

Rétro

hebdo

2F

Chaque jeudi

6 pages de petites annonces

Royal Enfield Super Metee



ACTUALITE

Élégance à Bagatelle

Rallye VHC mont Blanc-Morzine

SPORT

Courir en Maxi 1000

COTE

Les Alfa Romeo Giulietta



Pratique : le réglage des carburateurs



Peugeot 201 1930

Un bon numéro

ec la numérotation à trois chiffres au zéro central, Peugeot inaugurait en 1929 une appellation toujours d'actualité. La 201 de notre saï est une dame de presque soixante-dix ans, pleine de charme, portant encore beaucoup qui, malgré ses quelques rides, nous a certainement séduits...

Par Didier Vialard

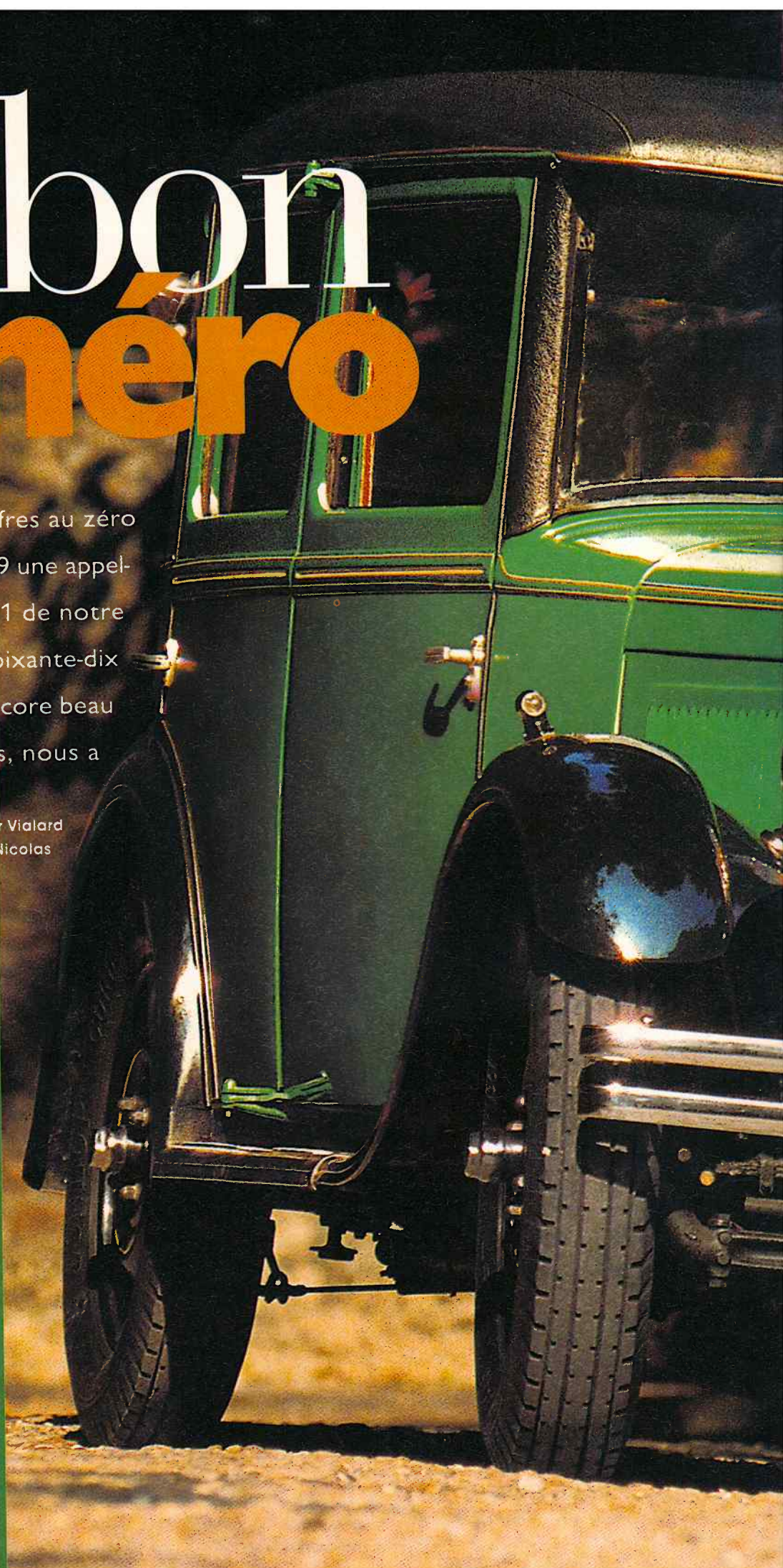
Photos : Alain Nicolas

A première vue, cette voiture paraît très râblée, comme si l'on avait essayé de gagner un maximum de place sur une petite surface. Une compacte avant la lettre, et compacte rimide bien sûr... mais c'est déjà le début. Regardez l'avant. Le radiateur encastré de ses phares et de ses ailes semble bien petit. En réalité, cela provient d'un effet d'optique dû à une caisse large pour l'époque. Venez derrière. Vous voyez ? Les ailes ne sont pas ainsi dire pas débordantes, juste un petit peu saillant. On retrouve cette approche sur l'Austin Seven – fabriquée sous licence par Daimler-Benz – alors que sur la Citroën C4 contemporaine, ces mêmes ailes dépassent d'une bonne largeur de main. Toutefois cette dernière est une 1600. Cette largeur de poupe donna l'idée à Peugeot d'y intégrer une grande glace arrière, surprenante nouveauté pour l'époque et très populaire.

Caisse carrée à visière

De profil, vous retrouvez la ligne classique des caisses carrées des années 30 avec la visière, anti-aérodynamique, au-dessus du pare-brise avant, avec en plus cette légère hypertrophie de la partie arrière.

