

GUIDO MOBILE



GUIDE de la Peugeot 201

Conduite

Entretien

Première réparation

PEUGEOT 201 1929-1937

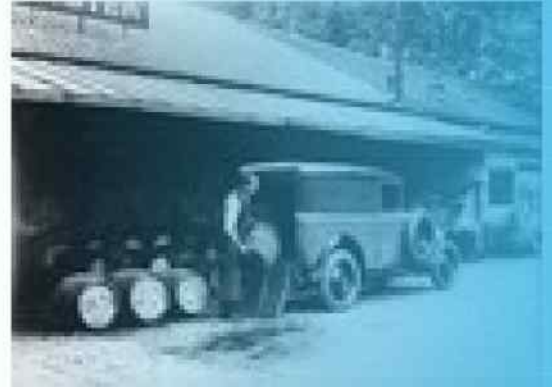
Première d'une série - la série "200" - qui dure depuis soixante-dix ans, mais également première Peugeot dont la désignation comporte un zéro central la 201 inaugure une famille de modèles évolutif bien adaptés à leur marché.

Quand la 201 apparaît officiellement au salon de Paris de 1929, elle est plus qu'espérée par les dirigeants du groupe et les agents de la marque. En effet, si le niveau d'affaires a été satisfaisant de puis 1919, ce résultat est du en grande partie à la Quadrilette et à ses dérivés 5CV, les types 172 et 190. Mais, vers 1925, ces derniers sont visiblement dépassés et la concurrence des Citroën et des 6CV Renault est rude.



UNE NAISSANCE ATTENDUE

Peugeot, en proie à des difficultés financières a provisoirement recours aux banques et aux bons offices de Lucien Rosengart, qui siège au conseil d'administration. En 1928, la marque lance l'étude d'une nouvelle petite voiture de 6CV et creuse un peu plus ses déficits. Pour couronner le tout, l'un des banquiers membres du conseil d'administration de l'entreprise, Oustric, est cité dans un retentissant scandale financier, l'affaire Marthe Hanau (une escroquerie aux dépens des petits épargnants).



Au salon de 1929, la 201 séduit par ses lignes simples, ses dimensions compactes, sa mécanique classique et ses volumes bien équilibrés. Son style rappelle ce lui de la 12CV 6cylindres du salon 1927, appelée à remplacer les coûteuses 14 et 18CV sans soupapes. Mais les ventes de la 12-Six piétinent. La 201 bénéficie donc de l'esthétique nette et modernisée du haut de gamme. Elle offre quatre vraies places malgré sa voie réduite à 110 cm. Avec une boîte à 3 rapports (par économie), ses 23 ch réels l'emmènent à 85 km/h. Malgré ses deux paliers, le moteur à soupapes latérales se montre très robuste et résistant à l'usure. Il est capable de tourner à 3500 tr/mm, régime élevé a l'époque pour une voiture de série. Enfin, la 201 présente une affinité technique avec les Bugatti : en effet elle possède des ressorts arrière quart-elliptiques inversés, comme les modèles de Molsheim, mais qui sont montés obliquement.

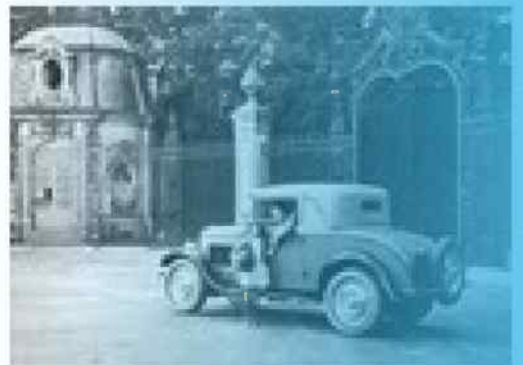


UNE GAMME VARIEE

La gamme de l'année modèle 1930 est variée : berlines série et luxe, coupé d'affaires, torpédo, coach commercial (ancêtre des break à hayon), roadster, torpédo commerciale, camionnette, boulangère, fourgon. au temps des berlines à toit en simili, la 201 existe en version à toit en tôle, dont l'emboutissage est rendu possible par ses dimension modestes. Cette diversification, une fiscalité réduite et une consommation de 8 à 9 l/100km assurent le succès de la 201, qui sort en grande série avant que les effets de la crise n'atteignent la France, au début de 1932.



Au salon d'octobre 1931, la 201 C propose des roues avant indépendantes, solution technique que n'offraient jusque-la que des voitures d'avant-garde comme la Lancia Lambda, les Sizaire ou les Morgan. La solution Peugeot fait appel à un ressort transversal et deux biellettes transversales articulées au centre, complétés par deux bras de guidage encaissant les efforts de freinage, et des amortisseurs à friction. Il avait même été envisagé d'adopter des bras triangulés transversaux, mais la masse et les performances de la 201 permettent de simplifier la géométrie du train avant et d'en limiter le coût, notamment par la réduction des articulations.



