

FACE A FACE

FIAT 6 CV
PEUGEOT 201

VECU

LES RACERS
DE JEAN BERNARDET

RETRO VISEUR



DOSSIER

JAGUAR TYPE E

MOTO

500 CLÉMENT 1914

M 1613 - 26 - 30,00 F



FACE A FACE

Par Alan GESLIN
Photos Jack BAUREGARD

FIAT 6 CV 1934



FACE A FACE

PEUGEOT 201 C 1932



Les années trente auront vu un assez large développement des véhicules de petit gabarit, économiques et de fabrication soignée. Leur âge d'or en quelque sorte.

Parmi les plus connues en France dans cette catégorie, et concurrentes directes, l'acheteur pouvait opter pour une robuste Peugeot 201, ou se tourner vers la nouvelle Fiat 6 CV assemblée en France. Deux "modestes" fort attachantes.

Paris, 6 octobre 1932, 9 h du matin : les portes du Grand Palais qui accueille le Salon de l'auto s'ouvrent. Les visiteurs vont découvrir les nouveautés concoctées par les constructeurs en cette période de crise économique. Les petites cylindrées peu gloutonnes bénéficient donc d'un climat qui leur est favorable. Pour la petite dernière du lot notamment : la "nouvelle" Fiat 6 CV française, qui n'est ni plus ni moins qu'une Fiat 508 Balilla, modèle à succès en Italie dès sa présentation au Salon de Milan d'avril 1932. La 6 CVF (comme on la dénomme dans les revues de l'époque, la référence exacte étant au début de sa carrière "type F III", signifiant Fiat France, 3 vitesses) sera soumise à forte concurrence. La plus directe : la Peugeot 201, jouissant depuis sa sortie (juillet 1929) d'une forte cote de popularité. Soixante ans plus tard, essayez donc de vous imaginer l'émotion de l'acheteur confronté à ce choix des plus délicats... Ses critères étaient sans doute bien différents de ceux du collectionneur d'aujourd'hui !

Les deux autos dont vous avez sous les yeux les photos appartiennent à deux amateurs d'anciennes, Antoine Terrasse et Gérard Chate-lain. Nos lecteurs les plus fidèles connaissent déjà le premier cité, qui nous avait confié sa Citroën C4G pour un "Face à face" franco-américain (Rétro-viseur n° 7). Au tour maintenant de sa Peugeot 201 C de 1932 (C, pour Confort), rachetée en 1973 à un particulier, à Montcourt-Fromonville. Deux années aux petits soins et elle retrouva un état de présentation décent (moteur et intérieur refaits). Quant à M. Chatelain, il a acheté sa 6 CVF de janvier 1934 dans l'Yonne, en 1981. Grâce entre autres aux conseils éclairés de Dominique Dubarry et Michel Tendron (membres du dynamique Club des amateurs Fiat d'époque), il a pu venir à bout de la restauration de son véhicule et effectuer sa première sortie à bord de la Fiat flambant neuve en 1985.



Avec la Peugeot 201, la marque sochallenne instaura ses matricules trois chiffres à zéro central ; un procédé qui a fait des petits !

LE CONFORT DE L'INDÉPENDANCE

Mais braquons plus précisément nos projecteurs sur ces deux "caisses carrées". Toutes deux appartiennent à la génération d'avant l'aérodynamique, cette vague qui déferla des Etats-Unis pour atteindre nos côtes en 1933 — calandres, pare-brise inclinés et ailes à bavolet faisaient florès au Salon de l'auto, cette année-là. La 201 Peugeot a été fabriquée en moult versions entre juillet 1929 et septembre 1937. L'un des plus intéressants modèles de cette longue lignée est sans conteste la version "C", lancée en septembre 1931 et fabriquée jusqu'en décembre 1932 (19.979 exemplaires en tout). Elle adoptait la grande nouveauté Peugeot du Salon 1931 : pour la première fois au monde, une voiture produite en grande série était équipée de roues avant indépendantes. Des constructeurs tels que Sizaire,

Cottin-Desgouttes ou Lancia s'y étaient déjà essayés, mais jamais le système n'avait atteint le stade de la grande série. Cette technique devait, d'après Peugeot, "améliorer considérablement la tenue de route, la sûreté de la direction et offrir une suspension améliorée". Nous verrons bien, tout à l'heure, ce qu'il en est au volant d'une rescapée, avec une certaine tolérance tout de même : nous avons affaire à une sexagénaire, ou presque !

Outre sa suspension, la 201 C différait de la "normale" par son empattement allongé (8 cm de plus), une largeur plus généreuse (7 cm de mieux) et une présentation plus soignée : grille de calandre chromée, capot avec ouïes de refroidissement horizontales, toit sans casquette, pare-chocs à lame large. Quant à son allure générale, tournons-nous vers cette conduite intérieure 4 places. Pas de doute possible, nous sommes face à une carrosserie typique du début des années 30 : haute ceinture de caisse, larges panneaux de custode courbés, marchepieds trottoir, deux gros phares encadrant une calandre droite, large et haute, une malle Coquille lui faisant ici pendant — désignation Peugeot exacte, "malle Coquille complète" ; cette malle est à deux niveaux (séparés par une étagère) et deux ouvertures, frontale et supérieure. Le véhicule, tout d'acier vêtu (squelette en bois bien sûr, et toit moleskine), est dans une livrée bleu marine, les ailes étant noires. Tandem classique et de bon goût.

