasme-t-il, Peugeot a fait « œuvre de précurseur en lançant une formule audacieuse de carrosserie dont la silhouette strictement rationnelle réalise la solution idéale du problème aérodynamique ». Quant à la suspension « élastique »

du moteur, elle « présente l'avantage remarquable qu'à tous les régimes, le moteur est isolé des passagers par suite de l'amortissement total des vibrations dues aux forces d'inertie secondaires des organes moteurs à mouvements rapides ». Bref, il parle d'ensemble « exceptionnel » et de « qualités légendaires » qui ont « toujours fait le succès de Peugeot ». Étonnant panégyrique, mais on peut penser que le constructeur, lassé d'être boudé dans les

Conduite intérieure commerciale avec garniture simili, store AR commandé à distance, et pneumatiques en 140 x 40 (130 x 40 sur les coaches).

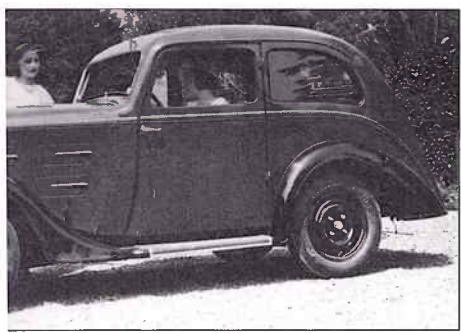
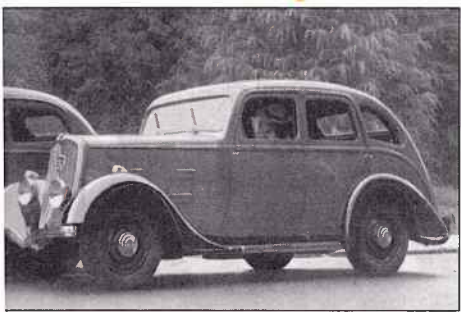


comptes rendus du Salon depuis le lancement de sa 201, a fini par taper du poing sur la table et exiger une quelconque « réparation »... Ça se passait comme ça, en ce temps-là. Par ailleurs, l'absence de cabriolet au catalogue

pousse le carrossier alsacien Meulemeester à en concevoir un, mais sans l'équiper de la queue de castor qu'il vient d'imaginer pour ses créations sur base 301, et qui sera reprise par Peugeot dès l'année suivante. ■