La solution de Peugeot surprend sur un modèle populaire de grande série, et la 201 apparaît comme plus moderne que bien des modèles de grand luxe. Les roues indépendantes apportent un niveau de confort nettement supérieur et permettent l'adoption de pneus ballon à basse pression

Peugeot 201 Coach Confort (1932-1933)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 63.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1122 cc

Compression 5.4

Puissance 23 chevaux à 3500 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 6 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 390 cm

Largeur 140 cm

Hauteur - cm

FreinsAv Tambours (par cables)

FreinsAr Tambours (par cables)

PneuAv 12 x 45

PneuAr 12 x 45

Poids 940kg

Poids/Puissance 40.8

Vitesse max 80

Reservoir 40 L

Peugeot 201 BL (1933-1933)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 63.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1122 cc

Compression 5.4

Puissance 23 chevaux à 3500 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 6 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 392 cm

Largeur 140 cm

Hauteur 163 cm

FreinsAv Tambours (par cables)

FreinsAr Tambours (par cables)

PneuAv 140 x 40

PneuAr 140 x 40

Poids 970kg

Poids/Puissance 42.1

Vitesse max 75

Reservoir 40 L

Peugeot 201 BC (1933-1933)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 63.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1122 cc

Compression 5.4

Puissance 23 chevaux à 3500 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 6 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 386 cm

Largeur 140 cm

Hauteur 163 cm

FreinsAv Tambours (par câbles)

FreinsAr Tambours (par câbles)

PneuAv 130 x 40

PneuAr 130 x 40

Poids 900kg

Poids/Puissance 39.1

Vitesse max 80

Reservoir 40 L

Peugeot 201 BR3 (1934-1934)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 63.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1122 cc

Compression 5.4

Puissance 23 chevaux à 3500 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 6 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 415 cm

Largeur 150 cm

Hauteur - cm

FreinsAv Tambours (par cables)

FreinsAr Tambours (par cables)

PneuAv -

PneuAr -

Poids 1000kg

Poids/Puissance 43.4

Vitesse max 75

Reservoir 40 L

Peugeot 201 BR4 (1934-1934)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 63.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1122 cc

Compression 5.4

Puissance 23 chevaux à 3500 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 6 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 387 cm

Largeur 150 cm

Hauteur - cm

FreinsAv Tambours (par cables)

FreinsAr Tambours (par cables)

PneuAv -

PneuAr -

Poids 900kg

Poids/Puissance 39.1

Vitesse max 80

Reservoir 40 L

Peugeot 201 D (1935-1936)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 68.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1307 cc

Compression -

Puissance 28 chevaux à 4000 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 7 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 385 cm

Largeur 150 cm

Hauteur - cm

FreinsAv Tambours (par cables)

FreinsAr Tambours (par cables)

PneuAv -

PneuAr -

Poids 970kg

Poids/Puissance 34.6

Vitesse max 85

Reservoir 40 L

Peugeot 201 M (1937-1937)

Caractéristiques techniques

Type du moteur : 4 cylindres en ligne

Energie : Essence

Disposition du moteur Longitudinal avant

Alimentation Carburateur

Distribution Arbre à cames latéral

Nombre de soupapes 2 par cylindre

Alésage & Course 72.0 x 90.0 mm

Cylindrée 1465 cc

Compression -

Puissance 35 chevaux à 4000 tr/min

Couple - mkg à - tr/min

Boite de vitesse 3 rapports

Puissance fiscale 8 chevaux

Transmission Propulsion

Direction Vis et galet

Suspensions Av Indépendante

Suspensions Ar -

Longueur 428 cm

Largeur 150 cm

Hauteur - cm

FreinsAv Tambours (par cables)

FreinsAr Tambours (par cables)

PneuAv -

PneuAr -

Poids 1030kg

Poids/Puissance 29.4

Vitesse max 100

Reservoir 40 L

Production :environ 140000 unités,toutes variantes confondues

Date	TYPE	n° de serie
1931	PEUGEOT 201 1931	359743
1931	PEUGEOT 201 N° série : 343297	343297
1931	Peugeot 201 NIC	348817
1931	201 Modèle CI4P Puissance 6 CV	343420
1931	201	359388
1932	201 Boulangère Type 201E	502556
1932	201E Coupé affaire	502556
1933	201 B	502510
1933	201	668903
1933-35	201 MISE EN SERVICE 00/00/00 TYPE MINE 201 B.	659173
1933_34	201 BR	672619
1934	201 1933 +/-	657583
1935	201 D Coach Type D Coach Carrosserie n° 50SO A.6.B, pas dans le liste	516 004
1936	201 M pas dans la liste	533 372
1936	201 M ok 18/09/2006 vu a Châtellerault	533 338
????	Inconnue	339 825
1939	201 , n° de 1931	342929

Modèle des Voitures Peugeot de 1929 a 1962

Date	Mod,	Modèle , iinformation , Poids des véhicules , nombre de voiture, infos sur la Fabrication
19xx	201 T	SP2 cabine 2 places sans plateau 855 Kg
19xx	201 T	SB2 cabine 2 places avec plateau bas 920 Kg
19xx	201 T	PS2 cabine 2 places avec plateau surélevé 950 Kg
19xx	201 T	CC2 Camionnette 2 places 998 Kg
19xx	201 T	L2 Fourgon 2 places 1018 Kg
19xx	201 T	N2C Limousine Commerciale 6 places 1954 Kg
19xx	201 C	N2L Berlines 4 places Luxe élargie 960 Kg
19xx	201 C	N22 Berline 4 places Luxe élargie 945 Kg
19xx	201 C	CL coupé décapotable 2 portes 2/4 places 903 Kg
19xx	201 C	BV coupé Berline de voyage 2/4 places 897 KG
19xx	201 C	BC Décapotable de voyage 2/4 places 896 Kg
19xx	201 C	TRC Roadster 2/4 places 880 Kg
19xx	201	L1 Fourgon 2 places 859 Kg
19xx	201	CC1 camionnette 2 places 852 Kg B1 Boulangère 2 places 855 Kg
19xx	201	TC1 Torpédo commercial 4 places 901 Kg
19xx	201	TR Roadster 2/4 places 826 Kg
19xx	201	T1 Torpédo4 portes 4 places 877 Kg
19xx	201	C1E coupé Décapotable 2 portes 2/4 places 882 Kg
19xx	201	E1T coupé d'affaires 2 portes 2 places Haut Tôlé 850 Kg
19xx	201	E1E coupé d'affaires 2 portes 2 places Haut Tôlé 854 Kg
19xx	201	E1 coupé d'affaires 2 portes 2 places série 840 Kg
19xx	201	N1C coach commerciale 2 portes 920 Kg
19xx	201	N1L berline 4 places toute tôlée 934 Kg
1929	201	La Peugeot Type 201 a été produite de 1929 à 1933 en 63817 exemplaires (1.1 litre de 23 ch)
1929	201	Limousine type N1E / N1A, Berline 4 places luxe de 892 kg et 905 kg
1929	201	La Peugeot Type 201 est lancée au Salon de 1929 -N1 Berline 4 places série 892 Kg

