

GAZOLINE



p. 10

Mairie de Paris
TOUCHE PAS A MON ANCIENNE !

VIVRE AU QUOTIDIEN LA CULTURE ANCIENNE

TRIUMPH SPITFIRE p. 72

Démontage moteur [1]

PEUGEOT 204

Démonter la boîte de vitesses [2] p. 80

FICHES PRATIQUES p. 97

Le pneumatique décrypté

RESTAURATION p. 88

Alfa Romeo Giulia Spider [1]

28 PAGES
DE PETITES ANNONCES



p. 34

FIAT 124 ABARTH RALLY

ESSAIS



p. 42

J1600 "HUMEAU"



4 CV
BRISSONEAU-ET-LOTZ



SIMCA
OCEANE & PLEIN CIEL



CITROEN
ID 19

60 ans, ça se fête!

p. 50

RENAULT
DAUPHINE



PEUGEOT
403 CABRIOLET



p. 26

PEUGEOT 201 COUPE DE LUXE



p. 18

AUTOBIANCHI
BIANCHINA EDEN ROC

+ 23 JUIN 1991 : HOLD-UP AUX 24 HEURES ■ BUGATTI T37 : DERNIER TOUR DE PISTE ■ DANIEL KISS : LE MECANO DE BRATISLAVA ■ PODJAVORINSKY SKODA TEAM : POUR FAIRE ROULER DES SKODA ■ BELLES HISTOIRES : 2 CV6 BELGE [3]

<http://gazoline.net>

M 05076 - 234 - F, 4,20 € - RD



Le coupé Peugeot 201 affiche une belle prestance. Ses gros pneus, ses ailes carénées et sa carrosserie robuste contribuent à démarquer cette petite 6 CV des frêles 5 CV qui l'ont précédée.





Zéro est arrivé !

La discrète 201 est un modèle clé de l'histoire Peugeot. C'est elle qui a inauguré la dénomination toujours d'actualité aujourd'hui, le fameux "zéro central". Elle a également été le moteur d'un spectaculaire changement de braquet, permettant au constructeur d'atteindre des chiffres de production inédits. Fin 1931, elle a même adopté un original système de roues AV indépendantes... Encensée par la réclame, cette voiture semblait alors sans concurrence. Info ou intox ? Pour le savoir, nous avons testé un coupé de 1930.

Texte et photos **Hugues Chaussin**



Les deux premiers millésimes s'identifient au premier coup d'œil à leur calandre dépourvue de grille frontale, laissant apparaître les nids-d'abeilles du radiateur.



A ses débuts, la 201 disposait de capots à crevés verticaux. Ils deviendront horizontaux fin 1932.



Si Jean-Pierre Kechkeguian a accepté de bonne grâce de nous confier sa 201, c'est évidemment pour faire plaisir aux lecteurs de "son" magazine, mais aussi et surtout pour rendre justice à une auto trop timide, tellement humble qu'on ignore quasiment tout d'elle. A commencer par le rôle essentiel qu'elle a joué dans l'histoire de Peugeot. Que dis-je ? Majeur, capital et pas seulement parce qu'aujourd'hui encore, elle partage avec ses descendantes le "0" central qui identifie les Peugeot. D'ailleurs, savez-vous comment est apparue cette numérotation ? Presque par hasard, car si le projet de développement portait le n° 629, il s'agissait-là de la 201^e étude ! Laquelle est née des résultats d'une enquête réalisée en 1924 sous la forme d'un référendum publié dans le magazine *Peugeot revue*, destiné à la clientèle sochaliennne. Les enseignements sont sans équi-

voque. A la 5 CV que proposent à la fois Peugeot et Citroën et à la 6 CV Renault, rustiques et poussives, la grande majorité oppose le besoin d'une auto aussi légère et bon marché, mais rapide et confortable. Ainsi germe l'idée de développer une 6 CV pour accompagner cette forme d'embourgeoisement, plus puissante, à l'habitabilité accrue et aux finitions en hausse. Sortie prévue : 1929. 350 techniciens prennent part à l'aventure, menée par les ingénieurs Dufresne, Deloire et Giauque. Ils bénéficient d'un budget record de 25 millions de francs et, en prévision d'une diffusion bien plus importante que tout ce qui s'est jamais fait à Sochaux, l'usine est agrandie afin d'accueillir une chaîne de deux kilomètres de long. Ernest Mattern, l'homme qui a rationalisé l'outil de production, prévoit 500 heures de travail pour assembler une 201, là où il en fallait 1.500 pour une 177. C'est dire