Sous le capot, on découvre le petit 1100-cylindres latéral, avec sa curieuse pompe à



Peugeot 201



prolongée en avant par la dynamo, elle-même précédant le ventilateur et sa poulie qui entraîne tout. Le réservoir d'essence cylindrique d'une centaine de litres occupe la partie arrière du compartiment moteur, disposition partagée par divers véhicules à l'époque. Les portes sont articulées sur le pied milieu ce qui nous donne une porte avant ouvrant à contresens.

La chérie de ces dames

Ouvrez-la donc à contresens et remarquez l'extraordinaire accessibilité... vu que cette porte ne s'arrête que lorsqu'elle touche l'autre. Sympa dedans ! Entre la sellerie en velours et l'adorable tableau de bord, cette 201 fait très féminine. Pas étonnant que les coupés aient été très prisés des dames. Surtout qu'avec une honnête boîte à gants à chaque extrémité du pare-brise, il y a de quoi ranger quelques bricoles.

Entre ces deux boîtes, le tableau étale ses renseignements. Typique, le compteur gauche accueille en son milieu la clé de contact et, dans son cadran supérieur, l'ampèremètre. Son pendan- t à droite, gradué de 10 en 10, s'arrête avec optimisme à 120 km/h. Entre eux, deux compteurs moins grands renseignent sur la pression l'huile et la quantité d'essence.

Tout ce petit monde est éclairé la nuit par le champignon nickelé qui les surplombe, certainement beaucoup plus esthétique qu'efficace. Attendez, ce n'est pas tout, il y en a encore en dessous ! Penchez-vous vers la droite et remarquez la tirette de starter, et sa demie jumelle, le bouton de réglage du ralenti. N'oubliez pas le petit robinet tout en bas qui ouvre l'essence et profitez-en pour le tourner.