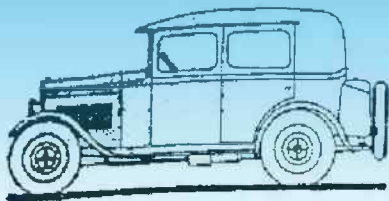
Numéros de Châssis des 201

TYPE	Date	N° de Châssis Correspondant
juillet 1929 à sept 1932		
201	1929	300 165 à 302 549
201	1930	302 550 à 333 849
201	1931	333 850 à 362 349
201	1932	362 350 à 365 250
décembre 1931 à juillet 1933		
201 T	1931 à 1933	455 000 à 480 000
septembre 1931 à décembre 1932		
201 C	1931	480 021 à 481 850
	1932	481 851 à 500 000
juillet, 1932		
201L	1932	365 501 à 365 959
décembre 1931 à décembre 1932		
201 E	1931-1932	500 001 à 505 280
janvier, 1933 à août 1933		
201 B		
BL long	1933	664 501 à 669 775
BL court	1933	654 501 à 657 762
août 1933 à septembre 1934		
201 BR		
BR 3 long	1934-1933	670 501 à 683 533
BR 4 court	1934-1933	658 001 à 660 532

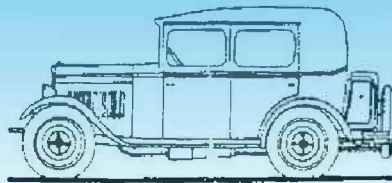
Manque 1935 et 1936/37 ???

Designation des carrosserie 1931

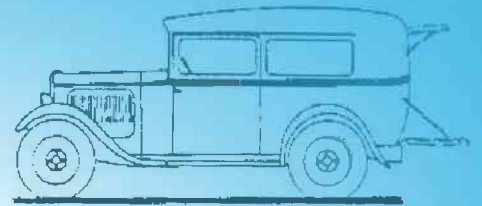
Symbole	Peugeot 201
N1	Berline 4 pl série
N1E	Berline 4 pl luxe
N1A	Berline 4 pl luxe
N1L	Berline 4 pl toute tôle
N1C	Coach commercial 2 portes
E1	Coupé d'affaire 2p. 2 pl.serie
E1E	Coupé d'affaire 2p. 2 pl.haute tôle
E1T	Coupé d'affaire 2p. 2 pl.haute tôle
C1E	Coupé dec. 2p. 2/4 pl
T1	Tortédo 4 p. 4 pl.
TR	Roadster 2/4 pl.
TC1	Tortédo commercial 4 pl.
CC1	Camionnette 2 pl.
B1	Boulangère 2 pl.
L1	Fougon 2 pl.
	Peugeot 201 T
SP2	Cabine 2 pl. sans plateau
PB2	Cabine 2 pl. avec plateau bas
PS2	Cabine 2 pl. avec plateau surélevé
B2	Boulangère 2 pl.
CC2	Camionnette 2 pl.
L2	Fougon 2 pl.
N2C	Limousine commerciale 6 pl.
	Peugeot 201 C
N2L	Berline 4 pl. luxe élargie
N22	Berline 4 pl. luxe élargie
CL	Coupé déc. 2 pl. 2/4 pl. luxe
BV	Coupé berline de voyage 2 pl. 2/4 pl.
BC	Coupé berline de voyage 2 pl. 2/4 pl.
TRC	Roadster 2/4 pl.