les ambitions affichées d'emblée ! Il faut à peine 18 mois au bureau d'études pour mettre au point une auto qui se veut également d'une fiabilité à toute épreuve, poussant à l'intégration de pièces parfaitement éprouvées qui participeront à la légendaire solidité des Peugeot. A l'été 1928, une quarantaine de prototypes s'élance déjà sur la route pour valider les choix techniques et s'assurer de la robustesse de l'ensemble des éléments. Sous la houlette du directeur sportif André Boillot, les essayeurs torturent ces véhicules des mois durant, sur tous les terrains et

dans toutes les conditions. Le constructeur ne veut rien laisser au hasard, lui qui affirme déjà offrir une "vraie" voiture, pas l'une de ces voiturettes tapecul qui tenaient toute la route à la vitesse d'un escargot luttant contre le vent. C'est notamment à l'issue de ces longs runs qu'il sera décidé d'installer des tambours sur les quatre roues, pas seulement à l'AR. Lancée en octobre 1929, la 201 séduit dans la seconde. Quelques semaines après le Salon, Peugeot enregistre déjà 5.000 commandes fermes. Les chiffres dépasseront rapidement les prévisions avec la vente de 64.000 exemplaires les trois premières années. Cette manne providentielle remet Peugeot sur la voie des profits, laquelle autorise la mise en chantier rapide de nouveaux modèles. En point de mire, la constitution d'une gamme complète, jusqu'au très haut standing. Le deuxième rejeton de la toute jeune famille

La modernité de la 201 a beau être relative, elle bouscule la hiérarchie



Ces lames de pare-chocs finissent l'AR avec grâce. Elles viennent encadrer la roue de secours.





A l'heure du troisième feu stop et de la signalisation à outrance, ce modeste cabochon de verre prête à sourire.



C'est ce qu'on appelait autrefois un coupé docteur, une carrosserie raffinée à l'usage aussi bien professionnel que touristique.



Le coupé 201 était disponible avec toit tôle ou pavillon souple.



Les jantes en tôle reçoivent des pneus Michelin Confort en 12 x 45.



Puisqu'il ne s'en sert pas, Jean-Pierre a préféré transformer le spider en coffre à bagages. Astucieux.



des Peugeot à "zéro central" se nommera logiquement 301. Cette fois, Peugeot souhaite mettre la main sur le marché très disputé des 10 CV. La solution ? Une 8 CV. Et l'audace va une nouvelle fois payer, la concurrence étant contrainte de se ranger docilement derrière le lion rugissant, poussant à la création des Monarque et Rosalie.

Ces nouvelles Peugeot sont drôlement bien emballées. Elles disposent d'une gamme étendue de carrosseries, commerciales et touristiques, exclusivement produites à l'usine. Parmi les variantes dont bénéficie la 201 (mais aussi les modèles supérieurs), quelques-unes se démarquent par leur style ambitieux. Il en va ainsi de la découvrable et du roadster. Sans compter cet élégant coupé proposé en deux versions : affaires et Luxe, lesquelles se différencient par le raffinement de leur présentation. Voiture de jeune femme mondaine ? Véhicule de médecin de

ya bien une série très spéciale, la 201 X, réalisée à 20 exemplaires pour les besoins de quelques pilotes de courses de côte. Sous son capot, un demi-moteur de Bugatti 35. Un 944 cm³ à arbre à cames en tête dont le vilebrequin est monté sur roulements à aiguilles. Le choc sur une voiture aussi populaire que la 201 ! Pour la petite histoire, la carrière de ce modèle ultraconfidentiel prendra fin peu après le décès accidentel d'André Boillot à la course d'Ars, tout près de La Châtre (si vous passez par là, une stèle est érigée à sa mémoire au bord de la route). Avec notre coupé, nous sommes très loin de cette vision sportive. Le 4 cylindres qui l'anime descend en droite ligne du RE de la 172. Il en conserve la course, mais son alésage a été augmenté pour offrir une cylindrée de 1.122 cm³. Il profite d'améliorations notables qui touchent notamment à la lubrification et au refroidissement, et sa puissance lui permet de propulser la 201 à un très honorable 80 km/h. Suffisant pour mettre un méga vent à une Quadrilette ou à une pauvre Citroën 5 HP. Et même pour faire l'aspiration à de bonnes vieilles 10 CV.