UNE IMMIGRÉE DE CHARME

Passons à la Fiat. D'emblée, ce qui frappe l'œil, c'est l'équilibre de ses lignes. On serait tenté de dire qu'elle était en avance sur son époque. Trapue, coossue, un embryon d'aérodynamique avec ses montants de pare-brise très légèrement fuyant : la 6 CVF est aguichante. Qui plus est quand, comme celle que vous avez sous les yeux, elle est dans un état impeccable ! Notez au passage que cette version coach 2 portes, 4 places,



Les instruments de bord de la Fiat, regroupés sur une platine en relief : ensemble compact, complet et séduisant. Ci-contre, l'allure de la Fiat tient plus du bulldog que du lévrier afghan : carrée et trapue, l'italienne...



était la seule disponible en France entre 1932 et 1934. Quand Fiat cèdera à la tendance au profilage, la gamme s'étoffera. La clientèle pourra se tourner soit vers un petit coach, soit vers une berline 4 portes sans montant central, carrosserie et mécanique ayant subi des modifications : calandre coupe-vent, moteur plus puissant et surtout adoption d'une boîte 4 vitesses, particularité très rare à l'époque sur ce type de véhicule.

Mais revenons à notre 6 CVF, modèle dont aujourd'hui les survivantes sont assez rares à l'intérieur de nos frontières. Comme toutes ses compatriotes, elle a été assemblée en France,

d'abord dans les ateliers de la Société anonyme française pour la fabrication en France des automobiles Fiat (la Safaf, c'est plus court), à Suresnes, sur l'initiative de Henri-Théodore Pigozzi, puis à Nanterre, dans les bâtiments de la Société industrielle de mécanique et de carrosserie automobile (Simca), toujours grâce au même Pigozzi.

Il avait vu juste l'ami Pigozzi, en s'octroyant sur l'Hexagone l'assemblage, puis la fabrication des Fiat ! Dès sa sortie en France, la 6 CV a été un immense succès. Vu le contexte de l'époque, son "appétit d'oiseau" était irrésistible et sa finition très acceptable. Celle de M. Chatelain est dans

Performances très honnêtes et conception moderne pour l'époque : des atouts propres à la 6 CV Fiat. Ci-dessous, son poste de conduite où l'espace est compté et les pieds sont à l'étroit !

FIAT PEUGEOT





FIAT PEUGEOT

L'habitacle de la 201 Peugeot est confortable et spacieux, qualités premières d'une "bonne routière". Celui-ci porte les stigmates propres à une auto qui roule régulièrement. A noter le levier de vitesses coudé en deux endroits. Ci-dessous, la 201 sur son terrain de prédilection, les petites routes départementales.

une livrée vert foncé, ailes noires. Quant aux filets de ceinture de caisse, ils ont été exécutés par le maître en la matière, le Japonais Takahira ; les autres, le propriétaire s'en est chargé lui-même, avec réussite, comme l'ensemble des travaux entrepris sur cette voiture. Le soin apporté aux détails en témoigne, tels le "F" du support de roue de secours fixée sur la malle arrière à couvercle, peint en accord avec la teinte dominante de la voiture, les clignotants de custode de type Jockey, les lanternes d'auvent à

l'américaine et, sur la calandre, le sigle Fiat sur fond noir. "Couleur choisie pour les modèles français, précise M. Chatelain. En Italie, ce fond était rouge". Le saviez-vous ? Voilà un excellent moyen pour différencier une Fiat italienne d'une française... à condition que les cartes ne soient pas brouillées par quelque propriétaire allergique au noir !

Passons aux choses sérieuses, et ouvrons la porte (dans le bon sens) de ce petit bijou. Ambiance gris souris à l'intérieur (sellerie verte

