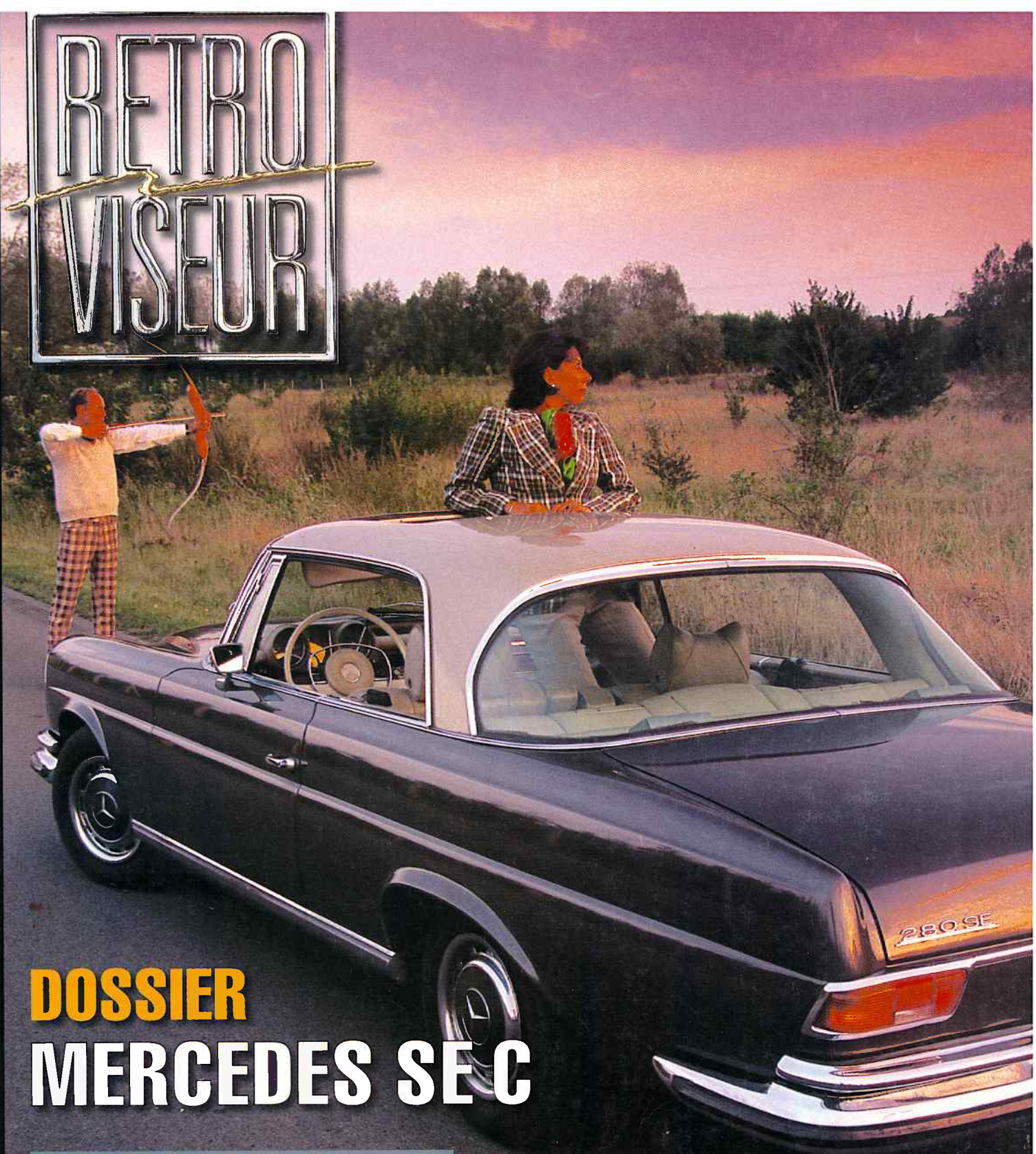


RETRO VISEUR



DOSSIER MERCEDÉS SEC



JAGUAR TYPE E
La vérité sur sa puissance

L 9652 - 110 - 35,00 F



PLUS : PEUGEOT 201 et CHENARD Z5 • WORBLAUFEN • HOTCHKISS ANJOU...