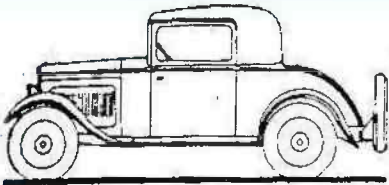
N1_N1E_N1A



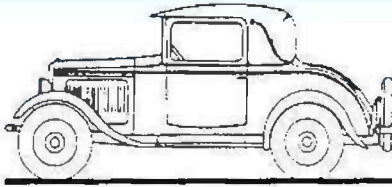
N1L



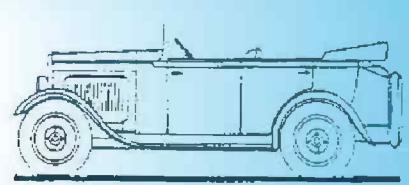
N1C



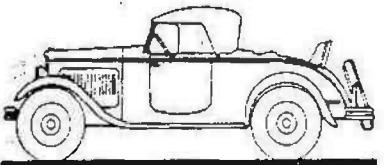
E1_E1E_E1T



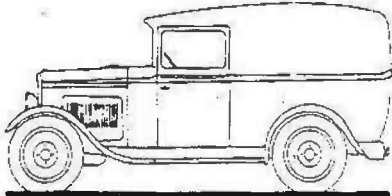
C1E



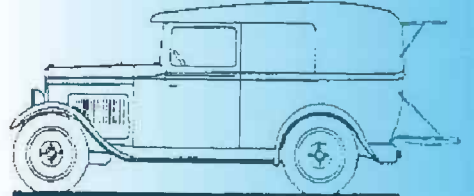
T1



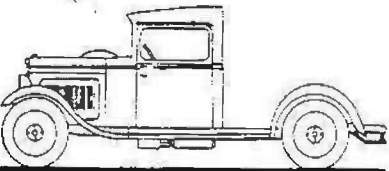
TR



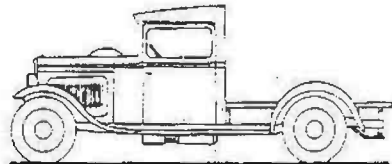
B1_L1



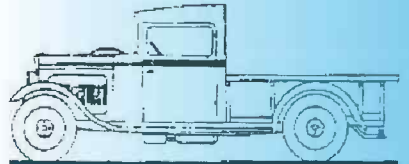
TC1_CC1



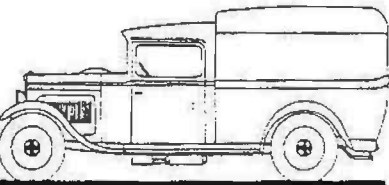
SP2



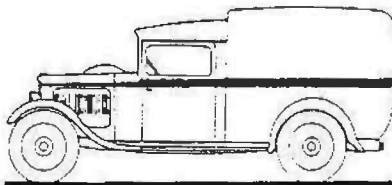
PB2



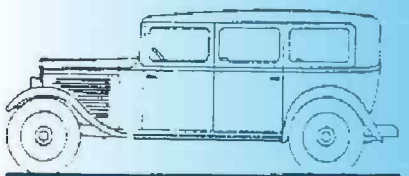
PS2



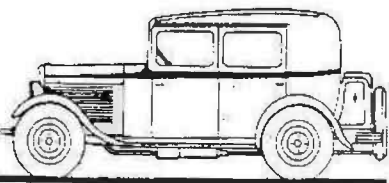
L2_B2



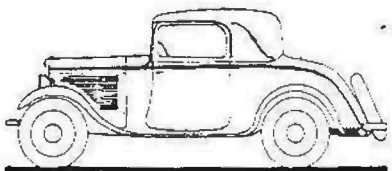
CC2



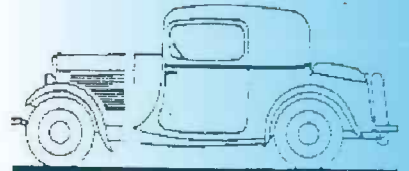
N2C



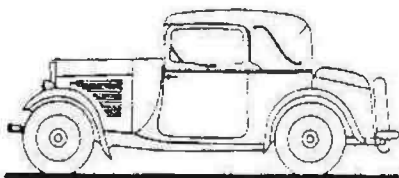
N2L_N22



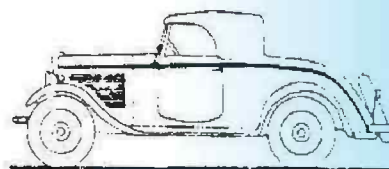
CL



BV



BC

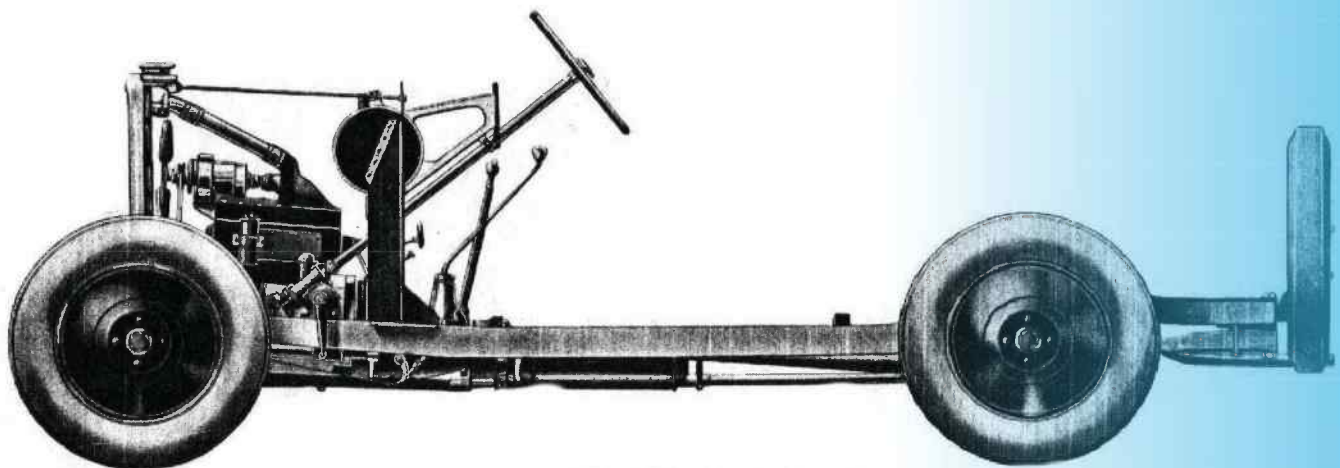


TRC

DESCRIPTION du CHASSIS NU

Le châssis nu comprend les organes suivants :

- * Le chassis proprement dit avec ses accessoires assurant la suspension
- * Le moteur et ses accessoires d'alimentation, d'allumage et de démarrage
- * L'embrayage et sa commande
- * L'essieu AR. avec ses freins
- * L'essieu AV. avec ses freins
- * La Direction
- * Les accessoires: radiateur, capot, tablier, réservoir, à essence...
- * l'équipement électrique



Vue latérale du chassis

LE CHASSIS

Le cadre ou châssis est constitué par 2 longerons en tôle emboutie assemblés par 5 traverse rivées.