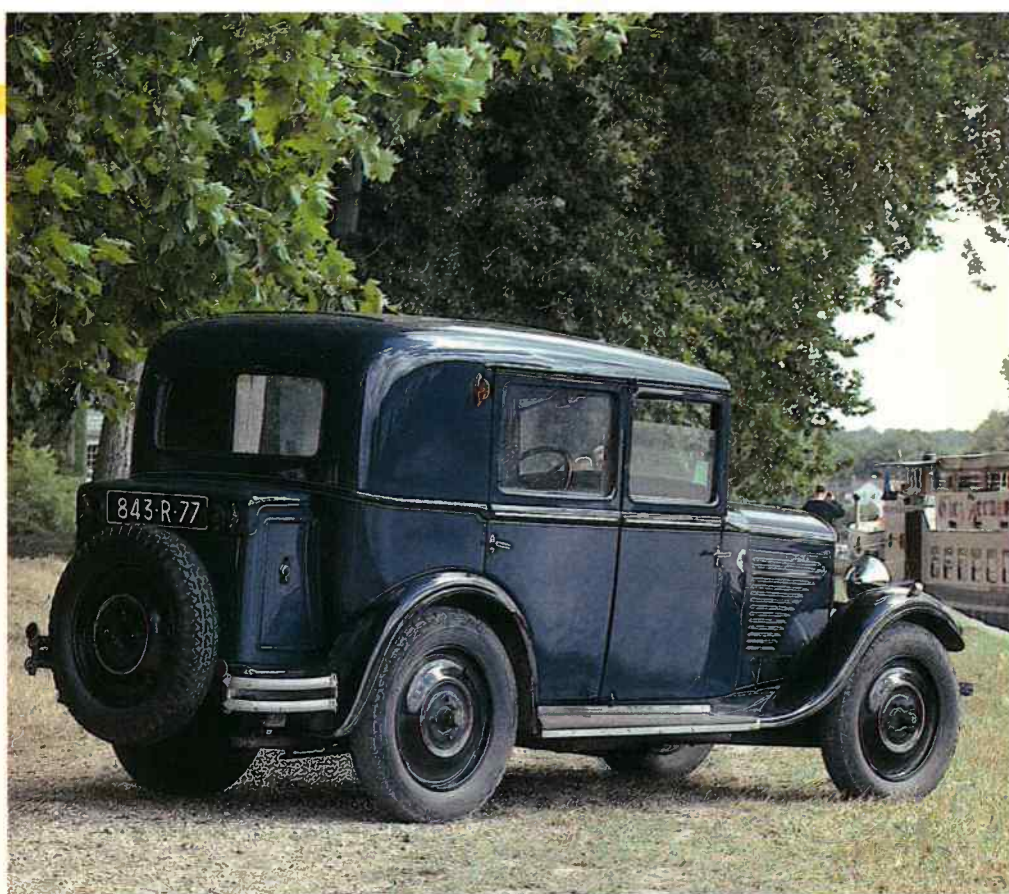


La 201 Peugeot n'est pas "tape-à-l'œil" pour un sou : ses lignes sont sobres et classiques. Les innovations, sur la 201 C du moins, étaient plutôt techniques. Ci-dessous, l'instrumentation de la 201 Peugeot : module elliptique et cadrans carrés formant un tout très soigné et d'une certaine élégance...



à l'origine), couleur qui se marie parfaitement avec le tableau de bord noir en tôle et les boiseries de portes vernies au tampon. Prenons place au volant ; le siège à dossier rabattable est raisonnablement confortable, ce qui permet de mieux accepter la position style camionneur. Les pieds, hélas, sont à l'étroit, à cause de la cloison latérale gauche qui semble irrésistiblement attirée par le tunnel de transmission. Gare aux fausses manœuvres ! Cet espace vital très réduit accueille en plus, au-dessus de la pédale d'accélérateur, un champignon-démarrateur...

Sur la banquette arrière, la situation est différente. On y est à l'aise, à tous points de vue. Luminosité importante, permise par les minces panneaux de custode. Bref, deux personnes peuvent sans problème occuper les lieux, sans se serrer les coudes. Retour devant, le moment crucial du démarrage et de la prise en mains approche... Le levier de vitesses est facilement accessible (important débattement) et le tableau de bord offre un aspect délicieusement simple. Toute l'instrumentation, ou presque, est regroupée sur une platine en relief : compteur de vitesse-totalisateur, ensemble commutateur code-phare et contact, bouton d'avertisseur, deux tirettes (starter et accélérateur à main), pression d'huile et, faisant faux bond à ce groupe, à l'extrême droite, l'ampèremètre et le clignotant à minuteur. Deux vide-poches cernent l'ensemble. Quant au frein à main, il fait saillie hors du tapis de

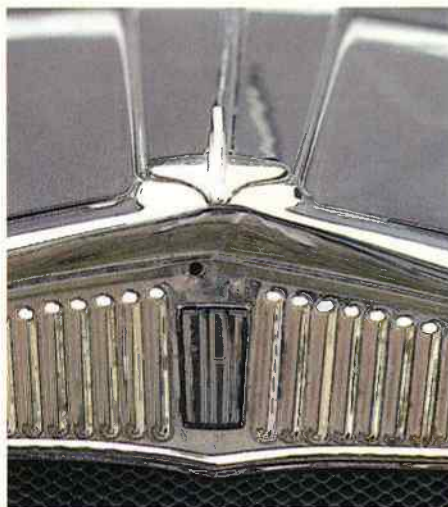


caoutchouc (marqué Fiat, le seul que M. Chate-lain ait pu "sauver") épousant le tunnel de transmission.

FREINAGE TRÈS "MODERNE"

Contact, légère pression sur le démarreur de la Fiat : le petit moteur de 995 cm³ sort de son repos sans rechigner. Quelques coups d'accélérateur (après un petit moment de chauffe), ça répond bien. Ebranlons la petite "poids plume" (685 kg et 3,44 m de long, seulement !), premier rapport enclenché, levier en bas de la grille, à gauche. Banco ! Les rapports étant courts, la seconde (en haut à droite) puis la troisième vitesse (en bas à droite) sont passées rapidement,

Comment différencier les Fiat italiennes des françaises ? Regardez les sigles : fonds noirs pour les "immigrées", rouges pour les italiennes. En théorie...