CaisSES



Fin des années 20. Le vent du Cx n'a pas encore chatouillé les bureaux d'études et le style automobile conserve de forts relents des calèches hippomobiles du début du siècle... passé. Cette Chenard & Walcker associée à la populaire Peugeot 201 représentent bien les dernières heures de ces "caisses carrées", avant l'ère aérodynamique.

CHENARD & WALCKER Z5 1927
PEUGEOT 201 1930

PAR JEAN-PAUL DECKER / PHOTOS XAVIER DE NOMBEL

au carré



Pendant les deux premières décennies de ce siècle, torpédos, phaétos et autres carrosseries découvertes, directement hérités de la construction hippomobile, avaient les faveurs des acheteurs, plus "sportsmen" que gens pratiques. Mais après la Première Guerre mondiale, avec la démocratisation sensible de l'automobile, les constructeurs vont de plus en plus inscrire à leurs catalogues des carrosseries fermées qui supplanteront peu à peu les autres. L'aspect cubique de nos deux cobayes, typique de la fin des années 20 est aussi, n'en doutons pas, dû à la mode vestimentaire. Hommes et femmes portent chapeau, et il n'est pas concevable de perdre son couvre-chef en pénétrant dans l'habitacle.

Parler de Cx d'armoire normande pour ces deux sympathiques machines relève de la plaisanterie facile. Pourtant, il y a du meuble de campagne dans l'aspect de la Chenard, et aussi un peu de la voiture à cheval. Sans doute à cause de la couleur mate, d'un marron indéfinissable, sa carrosserie souple lui donne des allures de fiacre. Plus menue, dotée d'une surface vitrée plus importante, la Peugeot 201 apparaît plus gracile.

On se plaint aujourd'hui de l'uniformité du paysage automobile, les berlines "bio" se noyant toutes plus ou moins dans la même nuance de vert foncé ou de gris métal. Mais ne fallait-il pas un œil particulièrement exercé pour s'y reconnaître dans la production des années 20-30 ?

Quand on pense que Chenard avait remporté les 24 Heures du Mans deux ans plus tôt ! Avec la Z5 de 7 CV, on fait plutôt dans le paisible, la voiture du notable de province qui va l'utiliser pour sa sortie dominicale. Populaire la Chenard ? Pas vraiment. Une petite bourgeoise calme et discrète plutôt. Tout comme la Peugeot, elle était proposée sous plusieurs formes de carrosserie : torpédo, cabriolet trois places, conduite intérieure deux et quatre portes... Notre berline Z5 est donc dotée d'une caisse d'usine à carrosserie souple, procédé inspiré du brevet Weymann, mettant en œuvre des panneaux de similicuir montés sur une ossature bois elle-même montée "souple". Les avantages n'étaient pas minces : d'abord une grande légèreté de l'ensemble de la caisse, donc un allant un peu meilleur et surtout un centre de gravité qui ne pouvait qu'améliorer la

tenue de route ; ensuite, un étonnant silence de fonctionnement, pas de couinements de portières, de grincements de tôles. Enfin, un habitacle tempéré, chaud l'hiver, frais l'été, car doublé de feutre.

La malle arrière est très pratique, car rapidement amovible grâce à deux crochets : on monte directement ses effets dans la chambre d'hôtel, plus besoin de valises. En dessous de ce coffre, deux roues de secours sont rangées à plat. On crevait encore beaucoup à l'époque... Mais le génial de l'affaire, c'est le système breveté Chenard qui permet à une faible femme de les sortir sans effort, le rack qui les contient coulissant horizontalement pour les dégager totalement.

Promiscuité et confort

Hissons-nous à bord. L'expression "monter en voiture" conserve ici tout son sens. Le marchepied, large comme un trottoir, invite à y poser le pied, mais dans ce cas, gare à la tête ! J'avoue que l'intérieur de la Z5 continue à me faire penser à l'ameublement. Les sièges, des canapés plutôt, sont revêtus d'un élégant drap chiné, qui se paie en outre le luxe de la solidité : cette septuagénaire n'a pas subi de restauration, hormis pour la mécanique. Encore un gadget d'époque : une sangle de chaque côté des dossiers sert, selon l'accrochage, à régler l'inclinaison.