Le châssis est relié aux deux essieux par les ressorts.

Le ressort AV. est du type transversal.

Les ressorts AR. sont semi elliptiques disposés d'arrière en avant.

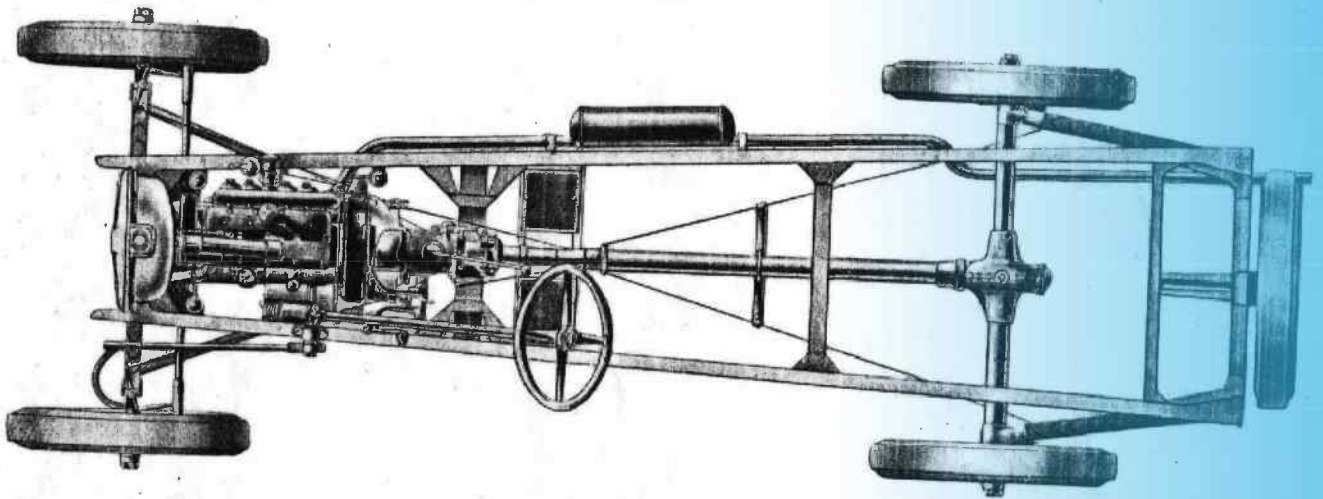


Fig. 3. — Vue en plan du châssis.

LE MOTEUR

Bloc-moteur	4 cylindres
Alésage	63
Course	90
Cylindrée	1122 cm ³
Puissance fiscale	6 CV

Le carter supérieur forme bloc avec les cylindres.

La culasse est rapportée et l'étanchéité est assurée par un joint métal-plastique.

Le vilebrequin repose sur 2 palier antifrictionnés. Il est foré intérieurement pour la distribution de l'huile sous pression aux bielles et à la chaîne de distribution.

Les bielles sont antifrictionnées.

Les pistons sont en alliage d'aluminium et très légers. Ils portent 4 segments dont un racleur d'huile.

L'arbre à cames commandé par une chaîne est supporté par 4 paliers.

Les poussoirs sont réglables et commandent les soupapes placées coté droit du moteur.

L'allumage est du type " par batterie ". La bobine est fixée au cylindre, la tête d'allumage ou " allumeur " est placée au-dessus de la culasse et commandée par le prolongement de l'arbre de la pompe à huile.

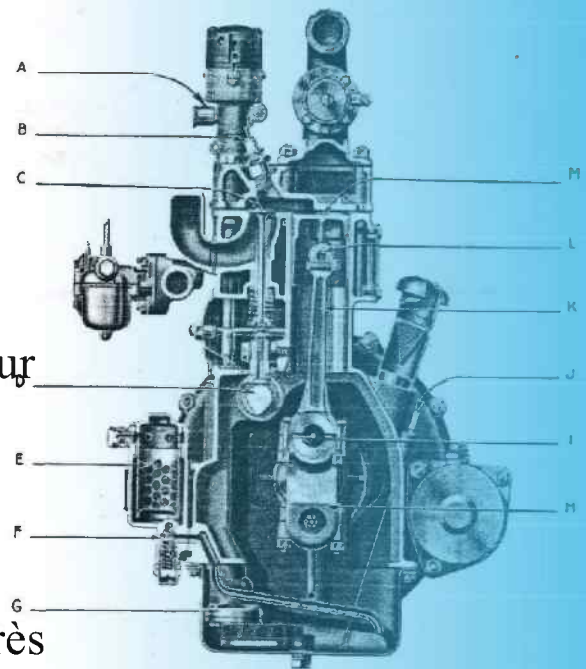


Fig. 6. — Coupe transversale du moteur.

- B) Bougie.
- C) Soupape.
- D) Arbre à cames.
- E) Filtre à huile.
- F) Clapet de retour d'huile.
- G) Pompe à huile.
- H) Vilebrequin.
- I) Graissage de la tête de bielle.
- J) Jauge d'huile.
- K) Bielle.
- L) Axe de piston.
- M) Piston.

Le graissage s'effectue sous pression. Il est assuré par une pompe à engrenage noyée dans la réserve d'huile. Un filtre placé sur le moteur et facilement nettoyable arrête les impuretés en circulation dans l'huile.