Une petite 6 CV des années 30 n'a cependant aucune chance de vous scotcher au fond du siège ! Les démarrages sont tranquilles pépères et la vivacité plus théorique que réelle. La propagande sochalienne aurait-elle pipoté en clamant que la 201 avait « toutes les qualités de vitesse d'une grosse voiture » ? Oui et non. Si la pub grossit sévèrement le trait, reconnaissons que la petite nouvelle procure un agrément jusqu'alors inconnu sur une voiture de cette catégorie. Pour s'en convaincre, il suffit de sortir d'une 5 CV des années 20 avec laquelle la moindre grimpe vite au cauchemar. Ici, et à condition d'anticiper quelque peu, les déclivités s'avalent sans problème, à un rythme de sénateur, en seconde, plus rarement en première. C'est un progrès incontestable.

Côté confort, elle est également présentée comme un modèle du genre. Qu'en est-il réellement ? Si la qualité des sièges et de l'habitacle intérieur surpasse celle de l'ancienne génération, la 201 reste un vrai tapecul. Les deux essieux rigides n'aident pas, vous vous en doutez bien, c'est pourquoi le constructeur a réagi prestement en proposant, fin 1931, la 201 C, avec un C comme confort.

Identification

- Plaque constructeur (type et numéro de châssis) fixée sur le tablier à l'intérieur du compartiment moteur.
- Numéro de châssis frappé en lettres de 5 mm de hauteur sur le longeron en face du moteur (du même côté que la plaque).
- Numéro de moteur frappé en chiffres de 5 mm de hauteur sur l'AV de la culasse (côté droit).



Sous cet angle, on voit mieux combien le coupé est ramassé, tout entier construit autour de l'habitacle et finissant en pointe sur un radiateur raide comme la justice.



Les intérieurs de portes s'habillent d'une coquette pochette refaite ici à l'identique, le simili ayant remplacé le tissu d'origine.

Le progrès est surtout manifeste au niveau de l'agrément de conduite

campagne ? Partenaire du voyageur de commerce ? Le coupé 201 possède multiples facettes et il serait réducteur de le glisser dans une seule petite case. C'est une jolie auto. Un bijou, même. Ce n'est pas Jean-Pierre qui nous contredira, lui qui a littéralement fondu pour cette ligne à la fois désuète et précieuse.

Les coupés ont été assemblés seulement deux années, de septembre 1930 à septembre 1932, c'est pourquoi ils comportent tous le radiateur plat en nid-d'abeilles apparent des premiers millésimes, mais aussi les volets de capots à crevés verticaux (quelques exemplaires de 1932 présentaient cependant des louvres horizontales). Leur architecture est ultraclassique : un châssis à longerons et traverses rivées, une carrosserie à ossature bois, deux essieux rigides, quatre freins à câbles et un petit 4 cylindres "latéral" à deux paliers réglés. Rien de bien folichon, mais la 201 est un modèle d'entrée de gamme dont le prix doit rester contenu. Si vous rêvez d'un "vrai" moteur, il



La sellerie refaite en skai blanc reste très sobre. Il fallait maîtriser les coûts.



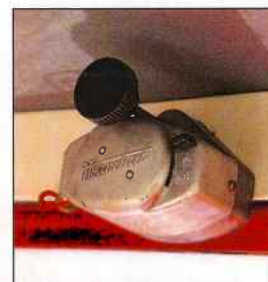
Le grand volant à jante épaisse commande une direction ni trop lourde, ni trop directe. Un bonheur !



A gauche, le levier de commande des trois vitesses. A droite, le frein de parking.



En français dans le texte : le contact doit être coupé, autrement, c'est manivelle assurée !



L'essuie-glace est électrique, s'il vous plaît.



La console en tôle laquée regroupe une instrumentation simple et lisible : ampèremètre, huile, essence et compteur de vitesse.

Jean-Pierre Kechkeguian et sa Peugeot 201 Coupé de luxe 1930

“La voiture d'un industriel de la chaussure”

Lorsqu'il acheta cette voiture il y a huit ans, Jean-Pierre ignorait tout de son historique. « J'en ai eu connaissance par le bouche à oreilles. Elle se trouvait à Guérande, chez un garagiste qui l'avait acquise quelques années auparavant et n'avait pas eu le temps de la restaurer. Lorsque je me suis présenté



chez lui, j'ai vite compris que l'auto était dans une voie de... garage. Il fallait que je la sorte de là. Le gars n'avait pas changé la carte grise, si bien que j'ai reconnu le nom du précédent propriétaire, un industriel local qui faisait dans les chaussures. Je me suis mis en rapport avec lui, un dénommé Pierre Mary que j'avais croisé étant plus jeune, puis nous avons rempli les papiers de vente ensemble. Je me souviens qu'il nous avait invités à déjeuner chez lui. Pierre Mary,

aujourd'hui décédé, était très bon cuisinier. Il nous avait préparé des encornets à l'encre de seiche et avait plaisir à nous parler de cette petite auto dont il avait refait le toit souple avec du cuir. Pour un fabricant de chaussures, c'était plus amusant que compliqué ! Dès lors, je me suis attaqué à sa remise en état. J'y ai bossé un an, sans souffler. Et je ne regrette pas mon achat. Tout me plaît dans la 201, à commencer par sa ligne originale et son exclusivité. » ■