La position de conduite, évidemment élevée, permet de dominer le sujet, le capot et les ailes, bien visibles, qui donnent le gabarit. Pour rester au rayon ameublement, le tableau de bord est aussi boisé que les entourages de portières. Le volant est à droite, comme sur bon nombre de voitures françaises de cette époque — c'était pour mieux voir le bas-côté et les fossés — le démarreur s'actionne avec le pied gauche, après avoir tiré le bouton de contact au tableau.

Grâce à la magnéto, le moteur s'ébranle quasi instantanément. Première, en bas à gauche, avec un craquement — pas de synchros ici — et tout de suite, seconde en face puis, dans la foulée, la troisième en bas à droite. C'est un peu le rapport à tout faire, que l'on peut conserver indéfiniment. La quatrième, en fait, ne servira que sur le plat, une fois bien lancé.



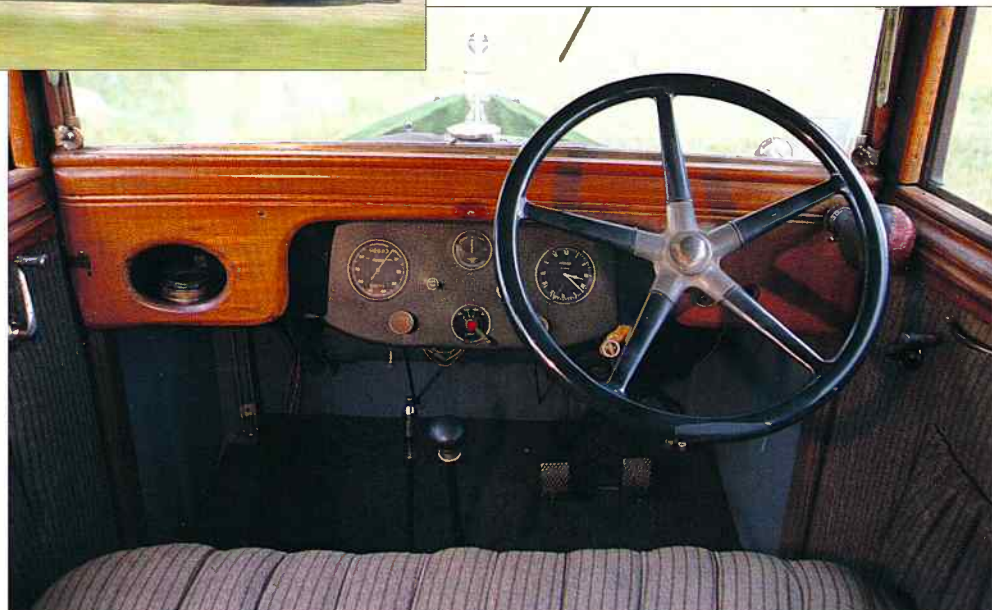


Avec sa carrosserie en simlicuir, la Chenard & Walcker redoute par-dessus tout les accrochages car la réparation n'est pas évidente.



Sous le soleil (ci-contre) elle file "bon train" à 60 km/h, mais quand vient la pluie elle se fait "caméléon", le brun d'origine virant au bleu violacé.

Sobre et élégant, l'intérieur de la Chenard & Walcker marie le bois et le drap chiné, mais dans un espace beaucoup plus réduit à l'avant qu'à l'arrière.



La Peugeot 201 (à droite) possède une roue de secours accrochée à la malle, tandis que la Chenard & Walcker (à gauche) en a deux, astucieusement logées sous la malle et très facile à manipuler.



Capot court et calandre droite, la Peugeot 201 est toute empreinte du style des "caisses carrées" des années 20. Ci-contre, le volant est à gauche, mais l'accélérateur est encore au milieu du pédalier, tandis que la planche de bord est une tôle peinte imitation bois.