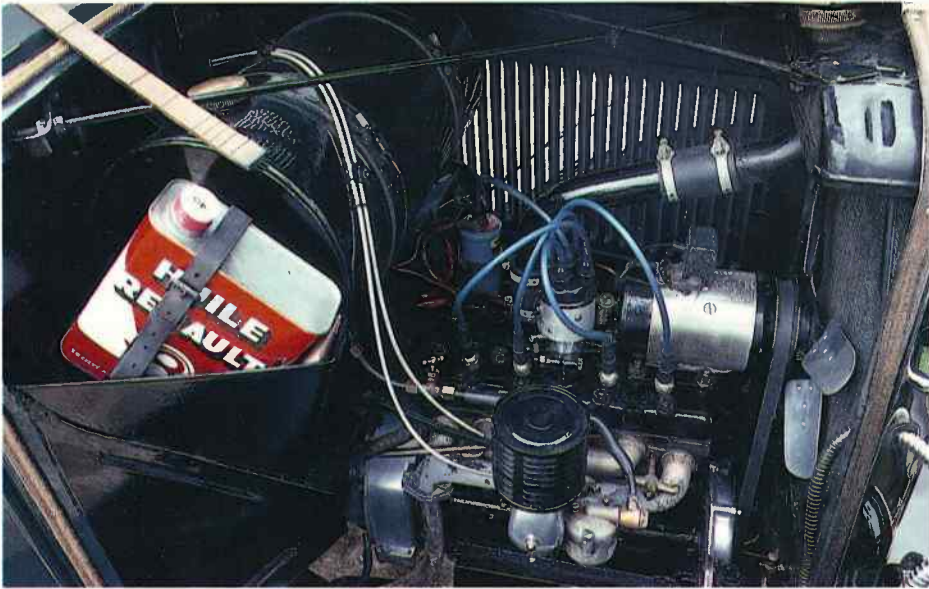


en n'omettant pas toutefois de bien décomposer le mouvement. Allègrement, nous voilà flirtant avec le 80 km/h, quelques tressautements du véhicule me rappelant ses limites. Une longue ligne droite, c'est l'occasion rêvée pour tester les freins hydrauliques, grand avantage de ce véhicule au début des années trente sur ses concurrents. Allons-y généreusement, écrasons la pédale : incroyable, elle reste en ligne, parfaitement fidèle à son cap, et en plus, elle s'arrête en une distance record ! Pour 1934, bien sûr. Bien réglés, comme c'est le cas ici, ces freins hydrauliques vous enlèvent une sacrée épine du pied : adieu, l'anticipation à outrance !

Le moteur est très "tonique", ce qui ne gêne rien, et répond généreusement à toutes les sollicitations. Et les côtes ? A 50-60 km/h, la petite Fiat en vient à bout, à son rythme... à condition de ne pas s'attaquer à trop forte partie. Si besoin est, on "rentre" la seconde, via un double débrayage, et elle repart pleine d'entrain. Son comportement est sans mauvaise surprise, elle vire correctement, mais il faut tenir compte d'un léger flottement dans la direction et corriger en temps utile. Sur longue distance, son confort relatif laissera des séquelles chez les occupants. Assurément, elle est faite pour la ville, les petites promenades du dimanche et pas pour les trop longues randonnées. Verdict : elle est "emballante", cette petite Fiat française ! Qu'en sera-t-il de la Peugeot ?

LE CONFORT POUR TOUS !

Ouvrir les portes ("suicide" devant, celle de derrière s'ouvrant dans le bon sens) d'une berline Peugeot 201 C, c'est découvrir un monde spacieux au confort douillet. La banquette avant "spongieuse" n'attend qu'une chose : que vous vous y prélassiez. Cédons à la tentation... Le large



FIAT PEUGEOT

Le moteur de la Fiat est à l'image de la caisse : ramassé sur lui-même ! Il est étonnamment tonique et atteint assez rapidement son régime optimal favorisé par une caisse légère (rapport poids/puissance : 34,25 kg/ch). La 201 donne une impression de moindre nervosité, mais le rapport poids/puissance de l'ensemble (41,08 kg/ch) y est pour beaucoup.

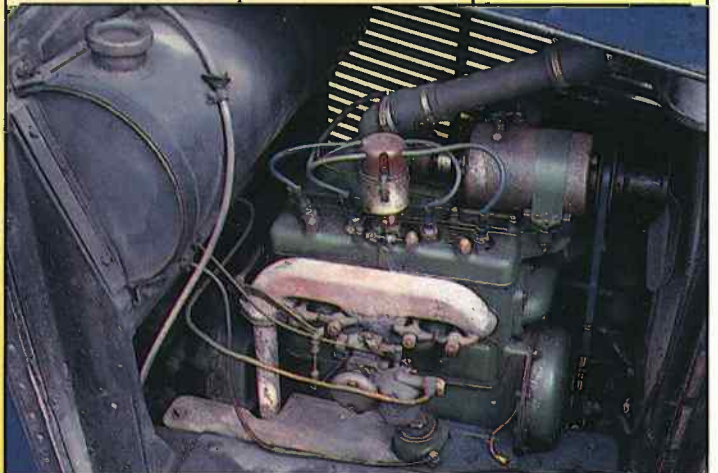
volant de bakélite à quatre branches m'arrive au niveau du torse ! Cette banquette serait-elle, vu son âge, exagérément "molle" ? Ici, la teinte dominante, c'est le "marron feuille d'automne"... du ciel de toit jusqu'à la moquette. Tiens, je commence à y prendre goût, à cette banquette-sofa. Allons voir derrière, avant de rejoindre les bras de Morphée... C'est pire encore (ou mieux ?) ! Quelle place ! La tête blottie contre le panneau de custode — un vrai pilier ! —, les jambes flirtant avec la portière opposée, voilà une position pour avaler des kilomètres !