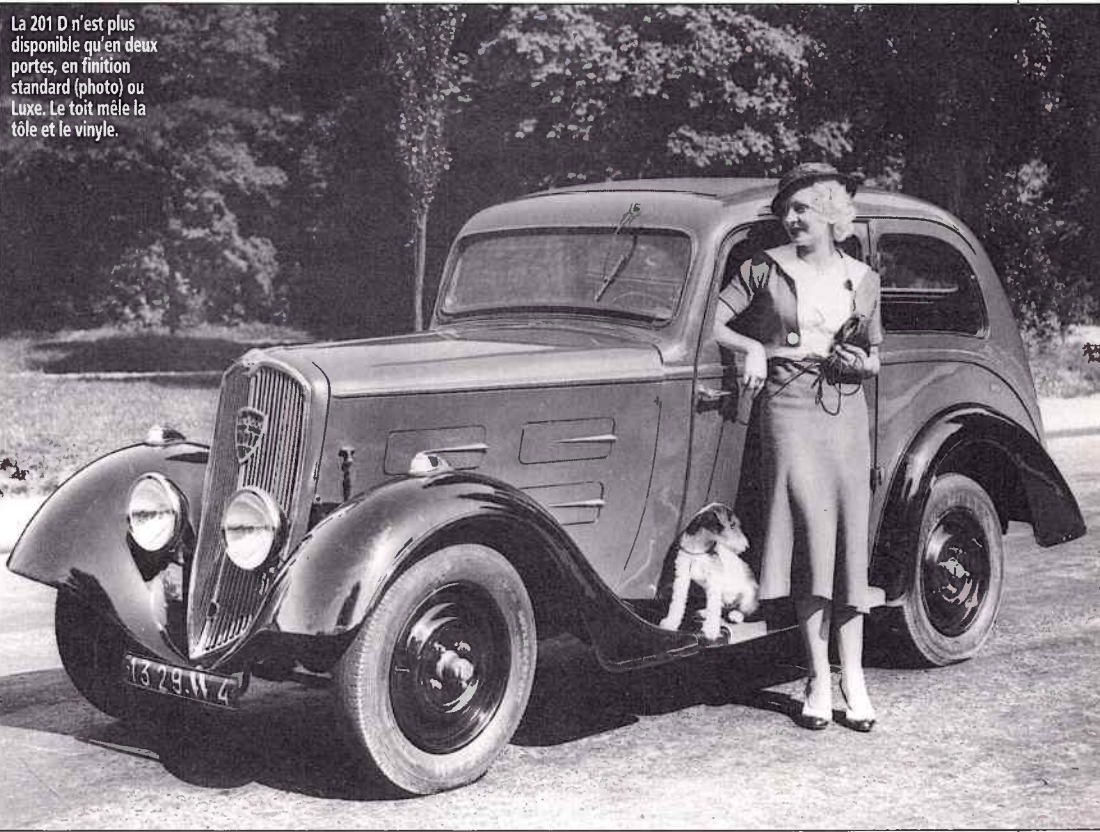
**▼ Identification**  
**Numéros dans la série du type :** du n° 658.839 au n° 660.532 (201 BR4), du 675.134 au n° 683.533 (201 BR3) et du n° 510.001 au n° 511.152 (201 D).

# u "D" épart



pneumatiques montés sur la 201 D sont des Superconfort en 130 x 40.

La 201 D n'est plus disponible qu'en deux portes, en finition standard (photo) ou Luxe. Le toit mêle la tôle et le vinyle.



## GUIDE D'ACHAT PEUGEOT 201



Conduite intérieure 201 en finition standard.

également proposés en carrosserie fourgonnette ou boulangère de 400 kg de charge utile, sans pare-chocs, et avec un capot à trois volets (couple de pont 4 x 23). Ils sont rallongés par un important porte-à-faux AR, les roues AR étant carénées.

A partir des **châssis 515.203** (201 D) et **525.741** (201 DL), la synchronisation s'installe dans la boîte de vitesses, qui se dote de pignons à taille hélicoïdale, avec synchronesh General Motors sur les deux rapports les plus élevés. ■

▼ **Identification**  
Numéros dans la série du type : du n° 511.153 au n° 517.378 (201 D) et du n° 525.001 au n° 527.235 (201 DL, incluant le millésime 1936).

### SEULE DANS LE SAHARA

En octobre 1935, le magazine *l'illustration* relate l'exploit accompli par M<sup>me</sup> Pierrette Bideau, une jeune femme qui vient de traverser le Sahara pour rejoindre son fiancé, « officier méhariste, perdu quelque part dans la nature au sein de l'Adrar des Iforas ». C'est à bord d'un roadster 201 acheté deux ans plus tôt et totalisant déjà plus de



80.000 km qu'elle a réussi ce pari insensé, concluant que si elle mérite aujourd'hui le surnom de Reine des pistes africaines, elle le doit à « Peugeot, reine des voi-

tures, et à Goodrich, roi des pneumatiques ». Le constructeur ne pouvait rêver meilleure publicité au moment du lancement de sa nouvelle 402 !

# 1936-1937 Une dernière modernisation



Conduite intérieure six places 201 M, avec les nouvelles roues à voiles ajourées apparues pour le millésime 1936 sur la 201 D Luxe.



La planche de bord de la 201 M avec son grand cadran central.