Sur route cahoteuse, à cause de l'essieu avant rigide, il faut de l'audace pour rouler à 75 km/h, vitesse maxi de la Peugeot 201.



La carrosserie souple contribue au plaisir de conduite de la Chenard & Walcker, et si la 201 marque le pas sur ce chapitre, l'avenir donnera pourtant raison à Peugeot d'être fidèle à une construction plus traditionnelle.

Bien lancé ? Disons 60 à l'heure. La direction ne fait preuve d'aucune lourdeur, mais elle semble à l'essayeur contemporain du genre "collante" et a tendance à enrouler. A ce train sénatorial, l'ensemble se montre plutôt confortable. On remarque surtout l'absence de "grigris" superflus, genre bruits parasites de carrosserie que l'oreille ne manque pas de déceler. La conversation peut rouler, elle aussi, sans hausser le ton et permet de meubler les côtes, certaines venant même à bout de la troisième. Tout rétrogradage demande bien sûr un double débrayage soigné, mais je reste surpris par la précision de guidage du long levier.

Un virage ? A gauche toute ! Les freins, à condition d'appuyer fermement, font correctement leur travail. Inutile de s'arrêter et de reprendre la première au carrefour, la deuxième suffira et la souplesse du petit 1 300 cm³ fera le reste. Mais il faut bien débraquer avec application, sinon cette satanée direction qui enroule va nous faire faire un beau demi-tour... dans le fossé.

A l'arrière, le canapé accueille largement deux passagers, qui ont leurs aises pour leurs jambes et leurs éventuels hauts-de-forme. C'est étonnant comme ces caisses dites "carrées" ne le sont pas à l'intérieur. A l'avant, c'est promiscuité obligatoire, le levier de vitesses se trouve toujours à la place du genou de votre passager, qui n'est pas obligatoirement une passagère.

C'est encore plus flagrant dans la 201. En ouvrant, dans le mauvais sens, la porte avant gauche, je me demande si je ne vais pas pénétrer dans le prototype unique d'une berline monoplace ! Si en 1930, deux Mistinguett devaient tenir à l'aise, deux rugbymen format XXL devront voyager portes avant ouvertes...

Tendu d'un tissu à motifs géométriques, contre-portes, sièges avant et sofa arrière compris, cet intérieur de bonbonnière respire là encore un parfum plus proche de l'ameublement que de l'automobile.

Dépayement et sensations

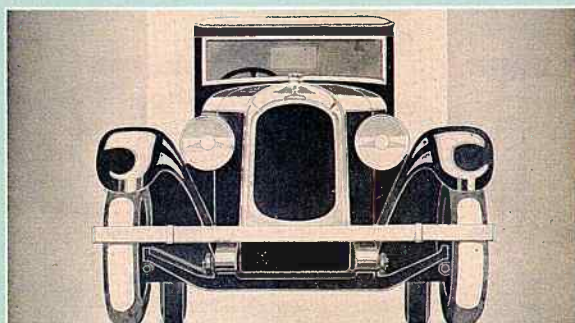
Sortant de la Chenard et de son ambiance un peu calèche, la luminosité de l'habitacle de la 201 surprend. Une ceinture de caisse relativement basse et une lunette arrière généreuse — pour l'époque... — y contribuent, éclairant les tissus marbrés et le tableau de bord caché derrière l'immense volant de bois recouvert d'une mince couche de bakélite noire. Sous le pare-brise ouvrant, la planche de bord est en vrai faux-bois, bien avant Facel. Les montants de portes reçoivent eux aussi la même décoration réalisée par peinture au chiffon. Deux alvéoles, de chaque côté, servent de vide-poches. Au centre, une platine noire émaillée reçoit quatre cadrans circulaires. Vu la largeur disponible, le conducteur partage avec le passager les indications fournies par les compteurs.

Sur la droite, devant les genoux de votre passager, le starter et le réglage manuel du ralenti. Encore plus bas, le robinet d'essence, tandis qu'une pression sur un bouton de la colonne de direction assure son graissage.