Cherche pédaliers désespérément

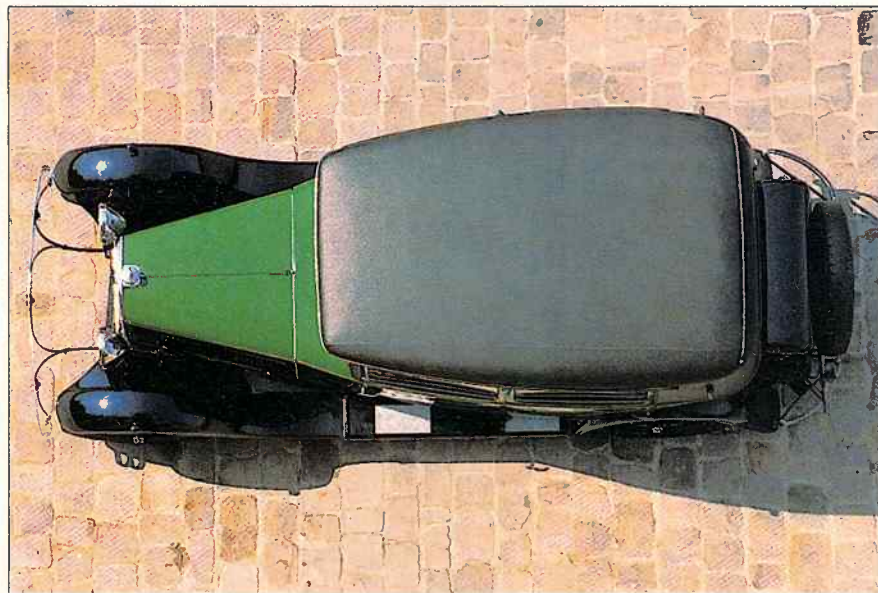
Malgré la porte à l'ouverture irréprochable et le marche-pied, l'installation derrière le volant se voit parfois gênée par le pied de caisse avant strictement vertical. La chaussure peut se bloquer contre lui si l'on ne tourne pas le pied de façon adéquate.

Vous voilà assis pour la première fois au volant d'une 201 de 1930. En contemplant le mocassin que vous venez de cogner contre l'encadrement de porte, vous découvrez avec inquiétude que l'accélérateur se prélassait entre la pédale d'embrayage et celle du frein. Il va falloir s'y faire... C'est qu'en ce temps-là, la position des pédaliers n'était pas encore normalisée, pas plus que les directions que l'on trouvait, suivant les modèles et les marques, à droite ou à gauche.

Le volant incliné à 45° met en évidence le pare-brise vertical au « mono essuie-glace ». En son centre, le gros bouton moleté klaxonne quand on l'enfoncé et allume les phares quand on le tourne. Le levier de vitesses est facile à attraper, de même que le frein à main situé à sa droite. Il se déverrouille, non pas en appuyant en son centre, mais en levant l'olive qui en fait le tour.



C'est là que la 201 s'exprime le mieux : sur route plate et à 75 km de vitesse de croisière. Avec cette grande lunette arrière, Peugeot changeait les habitudes des chauffeurs, de l'esthétique et optimisait également l'usage du rétroviseur.



En s'élargissant au maximum, la caisse rend les ailes à peine débordantes et augmente énormément la largeur aux coudes pour le confort des places situées à l'arrière.

Attention au champignon !

Vous avez ouvert l'essence, tiré le starter – plus précisément le volet d'air – tourné la clé de contact ? Maintenant allez chercher le démarreur au sol, à droite du frein. Donc avec le pied droit. Mais comme il faut simultanément accélérer, avec le manque d'habitude... vous le faites du pied gauche. Pas question dans ces conditions de mettre en route avec une

vitesse enclenchée. Cette technique n'est pas exclusive à la 201, mais commune à la plupart des autos avec le démarreur au pied.