Hep, réveille-toi, au boulot ! Retour à la réalité, derrière le volant. Un bourrelet de tôle peinte façon bois (que l'on retrouve sur les intérieurs de portes) délimite le territoire du bas du

pare-brise. Les indicateurs de bord semblent un peu perdus au cœur du vaste tableau en tôle peinte. L'essentiel est là : démarreur, pendule, ampèremètre, tirette de contact, compteur de vitesse-totalisateur kilométrique, pression d'huile, contact, jauge à essence, starter. Trônant au-dessus des cadrans carrés (fort jolis), une lampe pour éclairer le tout... et suffisante pour lire des cartes routières, de nuit. Aux extrémités du tableau de bord, deux profonds vide-poches. Quant à l'avertisseur et au comodo d'éclairage, une grosse molette les rassemble sur le volant. Le levier de vitesses, coudé en sortie de boîte et juste avant la boule, se fait désirer : il faut aller le chercher assez bas. La grille est inversée par rapport à la Fiat française ; première en bas à

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	PEUGEOT 201 C 1932	FIAT 6 CV 1934		PEUGEOT 201 C 1932	FIAT 6 CV 1934
MOTEUR Cylindrée Taux de compression Puissance maxi (usine) Distribution Bloc/culasse Lubrification Alimentation Refroidissement Allumage	4 cylindres en ligne 1.122 cm ³ (63x90) 5,4 ou 6 : 1 23 ch à 3.500 tr/mn soupapes latérales fonte/fonte sous pression 1 carbu Solex par eau (pompe) 12 V (2 batteries de 6 V en série)	4 cylindres en ligne 995 cm ³ (65x75) 5,8 : 1 20 ch à 3.400 tr/mn soupapes latérales fonte/fonte sous pression 1 carbu Solex 26 FHS par eau (thermosiphon) batterie 12 V	DIMENSIONS Longueur/largeur Voies av./ar. Empattement	3,90/1,40 m 1,128 m/1,15 2,53 m	3,44/1,40 m 1,18 m/1,20 m 2,25 m
TRANSMISSION Embrayage Boîte de vitesses Rapports de boîte Couple conique	aux roues arrière pont à vis sans fin monodisque à sec 3 vitesses + M.A. 1 ^{re} : 0,284 ; 2 ^e : 0,533 ; 3 ^e : 1 ; M.A. : 0,231 4x25	aux roues arrière pont Gleason monodisque à sec 3 vitesses + M.A. 1 ^{re} : 0,303 ; 2 ^e : 0,512 ; 3 : 1 ; M.A. : 0,22 8x41	POIDS A vide (usine)	945 kg	685 kg
CHÂSSIS Suspension avant Suspension arrière	2 longerons assemblés par 5 traverses roues indépendantes 1 ressort à lames transversal, triangles inférieurs articulés au centre des traverses avant ; 2 amortisseurs à friction pont rigide 2 ressorts à lames quart-elliptiques Cantilever inversés, montage "à la Bugatti"	trapézoïdal et croisillon central en X essieu rigide 2 ressorts semi-elliptiques 2 amortisseurs hydrauliques pont rigide 2 ressorts semi-elliptiques 2 amortisseurs hydrauliques	PERFORMANCES Vitesse maxi	80 km/h	80 km/h
PNEUS	12x45	4,25x17	PRIX (1933) Cote actuelle Puissance administrative	19.500 F 32.000 F/15.000 F 6 CV	17.850 F 27.000 F/10.000 F 6 CV
FREINS	à câbles (tambours Bendix) commandés au pedal ; frein de parking sur les roues arrière	hydrauliques sur les 4 roues ; à main sur la transmission	DIRECTION		vis et roue hélicoïdale





droite, seconde en haut à gauche et troisième en bas, à l'opposé. Près du levier, le frein à main. Le décor est planté. A un détail près : n'oublions pas le pare-soleil arrière, classique, avec sa commande qui court sous le ciel de toit pour rejoindre le plafonnier.

LA 201 : POUR CONDUIRE "RELAX"

Réveillons la bête, robinet d'essence ouvert. Le 1.122 cm³ de la Peugeot va-t-il me faire regretter le vaillant quatre cylindres latéral de la Fiat ? Réponse dans quelques lignes. Premier coup de démarreur, premier échec. Deuxième tentative pour le sortir de son lymphatisme. Il y en consent, tout doucement. Laissons-le faire ses exercices de réveil et atteindre sa bonne température... Allons-y, premier rapport enclenché, et on va enfin voir ce que nous promet cette fameuse suspension à roues indépendantes !

Comme sur la Fiat, on se retrouve rapidement en troisième vitesse. Nous voilà à 70 km/h ; le moteur semble ne pas vouloir en donner plus. Mal réglé ? C'est sûr, il ne brille pas par sa fougue : il est mou. A la moindre côte, il faut rétrograder (double débrayage obligatoire) pour redonner un coup de fouet à la berline, qui pèse tout de même 945 kg, soit nettement plus que la Fiat. Ne soyons donc pas trop dur avec la sochaliennne. Le freinage par contre ne m'a pas surpris : des freins à câbles bien réglés sont efficaces, mais mal équilibrés, c'est l'aventure. Ici, c'était plutôt le deuxième cas de figure... Et ces roues avant indépendantes ? Sans conteste, elles apportent un confort de conduite, supprimant partiellement les trépidations dans le train avant, et influant favo-

ablement sur la direction : une Peugeot 201 C, ça vire bien. Mais hélas, le châssis n'est pas à la hauteur. Conscient de cette déficience, Peugeot rectifiera le tir dès la gamme 1933 avec le châssis "Bloctube", à section rectangulaire formée par un profilé en U profond sur lequel était soudée électriquement une semelle formant caisson. Châssis qui avait fait son apparition sur les 301, en 1932, elles qui reprenaient le système des roues avant indépendantes testées sur les 201 C. Sur ce modèle, le résultat n'est donc pas des plus concluants, son classique châssis en U subissant des torsions telles que la tenue de route s'en trouve atteinte. Pour le confort par contre, en marche normale, la 201 surclasse haut la main la 6 CVF. Les kilomètres peuvent défiler sans que vous ressentiez une quelconque fatigue musculaire. Alors, le verdict final ?