La circulation d'eau du moteur est activée par une turbine placée à la partie supérieure de la culasse. Une courroie trapézoïdale commande le ventilateur, la dynamo d'éclairage et la pompe accouplée sur le même axe.

Le démarreur attaque la couronne dentée du volant par l'intermédiaire d'un pignon.

Le carburateur, type horizontal, est fixé directement sur la tubulure d'admission, fondue d'une pièce avec celle d'échappement.

Le moteur est fixé au châssis par quatre supports élastiques.

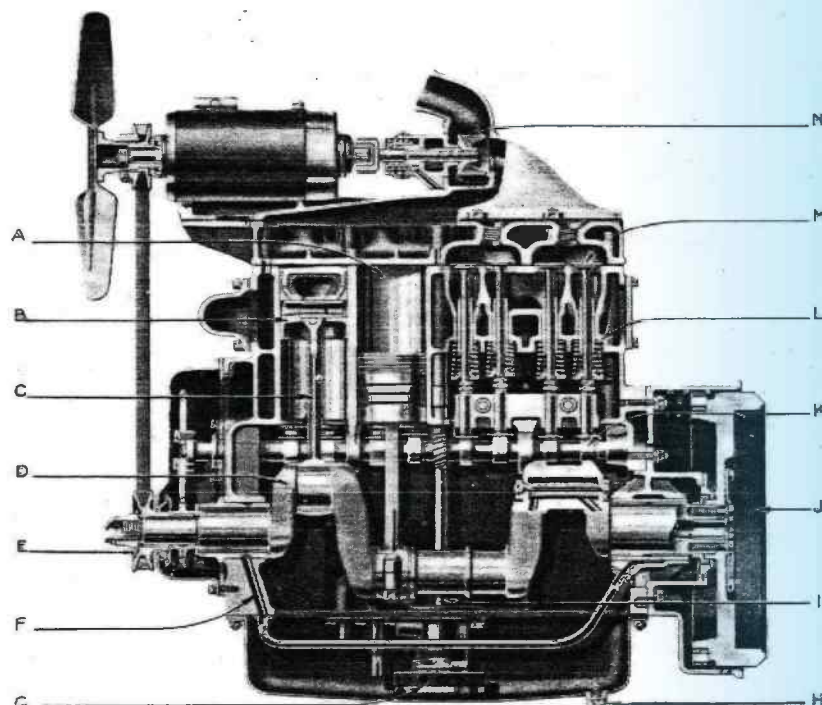


Fig. 4. — Coupe longitudinale du moteur.

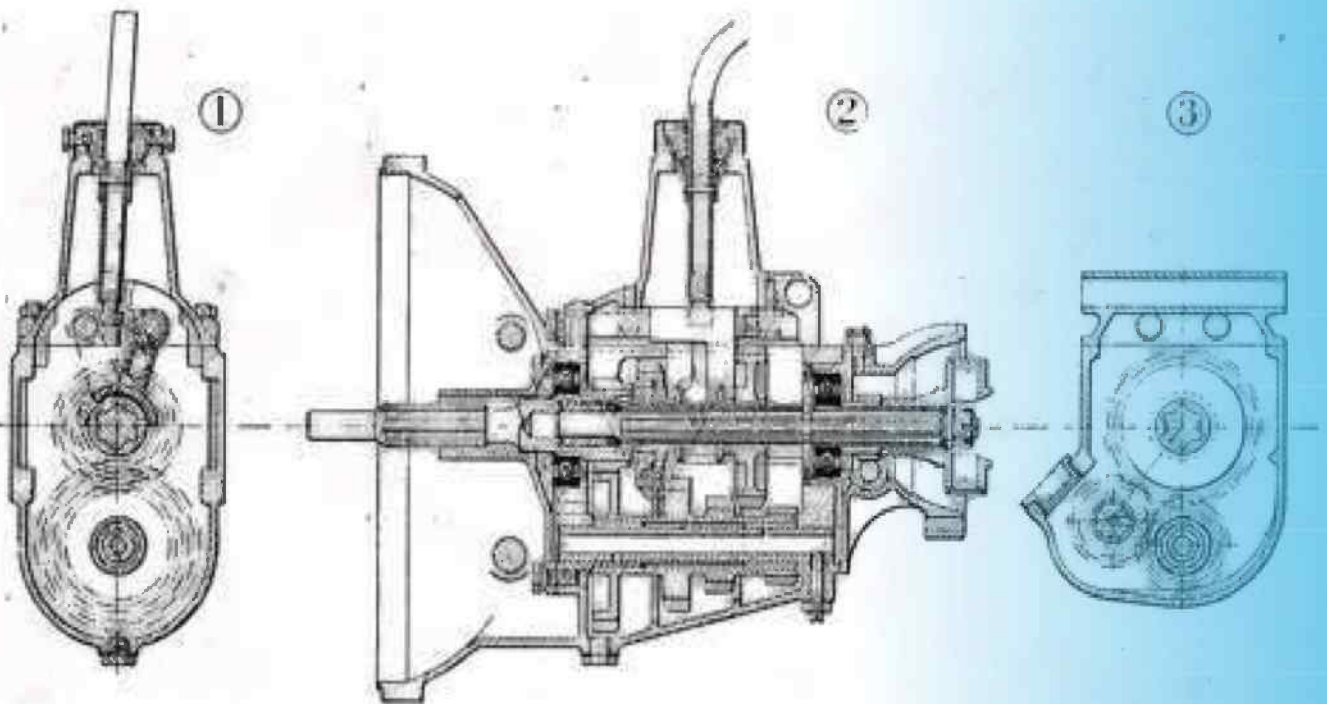
- | | |
|---------------------------------------|---|
| A) Cylindre. | H) Bouchon de vidange du carter. |
| B) Piston. | I) Axe de commande de la pompe à huile. |
| C) Bielle. | J) Volant. |
| D) Vilebrequin. | K) Arbre à cames. |
| E) Poulie de commande du ventilateur. | L) Ressort de soupape. |
| F) Canalisation d'huile. | M) Soupape. |
| G) Pompe à huile. | N) Pompe à eau. |

BOITE DE VITESSE

La boîte de vitesse fixée au moteur est à trois vitesses et marche AR.