L'événement du Salon d'octobre 1935, c'est bien sûr la présentation de la 402, inaugurant la ligne fuseau et des mécaniques plus modernes, avec notamment un moteur culbuté. Les dernières 201 paraissent donc bien isolées. Seule évolution visible : de nouvelles roues à voiles ajourées pour la version Luxe. Techniquement, elles n'intègrent qu'un système de graissage interne des lames de ressort.

Un an plus tard, la 201 poursuit son lent retrait, mais son bon niveau de vente et les services qu'elle a rendus à Peugeot poussent la maison doubiste à lui offrir un dernier chant du cygne en la dotant de la carrosserie de la 301 D (sur châssis 201 à empattement allongé de 25 cm) et de sa mécanique (8 CV, type SER5, 72 x 90 mm, 1.465 cm<sup>3</sup>, 35 ch à 4.100 tr/mn, vilebrequin sur 3 paliers), mais avec culasse en fonte et non pas en aluminium, et carburateur Solex 30 RRP ou 30 RRAHD sans régulateur.

Cette 201 M (pour Moderne) reçoit également une boîte de vitesses dont les bagues de synchronisation des vitesses sont d'origine Warner Gear, et un pont dont le couple a été rallongé d'une dent (4 x 22) pour lui permettre d'atteindre les 100 km/h. Esthétiquement, elle se reconnaît à son capot avec trois séries d'ouïes horizontales de refroidissement copiées sur celles de la 402. Elle est disponible en conduite intérieure six places Luxe, Grand Luxe, cabriolet deux places, commerciale six places avec un hayon AR, fourgonnette 400 kg ou boulangère. La production cesse en septembre 1937. ■

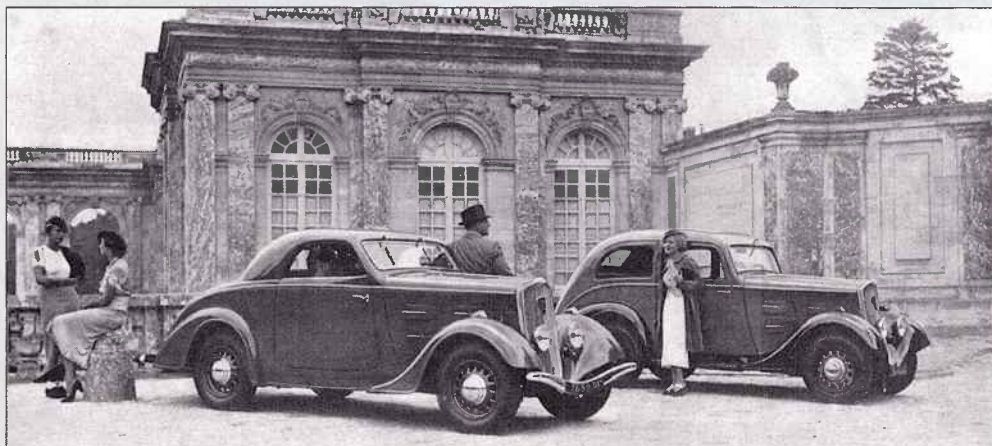
▼ **Identification**  
Numéros dans la série du type : du n° 517.379 au n° 523.177 (201 D - par erreur, 206 numéros utilisés dans cette séquence ont ensuite été attribués à des 202 UH produites entre septembre 1946 et mars 1947), et du n° 530.001 au n° 546.662 (201 M incluant le millésime 1937).



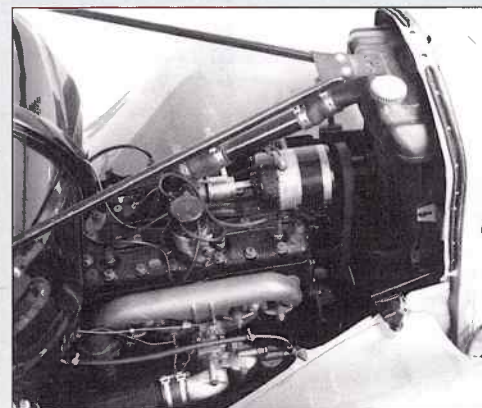
Les trois séries de fentes d'aération permettent de différencier au premier coup d'œil une 201 M d'une 201 D.