A elles deux, elles font la paire : la Fiat pour

la ville et les petits trajets, la 201 C pour les grandes virées et rallyes de longue durée. L'idéal, bien sûr, étant de ne pas avoir à effectuer ce choix douloureux : adoptez-les donc toutes les deux !

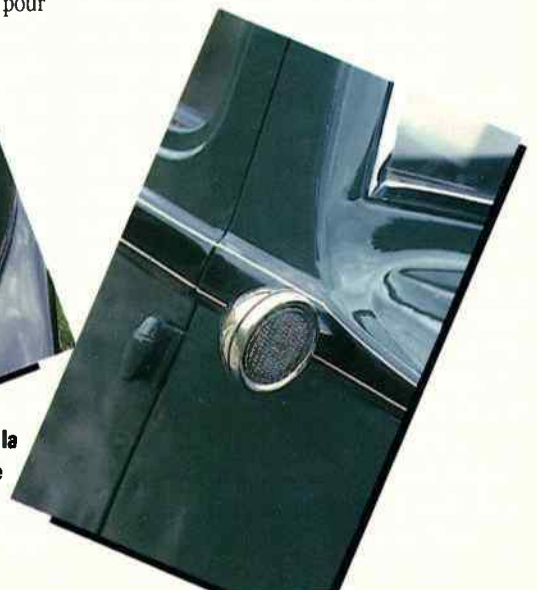
Nos remerciements vont à MM. Antoine Terrasse et Gérard Chatelain, qui ont accepté avec enthousiasme de se prêter au "jeu" de ce Face à face. Si vous vous lancez dans la restauration d'une 6 CVF ou d'une Peugeot 201, sachez que les clubs sont là pour vous aider :

— Club d'amateurs Fiat d'époque, 80, quai Michelet, 92300 Levallois, tél. (1) 47.30.50.00.

— L'Aventure Peugeot, 75, avenue de la Grande Armée, 75116 Paris, tél. (1) 40.66.55.11 (poste 4992).

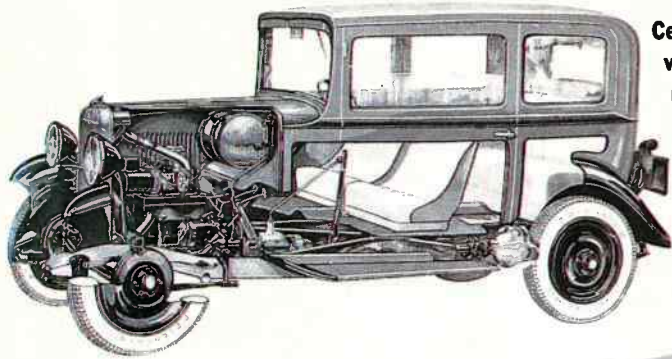


Détails de la Fiat : malle rapportée et à couvercle, "F" peint, lanternes d'auvent inspirées des Etats-Unis.



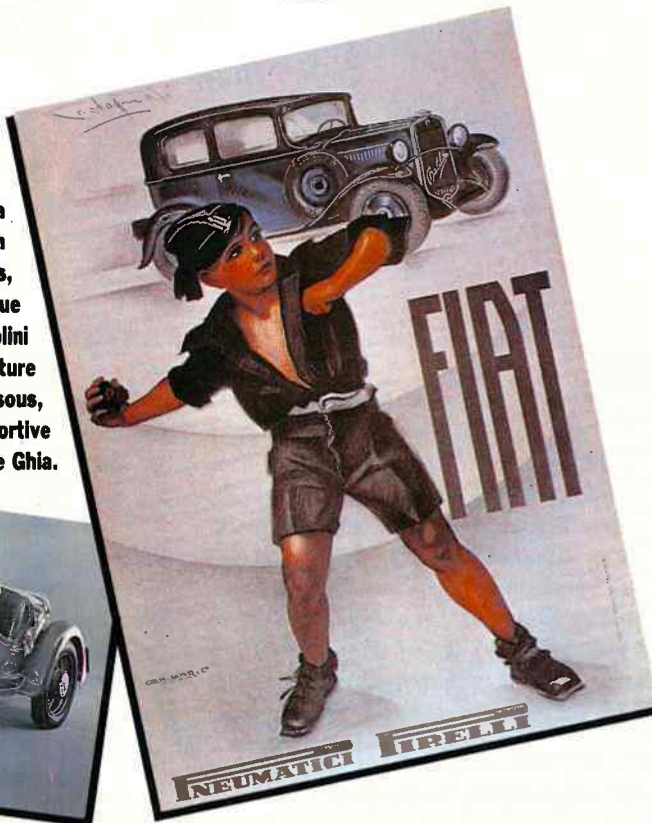
Fiat 508 Balilla

"ALLONS Z'ENFANTS" ...