En 1930, Peugeot ne s'était pas encore converti à l'aérodynamisme. Le pare-brise est rigoureusement vertical et une casquette joue même le rôle d'aéroofrein.



C'est de l'arrière que le coupé 201 révèle son particularisme. Ses traits sont un peu désuets, mais ils font encore leur effet en 1930.



Passport technique Peugeot 201 Coupé de luxe

MOTEUR

4 cylindres en ligne (type SE) implanté en position longitudinale AV. Bloc et culasse amovible en fonte. Chambres de combustion dites "chapelle". Un arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Vilebrequin reposant sur deux paliers, ligne d'arbre et têtes de bielles régulés, graissage sous pression par pompe à engrenages ■ **Cylindrée** : 1.122 cm³ ■ **Alésage x course** : 63 x 90 mm ■ **Puissance maxi** : 23 ch à 3.500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique** : 5,4:1 ■ **Alimentation** : un carburateur simple corps horizontal à niveau constant Solex 26-FH ■ **Allumage** : par batterie 12 V, bobine et distributeur ■ **Refroidissement** : par eau avec pompe et ventilateur.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage** : mono-disque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 3 rapports non synchronisés + MAR. Levier au plancher ■ **Rapports de démultiplication** :

1^{re} : 0,284 – 2^e : 0,533 – 3^e : 1 – MAR : 0,231 ■ **Rapport de pont** : 0,160 (4 x 25).

STRUCTURE

Coupé deux portes, deux places + deux places dans le spider. Châssis cadre en tôle d'acier emboutie composé de deux longerons assemblés par cinq traverses rivées. Carrosserie formée d'une structure bois et de tôles d'acier clouées, pavillon souple ou tôle ■ **Suspension AV** : essieu rigide en acier matricé, ressort semi-elliptique transversal ■ **Suspension AR** : essieu rigide guidé par le tube de réaction et deux demi-cantilevers obliques inversés (amortisseurs à friction) ■ **Freins** : tambours AV/AR commandés par câbles ■ **Frein à main** : agissant sur les roues AR ■ **Direction** : par boîtier à roue et vis sans fin ■ **Rayon de braquage** : 5,30 m ■ **Jantes** : en tôle d'acier emboutie ■ **Pneus** : à tringles 12 x 45 (AV/AR) ■ **Dimensions (L x l x h)** : 3,68 x 1,35 x 1,61 m

■ **Empattement** : 2,45 m ■ **Voies AV/AR** : 1,10/1,15 m ■ **Poids** : 840 kg (595 kg nu).

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 80 km/h ■ **Consommation** : 8 à 10 l (donnée constructeur).

PRODUCTION

Juillet 1929 - septembre 1937 : 142.309 exemplaires toutes carrosseries confondues, dont 9.565 C et 8.532 BC et BL à roues AV indépendantes ■ **Prix en 1930** : 18.900 F (coupé d'affaires : 17.500 F).

COTATION

Le marché de ces autos est relativement fermé, mais sa rareté et le charme de sa carrosserie procurent au coupé 201 un intérêt indiscutable. Il faut probablement compter plus de 10.000 euros pour décrocher la timbale, le plus dur consiste à en dégoter un.



Le moteur de la 201 comporte un filtre à huile. Bien vu !

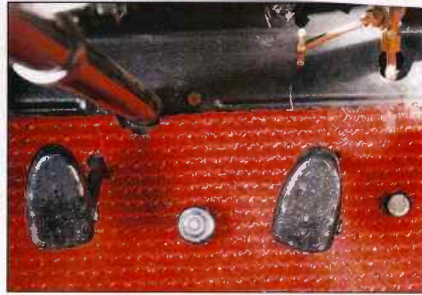


Le carburateur Solex 26-FH et sa cuve à niveau constant.

Le train AV est du genre ultraclassique : un essieu en acier forgé servant de support aux pivots de direction, deux bras de guidage obliques et un ressort à lames transversal. Au-dessus, la commande des freins.