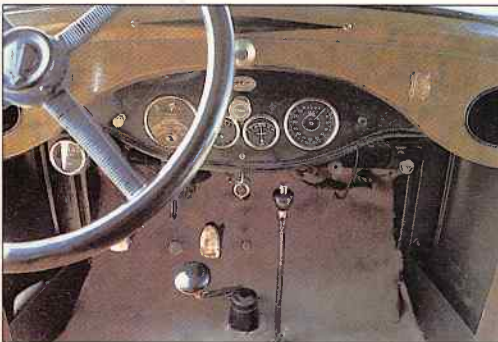
Le 6 CV est plein de bonne volonté et, si l'on a pris la précaution de bien accélérer, il se manifeste sur le champ. La sonorité n'est pas un modèle de discrétion, mais elle n'est pas désagréable et n'empêche pas de dialoguer avec son passager... il est vrai qu'il est tout près.

Une bonne affaire

Si l'aventure vous tente, sachez que la 201 est une bonne base de restauration. Construite de 1929 à 1937, ce ne sont pas les modèles qui manquent. On en trouve dans les petites annonces pour une somme rarement supérieure à 30 000 F.A ce prix-là, la voiture est prête à prendre la route. Mais vous pouvez préférer l'acquérir et la refaire vous-même. Le prix de revient dépassera alors largement les 30 000 F, en revanche vous saurez exactement ce qui a été fait et ce qu'il reste à faire. Cette deuxième solution se révèle préférable si vous envisagez de garder la voiture longtemps. Ce n'est pas une raison pour acheter une épave, sans roue, avec du grillage à la place des vitres et des poules à la place des sièges. Ne riez pas, on l'a parfois vu et ce n'était pas les annonces les moins chères. Pourtant ne rejetez pas systématiquement ce poulailler qui, s'il est bon marché, peut devenir une réserve de pièces. Enfin n'oubliez pas que la 201, lorsqu'elle était neuve, ne rechignait pas à avaler ses 1,5 litre d'huile aux 1 000 kilomètres.



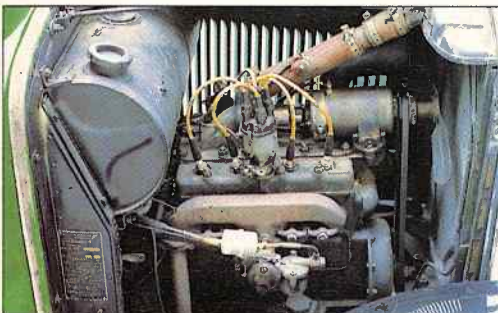
Heureusement que les portes s'ouvrent sans limite, car les seuils sont étroits surtout à l'arrière.



Remarquez l'accélérateur central qui transmeta à droite l'année suivante. Outre ses deux vide-poches, la planche de bord se caractérise par un dessin très esthétique.



L'auto a beau être populaire, le luxe est quand même présent et l'habitabilité aux places arrière tout à fait correcte.



Le ventilateur entraîne la dynamo qui entraîne la pompe à eau. Pour accéder au réservoir d'essence, il faut soulever le capot.



La climatisation version 1930 : le pare-brise ouvert, tout simplement.



Petite valise... pour petit coffre.



L'avis du propriétaire

Le propriétaire de cette 201 l'a achetée en 1984 sur un coup de cœur. Elle sommeillait jusque-là dans le garage d'un collectionneur peu intéressé qui ne se fit pas tirer l'oreille pour la céder. Avec 71 000 kilomètres au compteur, la mécanique n'a subi qu'une révision. En fait, le gros du travail s'est porté sur la peinture et la sellerie. En treize ans, d'autres petites sœurs lui ont tenu compagnie dans l'abri où elle demeure mais elles ne sont pas restées. En sera-t-il de même pour la 5 CV Citroën qui partage sa chambre actuellement ?

La première est en arrière et à droite en face de la marche arrière. L'expression « ne pas s'em mêler les crayons » prend ici toute sa dimension. Gare aux semelles débordantes ! Quand le pied droit enfonce l'accélérateur, le gauche remonte la pédale d'embrayage, et comme ces pédales sont situées côte à côte... vous risquez l'accrochage !