Où est donc le démarreur ? Comme sur la Chenard, au sol, mais au pied droit cette fois. Crachotements, aspiration d'air, et la petite machine à coudre s'est mise en route. Ça vibre, certes. Première en bas à droite et... si, ils l'ont fait ! Sur ce modèle de début de série, l'accélérateur est encore au centre et le frein à droite. Restons calme et buvons frais ! Pas question de perdre les pédales, car déjà la grille de vitesses n'est pas évidente. La première s'enclenche avec un grognement, en bas à droite, tandis que l'on passe très vite la seconde, en haut à gauche. Pas de synchros là non plus et donc double pédalage en montant et double débrayage au rétrogradage. A vrai dire, il est facile de rouler sans changer trop souvent de rapport, le petit 1 122 cm³ reprend bien.

La route est étroite et cahoteuse. La direction ne laisse d'ailleurs rien ignorer des travaux qui restent à réaliser sur ce tronçon et, dès 40 km/h, on ne sait qui du pilote ou de la voiture décide de la trajectoire. Rouler à 75 km/h, vitesse maxi en 201, réclame une chaussée parfaitement lisse et

POINTS DE REPÈRE CHENARD & WALCKER Z5



Le dessin du catalogue de la 7 HP Chenard & Walcker fait la part belle à la calandre dont la forme élégamment arrondie est un signe distinctif de la marque.

Janvier 1898 : Ernest Chenard, ingénieur spécialisé dans la taille des engrenages, s'associe avec un ingénieur des Mines nommé Henri Walcker pour créer la société Chenard & Walcker à Asnières, près de Paris. Ils fabriquent des quadricycles à moteurs De Dion-Bouton, puis un premier bicylindre vertical fait maison.

Octobre 1905 : les premiers quatre cylindres biblocs de la marque, 14/16 HP et 18/24 HP sont au catalogue.

Mars 1906 : la marque en pleine expansion emménage dans sa nouvelle usine de Gennevilliers.

Octobre 1913 : le modèle de base de la marque est un 7 HP avec boîte trois vitesses, monté dans des châssis à deux longueurs d'empattement au choix.

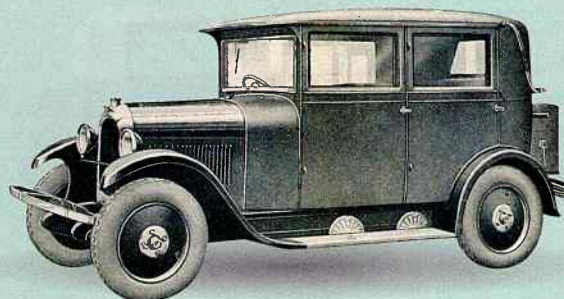
1920 : l'activité industrielle reprend après la guerre avec seulement la 15 HP.

1922 à 1927 : période faste pour la marque qui s'engage en compétitions avec ses 8 cylindres et ses Tank.

1927 : En parallèle à la production des 9, 10 et 16 HP de "tourisme", c'est le lancement de la petite nouvelle de la marque : la 7 HP, type Z5. Quatre carrosseries sont proposées : torpédo, conduite intérieure, cabriolet 3 places et conduite intérieure faux-cabriolet.

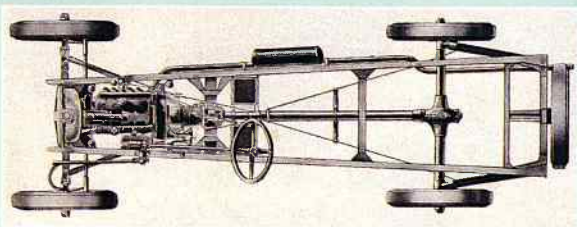
1928 : arrêt de la production de la 7 HP.

Club : Les Amis de Chenard & Walcker, 34 lot Laplace, 84800 L'Isle-sur-Sorgue, tél. 04 90 20 82 87.



Reconnaisable aux compas factices sur les côtés de la caisse, la 7 HP type Z5 existait dans cette étonnante version conduite intérieure faux-cabriolet.