Cette remarquable vue fantôme nous permet de découvrir les entrailles de la Fiat 508 Balilla 3 vitesses de 1932-34 : un petit coach nerveux pour l'époque et très compact.

Cette affiche italienne signée Plinio Codognato nous rappelle sans ambages que la sympathique Balilla doit pourtant son nom aux jeunesse fascistes, la petite Fiat ayant été conçue sur ordre de Mussolini pour que l'Italie ait sa "voiture du peuple". Ci-dessous, la gracieuse version sportive 508 S à carrosserie Ghia.



Enfin l'automobile vers le peuple, le don de la Fiat aux Italiens, la nouvelle Balilla : tel est le slogan tapageur figurant sur une immense affiche annonçant la présentation de la Balilla au Salon de Milan de 1932, le 12 avril. Son appellation, elle la doit au surnom attribué aux enfants embrigadés dans les rangs du Parti fasciste. Sa production démarre en juillet 1932 et 12.000 voitures sont vendues avant la fin de cette année, le chiffre de 40.000 étant atteint début 1934. La 508 est alors disponible en version coach, torpédo 4 places et roadster. A noter deux particularités, rares à l'époque sur un véhicule de ce gabarit : les freins hydrauliques et l'équipement électrique en 12 volts. Dès sa sortie, le succès de cette voiture est foudroyant, et sera durable. Dans le cœur des Italiens, elle est aujourd'hui comparable à ce que représente la Ford T pour les Américains. C'est dire sa cote de popularité !

Pour ce modèle, tout a commencé en

1930-1931 lorsque, sur la demande expresse de Mussolini, Tranquillo Zerbi (responsable depuis plusieurs années du département "moteurs d'avions" chez Fiat), Bertoneo Nebbia et Dante Giacosa se penchent sur le projet d'une petite voiture, classique et sans audace, à la technique moderne. Rappelons que Fiat, à ce moment-là, était la seule société automobile italienne à disposer d'une importante infrastructure pouvant supporter une production de masse. La production de Fiat représentait 83 % des véhicules italiens et 98 % des véhicules "bourgeois". A la même époque, Citroën, Renault, Peugeot, Rosen-gart, en France, ou encore Austin, en Angleterre, commercialisent des véhicules dits "populaires" et économiques. En Italie, c'est le néant. La Fiat 514 pouvait certes entrer dans cette catégorie, mais son prix de vente élevé ne correspondait plus aux slogans à la mode en Italie, du style "une voiture pour chaque famille". Le Duce sera comblé avec la Balilla ! Le spider est disponible

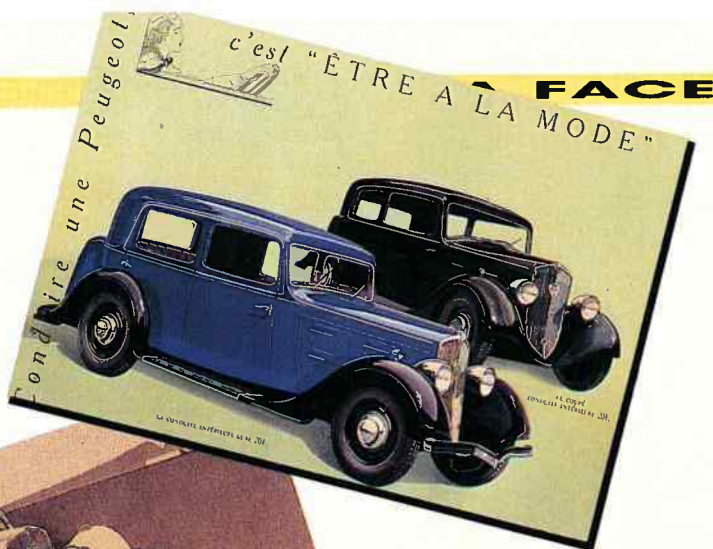
au prix très abordable de 9.900 lire, la berline 2 portes atteignant 10.800 lire. Sa longueur réduite, 3,44 m seulement, implique également des tarifs faibles sur les parkings.

La carrière de la Fiat 6 CV française débute lors de sa présentation au Salon de Paris 1932. L'importateur exclusif des automobiles Fiat sur l'Hexagone n'est autre que le bouillant Piémontais Teodoro Enrico Bartolomeo Pigozzi qui, sur demande de G. Agnelli, avait réorganisé le réseau de distribution des Fiat en France. A la tête de la Safaf, Pigozzi décide d'assurer l'assemblage des Fiat 508 (rebaptisées 6 CVF)... échappant ainsi aux frais de douane excessifs frappant les véhicules montés. L'assemblage se fait dans d'exigus hangars situés quai Galliéni, à Suresnes. Des travaux de sous-traitance sont exécutés par les établissements Chaise, à Paris (les moteurs y sont fabriqués), Renaudin & Losson, à Suresnes (boîtes de vitesses et engrenages), les ponts provenant de Saint-Etienne et les carrosseries de chez Manessius, à Levallois. Un peu plus de 29.000 6 CV Fiat ont ainsi été assemblées sur une chaîne de montage de 35 mètres !