Soyons honnêtes, la théorie est plus impressionnante que la pratique. C'est surtout au moment du freinage urgent que cette implantation crée des soucis. Devant un obstacle imprévu, le pied droit cherche naturellement à sa gauche un frein qui habite à droite, et la demi-seconde de réflexion peut parfois faire parcourir quelques mètres indésirables.

Petites pointes et ondulation

De toutes façons, dans l'immédiat, nous cherchons à avancer, pas à nous arrêter. L'embrayage doux, progressif, ne supporte pas de critique et la Peugeot quitte mollement le bord du trottoir.

J'exagère ; si j'écrase la petite pédale douillettement coincée entre le frein et l'embrayage, la voiture répond. Pas longtemps : très vite elle réclame la seconde. Encore un caprice de plus alors qu'un classique double pédalage devrait suffire, la boîte exige, pour ne pas craquer, un double débrayage. Elle n'exprime cependant ce désir qu'à froid. L'étagement de la boîte n'est pas un modèle du genre mais plutôt un modèle d'époque, avec une seconde courte qui mouline assez vite et réclame la prise directe, et arrière à gauche.

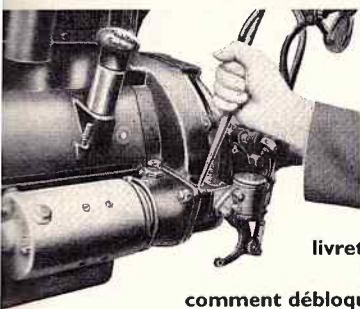
Bien campée sur ses 13 x 45, la 201 accepte des pointes à près de 90 compteur. Certes, il faut pour cela un revêtement parfait ainsi qu'

Les clubs

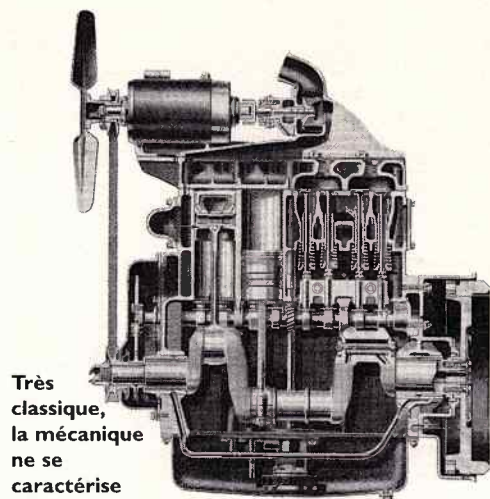
- « L'aventure Peugeot », 75, avenue de la Grande-Armée, 75116 Paris. Tél. : 01.40.66.49.92.
- Les Amis du Lion, 15-17, rue Henri Martin, 94200 Ivry-sur-Seine. Tél. : 01.46.72.70.47.



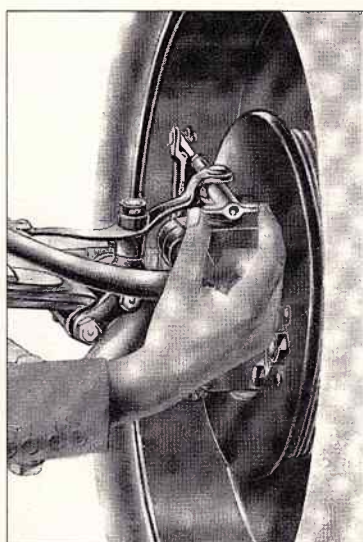
Typique de l'époque : les ailes noires, la caisse verte rehaussée par un filet jaune et le toit en simili.



Cette photo figure dans le livret d'entretien. Elle explique comment débloquer le pignon de démarreur, pourvu d'une propulsion certaine à rester coincé.



Très classique, la mécanique ne se caractérise que par le montage en ligne dynamo-pompe à eau, et le montage du vilebrequin sur paliers réguliers.



Des écrous papillons permettent un réglage rapide de la tension des câbles de freins.



Fiche technique

Peugeot 201, 1930

- Période de fabrication

De septembre 1929 à septembre 1937.