Attention ! La pédale de droite n'actionne pas les gaz, mais les freins. L'accélérateur est au milieu. En cours de production, il migrera à droite.



Dans l'axe de la colonne et du boîtier de direction, les contacteurs qui assurent la commande des phares et de l'avertisseur.



Les commandes de phares, phares/codes, lanternes et avertisseur sont regroupées sur cette molette au centre du volant.



Le petit deux paliers à soupapes latérales n'est pas un monstre de puissance, mais il est suffisamment souple pour gravir les côtes sans se dégonfler comme une vieille baudruche.

Son secret ? Un train AV à roues indépendantes censé améliorer également la tenue de route. Nous n'avons pas essayé, mais il se murmure que si votre coccyx est mieux préservé, la tenue de route se trouve fortement dégradée. En cause, une certaine improvisation dans le montage d'une suspension inédite sur un châssis inapproprié. Sur ce deuxième point, nous adressons donc un carton orange à Peugeot.

Troisième aspect, l'économie. Le constructeur annonçait avec force pleines pages le « kilomètre le moins cher en 201 ». Sans surprise, une voiture légère équipée d'un petit moteur, cela ne respire pas vraiment la gloutonnerie... Les slogans promettent en gros caractères « moins de 8 litres aux cent », alors même que les livrets techniques communiquent sur « 8 à 10 litres ». Il faut bien vendre, me direz-vous. Je n'ai pas testé la consommation, mais je me fie aux relevés du propriétaire, lequel confirme les chiffres du carnet d'entretien : 9 à 10 litres en roulant tranquille, c'est-à-dire toujours à fond. En outre, Jean-Pierre précise que la consommation d'huile demeure raisonnable. Si l'on ajoute qu'il s'agit d'une 6 CV, catégorie fiscale avantageuse, le bilan est largement favorable. Sans compter un bonus pour le budget d'entretien. La 201 est robuste. C'est une voiture sans souci, dont la remise en état mécanique n'est ni compliquée, ni coûteuse. Alors, que demande le peuple ? Un nécessaire apprentissage. Pour régler les freins à câbles ? Surtout pour apprivoiser la boîte de vitesses. Décomposez calmement les mouvements et opérez un franc double débrayage assorti d'un coup de gaz. Vous verrez, ça va tout seul. Le pédalier à accé-

lérateur central réclamera lui aussi son temps d'adaptation. Mais ces quelques points participent du plaisir qu'apporte une voiture âgée de presque 90 ans. D'ailleurs, une fois à l'aise à son volant, la conduite de la 201 devient très accessible. Elle est même rigolote et peu piègeuse. La fin de journée approche déjà et je dois me résoudre à la restituer à Jean-Pierre. Je serais pourtant bien rentré au bureau avec, après un petit coup de fil au *big boss*, du genre « besoin urgent de trois jours de congés ». C'est qu'elle est sympathique. Elle se conduit du bout des doigts, elle fait rire les oiseaux, elle fait chanter les abeilles, c'est un rayon de soleil. Les passants adorent ce « tacot » tout menu, à la bouille irrésistible et à l'arrière tout rond. La 201 s'insère dans la circulation actuelle, même si elle pêche par la justesse de ses performances. De même, son confort limité n'invite guère aux longues épopées. Quand je

Robuste, facile à vivre et à entretenir, la 201 est une auto tranquille

pense au tour de force réalisé par Boillot en janvier 1932, je suis béat d'admiration. Lui et son équipier partent d'Athènes pour rejoindre Monte-Carlo, via Strasbourg, un rallye international abordé comme un test grandeur nature. Non seulement l'équipage franchit la ligne d'arrivée après 3.750 km de labeur, mais les courageux compères offrent à la 201 une deuxième place au général. Les résultats de cette bravoure mécanique et sportive furent habilement repris par une propagande Peugeot enthousiaste qui n'eut même pas à grossir le trait, clamant haut et fort la « Double victoire de la 201 Confort ». Le marathon de la route, épreuve impitoyable dont seuls les meilleurs autos et les pilotes les plus valeureux parviennent à sortir indemnes, a définitivement consacré la 201. La petite voiture du progrès, ce fut elle. ■

LIRE AUSSI

- **Guide d'achat Peugeot 201** : La Peugeot du renouveau [Gazoline 161].
- **Peugeot 201 commerciale** : Utilitaire ludique [Gazoline 58].



Merci à Jean-Pierre Kecheguian de nous avoir ouvert, pour la deuxième fois, les portes de son garage. Mention particulière à "Nick", sa compagne, dont le sens de l'hospitalité n'a d'égal que les talents de peintre.