	Production
201	63.817
201 S	2
201 T	2.888
201 X	20
201 C	9.565
201 L/E/CS	9.850
201 BC/BL	8.532
201 BR3/BR4	15.565
201 D	13.174
201 DL	2.235
201 M	16.661
<b>Total</b>	<b>142.309</b>

Auxquelles on peut ajouter les 5.439 201 SK produites sur la même période. Elles se répartissent de la manière suivante : 15.690 berlines deux portes, 81.267 berlines quatre portes, 11.627 coaches commerciales deux portes, 8.672 coupés, 2.247 cabriolets, 626 roadsters, 398 torpédos, 756 camionnettes, 16.943 fourgons, 823 limousines commerciales, 2.766 châssis nu et carrosseries spéciales (494 carrosseries non identifiées).



La 201 partage de plus en plus d'éléments avec la 301. Mais toutes deux vont bientôt laisser leur place à la gamme "02".



Pour sa dernière année de production, la 201 s'équipe du moteur de la 301 D, mais avec une culasse fonte et un carburateur qui limite ses performances.

# EN TOUTE TRANQUILLITÉ

**Vous cherchez une caisse d'avant-guerre fiable, dure au mal, confortable, agréable à regarder et utilisable dans la circulation moderne ? La 201 vous tend les bras, comme à l'époque de son lancement. Elle bénéficie même aujourd'hui d'une telle renommée que son prix a tendance à s'élever. Une raison supplémentaire pour ne pas traîner en chemin et apprécier les qualités d'une automobile simple à entretenir.**

ttention, cote à la hausse ! Pas dans les magazines, mais dans la réalité. C'est qu'elle est recherchée, la 201, l'une des caisses carrées les plus d'avant-guerre. Look sympa, mances moyennes certes, mais tées d'une fiabilité rarement en défaut, confort louable : une auto de compromis facile retenir et qui, malgré son âge (elle fête ses 80 ans !), n'a op souffert des attaques de la sion. Il faut dire que ses tôles épaisses, le plus souvent supé- s au 10/10. On ne lésinait pas,

## Mucoup graisseurs et huiles spéciales ir le pont et amortos

Peugeot. Le châssis cadre des s ou le Bloctube qui lui a suc- sont dimensionnés avec la é générosité. Pas grand-chose indre de ce côté-là. On n'en pas autant des boiseries qui a structure de l'habitacle. Les ations d'eau ont souvent rai- u bois, détruit par pourrisse- . Il suffit d'ôter le garnissage s'en apercevoir.

uelques attaques de corrosion donc circonscrites à des nts parfaitement visi-

bles : gouttière de toit, liaison entre le simili et la tôle du pavillon, couvercle de malle Coquille, bas de portes, bas de caisse et marchepieds, la présence de caoutchouc masquant souvent de gros problèmes à venir. Comme vous le constaterez rapidement, la 201 ne vous prend jamais en traître, même si, parfois, elle peut vous en faire baver, car comme toute voiture de cet âge, pas mal de pièces sont aujourd'hui difficiles à trouver. Et une restauration sur une avant-guerre, c'est forcément plus long (mais pas forcément plus onéreux), en raison des techniques qu'il faut mettre en œuvre. Prenez les différents moteurs : pas de coussinets minces, mais des bielles régulées imposant le passage chez un rectifieur spécialisé. Ils ne sont plus tellement nombreux à maîtriser cette technologie. De même, vous vous trouverez face à des méthodes qui peuvent sembler exotiques, comme le réglage du jeu aux soupapes qui se fait en agissant sur le poussoir, ou la prise d'essuie-glace sur la tubulure d'échappement, les balais étant actionnés par la dépression créée à cet endroit. Mais c'est aussi ce qui fait tout le charme de ces caisses carrées.