- Motorisation

Moteur : 4 cylindres en ligne, placé longitudinalement à l'avant, 1 122 cm³ ; alésage x course (mm) : 63 x 90. Vilebrequin à 2 paliers régulés.

Rapport volumétrique : entre 5,4 et 6 à 1.

Puissance réelle : 23 ch SAE à 3 500 tr/mn.

Alimentation : carburateur Solex alimenté par gravité.

Refroidissement : par eau avec pompe et ventilateur.

Allumage : batterie dynamo et Delco.

Distribution : soupapes latérales.

Équipement électrique : 2 batteries 6 V branchées en série (12 V).

Puissance fiscale : 6 CV.

- Châssis/Suspension/Freinage

Châssis en tôle emboutie jusqu'en 1933, en « bloctube » à partir du Salon de la même année.

Suspension AR : par ressorts demi-cantilever inversés.

Suspension AV : par ressort transversal. À partir du Salon 1931, lancement de la 201 Confort à roues avant indépendantes.

Freins : à tambours sur les 4 roues, commandés par câbles. Réglage de tension par écrou papillon.

Direction : à vis et à galet.

- Transmission

Aux roues arrière.

Boîte de vitesses : 3 rapports + MA, non synchronisés.

Embrayage : monodisque à sec.

Pont arrière à vis sans fin et couronne de bronze.

- Poids/Dimensions/Performances

Poids : 840 à 890 kg selon carrosserie.

L x l (m) : 3,65 x 1,3.

Empattement (m) : 2,45.

Voies AV/AR (m) : 1,10/1,15.

Pneus : 13 x 45.

Vitesse maximum : environ 85 km/h.

Consommation : entre 8 et 11 litres aux 100.

Carrosseries disponibles : berline, limousine, torpédo commerciale, torpédo sport, coupé, cabriolet, commerciale.

des conditions météo idéales. Toutefois, la sensation de vitesse est bien présente sans pour autant défriser les radars.

Dès que la chaussée ondule, la voiture fait de même et ce dandinement vertical oblige naturellement à lever le pied. Avec ce type d'auto, il faut anticiper le plus souvent possible. Les freins à câble réclament d'appuyer fortement, voire de s'aider du frein à main. C'est sans aucun problème sur route sèche ; il en va autrement sur chaussée mouillée où un blocage, toujours unilatéral, vous contraint par sécurité à réduire la vitesse.

Conduite extérieure... 1930

Cette réduction de vitesse se fait automatiquement en côte. Quand le pourcentage s'avère trop important, la troisième rend très vite son tablier. Hop ! Double débrayage et seconde, en avant à gauche ! Là, c'est l'école de la patience. Il faut éviter un régime trop élevé,

que le moteur ne supporterait qu'un temps, et accepter de grimper à une vitesse de croisière de 30 à 40 km/h. Au moins, on a le temps de faire du tourisme en feignant d'ignorer la file de voitures qui s'allonge derrière.

Le confort est plus qu'acceptable, la voiture se faufile de virage en virage grâce à une direction douce. On se trouve tellement bien, que l'on appréhende le moment où il faudra rendre les clés au propriétaire.

Alors l'on se plaît à imaginer d'en posséder une. Cette robuste machine, simple, bon marché, n'a que le défaut de consommer un peu d'huile. Et puis n'oubliez pas la séduction qu'elle exerçait sur les femmes. Ce serait bien que votre compagne craque également devant une ancienne... on manque terriblement de « collectionneuses » !

Remerciements au propriétaire de cette vénérable Peugeot 201 à bord de laquelle nous avons fait un excellent voyage... dans le temps.

La cote Rétro Hebdo ©

Selon son état, une berline Peugeot 201 de 1930 vaut de 8 000 à 45 000 F. Etat 1 : 8 000 F. Etat 2 : 17 000 F. Etat 3 : 32 000 F. Etat 4 : 45 000 F. Ces différents états sont définis en page 51 dans la cote Rétro Hebdo/Arnaud Séné ©.