Les vitesses sont prises au gré du condensateur par le déplacement de deux baladeurs, par un levier placé au centre de la voiture.

La boîte de vitesse porte à l'AR. la rotule de poussée et de réaction dans laquelle se trouvent enfermés le cardan et la prise de commande du compteur kilométrique.

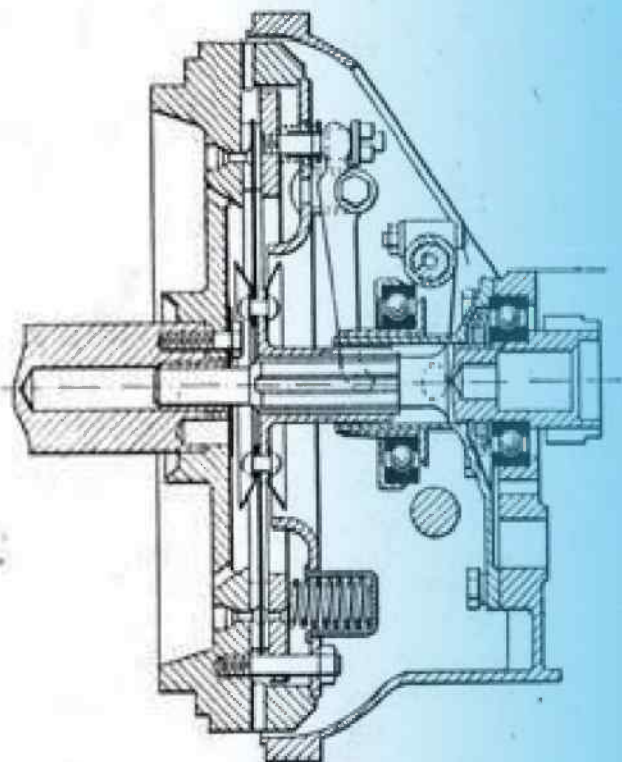
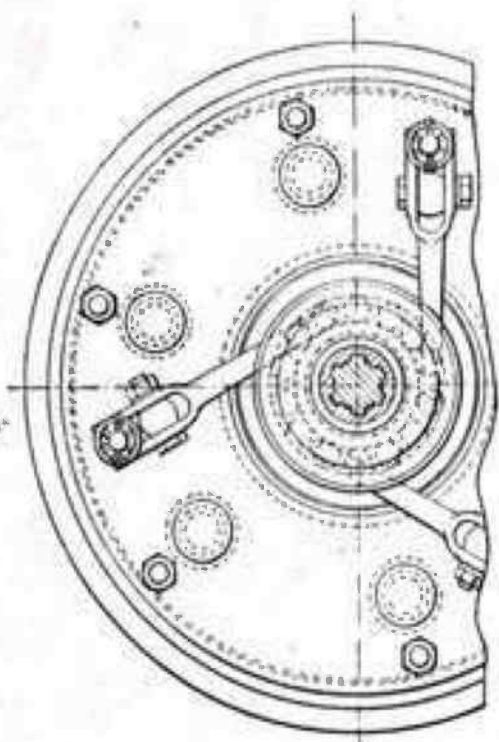


EMBAYAGE

L'embrayage est du type à disque unique fonctionnant à sec.

Le disque récepteur est serré entre deux disques de friction rivés l'un au volant, l'autre au plateau de débrayage.