POINTS DE REPÈRE PEUGEOT 201



Vue de dessus, le châssis de la Peugeot 201 révèle sa faible largeur et sa légèreté. Notez l'essieu avant rigide qui sera heureusement remplacé par des roues avant indépendantes avec le millésime 1932.

1928 : la gamme des automobiles Peugeot comporte une 5 CV, une 9 CV, une 11 CV, la 12 Six, et trois modèles sans-soupapes. Robert Peugeot estime qu'il manque une voiture de grande diffusion, moins chère notamment que la Chenard 7 CV. Le projet de la 201 prend forme.

1929 : le pilote André Boillot se charge des essais routiers de cette nouvelle 6 CV, et dès le mois de juillet la fabrication est lancée.

1930 : la gamme 201 comporte une berline 4 places, un torpédo 4 places et un cabriolet 2/3 place. Grâce à la 201, la production Peugeot est en hausse de 35 % en octobre 1930.

1932 : commercialisation de la 201 C (Confort) avec roues avant indépendantes ; de la 201 E allégée et avec l'essieu avant rigide ; et de la 201 L, caisse élargie et essieu rigide.

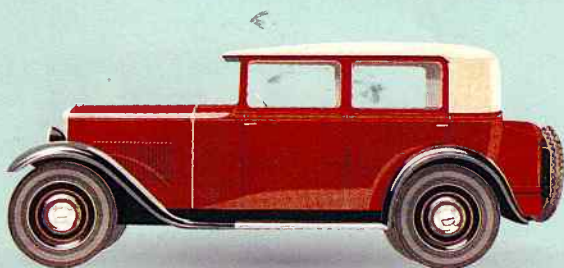
1933 : la 201 B à châssis tubulaire Bloctube remplace les autres 201.

1934 : la 201 BR est désormais le bas de gamme de Peugeot, et elle reprend le dessin plus "aérodynamique" de la 301.

1935/1936 : la 201 D passe en 7 CV avec un nouveau moteur et tous les artifices de style à la mode : calandre inclinée, arrière en "queue de castor".

1937 : la 201 M utilise le moteur 8 CV des 301 de 1936. La production s'arrête en septembre.

Club : L'Aventure Peugeot, 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris, tél. 01 40 66 49 92, fax 01 40 66 54 14.



Au catalogue 1930, Peugeot proposait différentes combinaisons de couleurs pour la 201, ici en version conduite intérieure 4 places, les pare-chocs étant montés seulement en option.

une dose d'inconscience imperturbable. D'autant que les freins font partie de la prime de risque : les quatre tambours commandés par câbles sont d'honnêtes ralentisseurs, au mieux.

J'aborde les courbes avec la plus grande circonspection. La 201 se couche un peu, mais son faible poids limite le handicap d'un manque de largeur des voies et d'un centre de gravité haut perché. Nouveau carrefour et, après un embouteillage de... moutons, on redémarre. Où est donc l'accélérateur déjà ? Dépaysement et sensations garantis, confortés par la grille de vitesses et la direction qui "court après les chiens" comme on dit par ici. Disons qu'elle fait dans l'imprécis et l'inattendu, mais Jean Pestre, son propriétaire depuis plus de quinze ans, s'en accommode fort bien. D'une belle collection de Peugeot, c'est encore sa préférée.

Dans la 201 comme dans la Chenard & Walcker, il vaut mieux se vautrer à l'arrière. Ambiance cossue, place énorme pour les jambes, largeur suffisante, il y fait bon vivre, même si le niveau sonore est élevé. D'abord, la machine à coudre, devant, se joint au hullement de la boîte. Puis c'est le pont qui chante dans un autre registre. "S'ils chantent, c'est qu'ils sont contents"... C'est ce que semblent approuver par leurs applaudissements vigoureux les portières et les vitres qui tressautent au passage des moutons nids-de-poule.

De ce point de vue, la Chenard Z5 semble, malgré son allure quelque peu désuète, l'emporter sur la 201, pourtant plus récente. Par son freinage, sa tenue de route, sa boîte à quatre vitesses, son confort et surtout le merveilleux silence de sa caisse souple, elle paraît davantage taillée pour les grandes distances.