Les problèmes rencontrés ne sont manifestement pas légion. La plupart sont même répertoriés depuis belle lurette. Ils concernent le contacteur d'éclairage monté sur la

colonne de direction, au niveau du boîtier. Celui-ci n'est pas toujours très étanche, et des vapeurs d'huile arrivent à se déposer sur les contacts, rendant les phares inopérants. On pense à une panne d'éclairage, lorsqu'il suffit le plus souvent de nettoyer les contacts pour repartir sans souci. Ennui connu également : le roulement de dynamo qui se met à grogner. Il y a de fortes chances que la tension de la courroie trapézoïdale soit trop forte, suite à son remplacement par un modèle un zeste trop court. Jusqu'en 1934 déjà, Peugeot en fournissait deux modèles : un pour poulie usée (petite base de 7 mm au lieu de 9 mm). La dynamo est par ailleurs montée en tandem, avec une pompe à eau dont le presse-étoupe finit par s'user, rendant toute étanchéité présomptueuse. Des projections d'eau sont alors bien visibles, et l'on s'empresse de procéder à la réfection de la pompe.

Le démarreur à lanceur Bendix n'a pas très bonne réputation. Il a tendance à rester coincé engrené. Ennuyeux. Manifestement conscient

du problème mais incapable de trouver auprès de ses fournisseurs une solution, Peugeot a imaginé une trappe d'accès permettant de le décoincer. Un moindre mal. Enfin, un jeu "important" dans la direction est à prévoir. Il est imputable à deux paramètres : l'augmentation du jeu entre la vis et l'écrou, réglable dans une certaine mesure seulement et souvent pénalisé par l'usure des bagues en bronze, ou un ressort cassé dans l'articulation d'une rotule de direction.

Pour le reste, tout est affaire d'entretien, et en dehors d'un arrache-moyeu de grosses dimensions pour démonter les tambours de freins AR, aucun outil vraiment spécifique n'est nécessaire. Les bonnes huiles (ricin pour le pont, spéciales amortisseurs à bras pour les Hartford), les graissages habituels (ils sont en nombre impressionnant les graisseurs, conception des années 30 oblige), les réglages de la garde d'embrayage et surtout des freins à câbles, le tout à des fréquences beaucoup plus rapprochées que sur les après-guerre, seront les seules obligations aux-

quelles vous devrez vous soumettre pour profiter au maximum de cette populaire, plébiscitée en son temps, et de plus en plus convoitée. Ce qui explique une cote qui s'envole : de 3.000 à 8.000 euros une berline, de 5.000 à 10.000 euros un coupé, de 10 à 18.000 euros un roadster ou un cabriolet, avec une surcote pour les premières versions par rapport aux B, BR, D ou M. Sachant qu'on parvient encore à trouver des modèles à restaurer entièrement, parfois même incomplets ou entamés, mais jamais terminés en-dessous de ces prix-là. Or, attention à la note finale : entre la sellerie, la carrosserie et les réparations mécaniques, vous aurez vite fait de dépasser la cote maximale.

Dernier point, mais important : les clubs. Ils sont deux à accueillir les possesseurs de 201, animés par des passionnés, jamais avares de conseils et menant de dynamiques politiques de refabrications (plaques de police lumineuses, caoutchoucs de marchepieds, flèches de capot, pare-chocs AV et AR pour les 201 D, etc.). Ils sont à l'image de la 201 : fiables et persévérants. Allez vous étonner, après ça, qu'elle soit pour beaucoup le ticket d'entrée le plus courtisé afin de découvrir le plaisir d'une avant-guerre... ■



### LES CLUBS

#### ◆ Club 01

Ferme de la Darée,  
62830 Doudeauville.  
[www.club01.eu](http://www.club01.eu)

#### ◆ Les amis du Lion

15-17 rue Henri Marin,  
94200 Ivry-sur-Seine.  
[www.amisdulion.net](http://www.amisdulion.net)