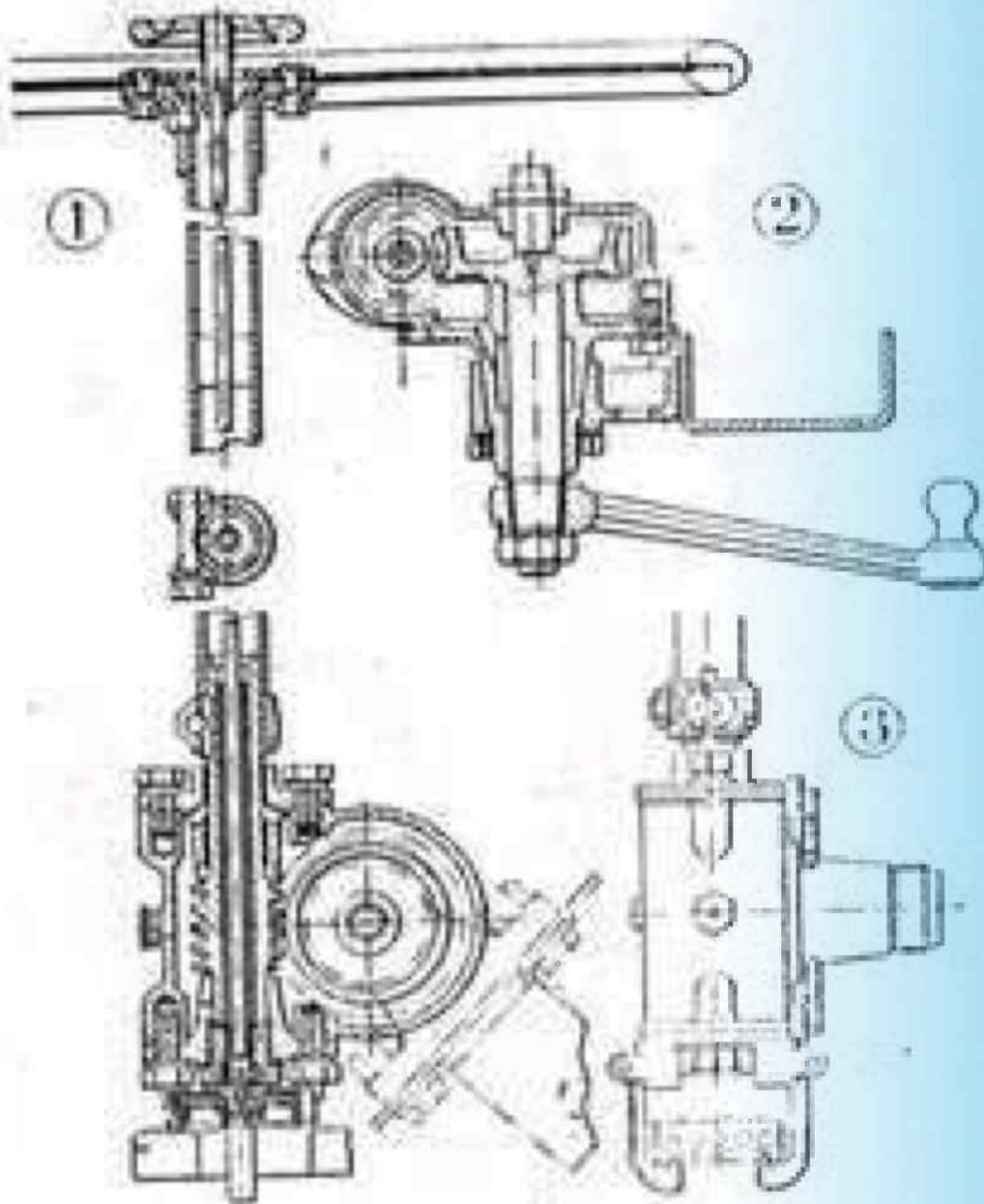
Lorsque l'on manoeuvre la pedale de débrayage, un levier vient agir sur une butée à billes qui recoit la poussée et la transmet à trois leviers qui renversent le mouvement en attirant vers l'arriere le plateau d'embrayage. Le disque récepteur cesse alors d'etre soumis à la friction des deux disques entraineurs. La manoeuvre inverse effectuée lentement détermine un embrayage progressif.



DIRECTION

La direction est démultipliée par roue et vis sans fin avec rattrapage de jeu; elle commande les deux fusées par des barres montées à rotules.

La colonne de direction renferme la commande du contacteur électrique placé à la partie inférieure du carter de direction et manoeuvré du centre du volant.



PONT ARRIERE

Le pont AR. est constitué par un carter en deux pièces et deux tubes formant essieu, aux extrémités desquels sont rivés les supports de freins arrière et d'attaches de ressort ou d'amortisseur.

Le "pont" est relié au châssis par un tube situé dans l'axe de la voiture et articulé par une grenouillère sphérique sur la boîte de vitesses. Ce tube supporte les efforts de poussée de la voiture et de réaction aux couples moteur ou de freinage.

L'arbre de transmission passe au centre de ce tube de réaction, le cardan se trouve au centre de la sphère.

Le carter principal contient le renvoi par roue et vis sans fin et le mouvement différentiel qui commande les deux arbres de roues.

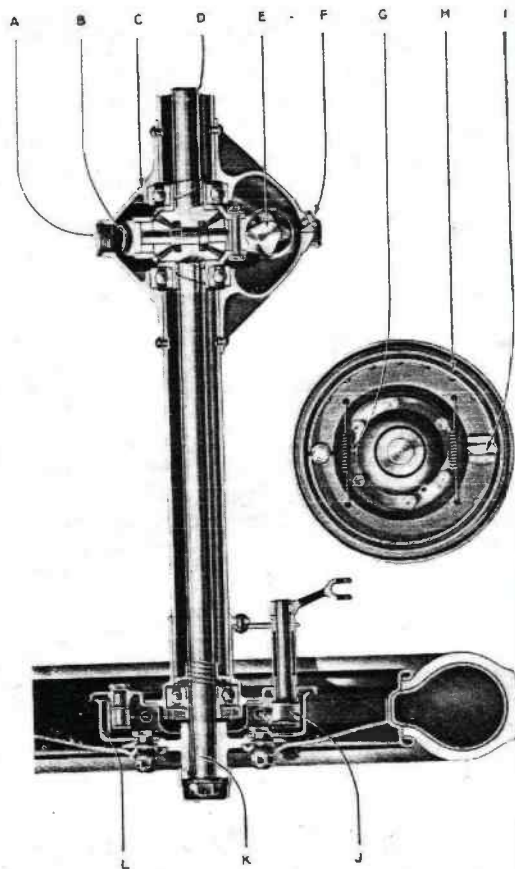


Fig. 7. — Coupe du pont arrière et vue d'un frein.

- | | |
|--|--|
| A) Bouchon de remplissage du pont arrière. | G) Ressort de rappel des mâchoires de frein. |
| B) Roue hélicoïdale. | H) Garniture de segments. |
| C) Carter du pont. | I & J) Came de frein. |
| D) Axe de commande de roue. | K) Axe de commande de roue. |
| E) Vis sans fin. | L) Poulie du frein arrière. |
| F) Bouchon de vidange du pont. | |