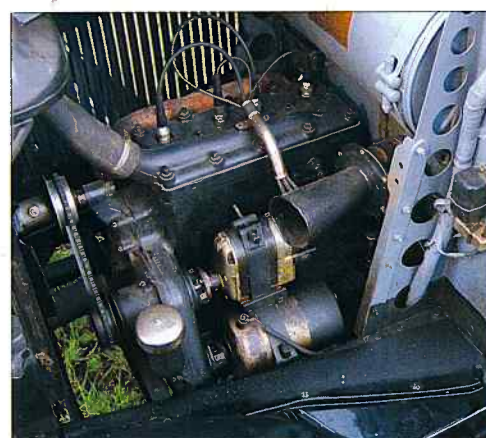
Pourtant, dans la mémoire collective des Français, la Peugeot 201 garde une place à part, gagnée par sa fidélité, sa robustesse, sa facilité d'emploi et son économie. Elle sera pour beaucoup dans la réputation inoxydable de sérieux que va s'octroyer la marque de Sochaux dans les années 30 et qui ne la quittera plus. ◆

Un grand merci à Jean Pestre, président d'Auto rétro ponot et propriétaire de la 201, de la Ligue d'Auvergne de véhicules de collection, ainsi qu'à M. et Mme Bernard Sommer, propriétaires de la Chenard, pour leur patience et leur gentillesse.



Caractéristiques techniques

	CHENARD & WALCKER Z5 1927	PEUGEOT 201 1930
MOTEUR	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne
Cylindrée	1 300 cm ³	1 122 cm ³
Puissance maxi	environ 27 ch à 3 000 tr/mn	23 ch à 3 500 tr/mn
Distribution	soupapes latérales	soupapes latérales
Alimentation	1 carburateur vertical Zenith	1 carburateur horizontal Solex
Allumage	par magnéto	par batterie 6 volts, bobine et distributeur
Refroidissement	par eau	par eau
TRANSMISSION	aux roues arrière	aux roues arrière
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte de vitesses	quatre rapports non synchronisés	trois rapports non synchronisés
CHÂSSIS	séparé en échelle, carrosserie souple en simili sur armature bois	séparé en échelle, caisse acier sur armature bois
Suspension avant	essieu rigide suspendu par ressorts à lames semi-elliptiques	essieu rigide suspendu par ressort à lames transversal.
Suspension arrière	essieu rigide suspendu par ressorts à lames semi-elliptiques	essieu rigide suspendu par ressorts à lames semi-elliptiques
FREINS	à commande mécanique par câbles	à commande mécanique par câbles
Avant	à tambour	à tambour
Arrière	à tambour	à tambour
PNEUS	12 x 45	12 x 45
DIRECTION	à vis et secteur	à vis et secteur
DIMENSIONS		
Longueur/largeur	3,75 m/1,50 m	3,65 m/1,30 m
Voies av/ar	1,20 m	1,10 m/1,15 m
Empattement	2,50 m	2,47 m
Poids à vide	environ 1 200 kg	890 kg
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	84 km/h	75 km/h
Puissance fiscale	7 CV	6 CV
PRIX		
Prix neuf en France	28 500 F (1928)	20 900 F (1930)
Cote actuelle (+)	45 000 F	40 000 F



Le petit bloc 4 cylindres de la 7 HP est tout de même un 1 300 cm³. Notez que les renforts du compartiment moteur sont allégés par des trous, inspirés de la technique des Chenard & Walcker de course.



Fiable, à défaut d'être performant, le moteur 1 122 cm³ de la 201 a contribué au succès populaire de la petite Peugeot.



Sur la route, la différence de prix entre la Chenard & Walcker et la Peugeot se faisait sentir, mais à l'entretien, l'économique 201 reprenait l'avantage. Quelque soixante-dix ans plus tard, rien n'a changé : il est plus facile de restaurer une 201 qu'une Z5, surtout quand cette dernière a une carrosserie Weymann.