En 1934, la Balilla subit un léger lifting de calandre, désormais en coupe-vent. Une version 4 portes sans montant apparaît, le moteur gagne 4 chevaux supplémentaires et une boîte 4 vitesses. En France, mêmes répercussions. Les Fiat françaises sont désormais assemblées à Nanterre, Pigozzi ayant racheté les usines Donnet (aux installations très modernes) et fondé sa société, Simca. La suite est connue... 1934, c'est aussi l'année de la commercialisation sur l'Hexagone du fameux roadster 6 CV Sport (ou type 508 CS). Il était apparu un an plus tôt au Salon de Milan (dessin signé Ghia !), d'abord en version "S", avec moteur de 30 ch à soupapes latérales, puis en 1934 avait reçu un moteur à soupapes en tête, plus puissant (36 ch à 4.400 tr/mn). Trois versions différentes de 508 sportives seront produites : les Coppa d'Oro (ailes longues, marchepieds, pas de crevés de bas de caisse), les "Mille Miglia" (ailes "cycles" et bavolets à crevés dans les bas de caisse), et enfin les berlinettes aérodynamiques "Mille Miglia" (à partir d'avril 1935). Esthétiques, ces modèles étaient également efficaces en compétition : Aymini et Brignone remportent dans leur catégorie le Tour d'Italie 1934, ou Coppa d'Oro ; en 1936, c'est au tour d'Amédée Gordini de briller au volant d'une 508 S en remportant au scratch le Bol d'Or, couru sur 24 heures — un seul pilote par voiture ! Il avait déjà gagné la catégorie sport l'année précédente. Il récidivera en 1938 sur Simca Huit.

Les Balilla sont produites jusqu'en 1937 (plus de 114.000 exemplaires en tout), et des licences auront été concédées en Allemagne, Angleterre, Espagne, Pologne, Tchécoslovaquie et France bien sûr. La Balilla devra tirer sa révérence face à une "populaire" encore moins gourmande qu'elle : la Fiat 500, très vite surnommée "Topolino", une 3 CV elle aussi bourrée de charmes. Décidément...

Peugeot 201 L'ÂGE DU SUCCÈS



Ci-dessus,
le fort beau
"tract" publicitaire
de la 201 modèle 1934,
année du lancement
de la ligne "aérodynamique".
Ci-contre, cette
affiche de 1935 signée
Alexis Kow évoque
l'ensemble des séries
"01", dont
la 201 reste la base,
à l'aide d'une
601 traversant le Sahara.
Allusion aux raids dont la 201
eut sa part dès décembre 1929-janvier 1930.

Avec le lancement officiel au Salon d'octobre 1929 de la petite 201, déjà en production depuis juillet, la branche automobile des usines Peugeot entre dans une ère nouvelle pas seulement symbolisée par l'adoption, dûment déposée, du 0 central dans l'appellation de ses modèles. Avec ces séries "01", ce constructeur réputé mais resté jusque-là à l'écart du duel Citroën-Renault, entre dans la cour des "grands", celle de la production de masse. Cette 6 CV n'a pourtant a priori rien de bien révolutionnaire et procède pour l'essentiel de sa conception d'une évolution logique à partir de la 5 CV lancée dès 1924 (types 172 BC, R, M et S et 190 S) qui survivra jusqu'en 1931 sous la forme de la 190 S, tout en s'inspirant beaucoup également de la 12 CV six cylindres type 183 moins répandue. Seule sa suspension arrière à ressorts quart-elliptiques "façon Bugatti" peut paraître audacieuse pour la firme de Sochaux. Une voiture moderne mais sage et fiable donc, visant un segment du marché très porteur (6-7 CV) mais également assez fréquenté à l'époque. Néanmoins la quasi-totalité de ces concurrents sont de "petits" constructeurs, voire même des firmes marginales : Amilcar, Ariès, Dегuingand, La Licorne, Rosengart et quelques autres plus anecdotiques. Les grands constructeurs abandonnent ce marché : Citroën a déjà sacrifié sa fameuse 5 CV et la Renault 6 CV NN

vit en 1929 sa dernière année d'existence. La Monaquatre fera 7 CV. La 201 va donc se situer à la limite inférieure, en puissance fiscale, de ce que les principaux constructeurs jugent à l'époque techniquement et commercialement crédible : la clientèle solvable reste essentiellement "bourgeoise" à cette époque et attend surtout une quatre places robuste et aussi confortable que possible. En novembre 1929, une berline ou un torpédo 201 coûtent 20.900 F, ce qui relativise le caractère "populaire" des voitures économiques de l'époque et explique le tendance générale à se rapprocher de puissances fiscales tournant autour de 10 CV, là où la clientèle est parfaitement identifiée. Pourtant, le choix de Peugeot, en comblant un "vide" au moment où la crise économique mondiale va se déclencher (elle ne touchera la France sérieusement qu'à partir de 1932), est tout à fait opportun et le succès est vite au rendez-vous. Peugeot opère ainsi sa mutation, abandonnant sa gamme ancienne allant encore de 5 à 22 CV en 1931 pour la rebâtir en 1933 à partir des seules 201 et 301 (très proche de la 201), renforcées en 1934 par la 601 puis en 1935 par la 401 en attendant en 1936 l'apparition de la série "02" celle des "fuseaux Sochaux" avec la 402. Désormais, Peugeot fait bien parti du club très fermé, avec les parisiens Citroën et Renault, des grands constructeurs automobiles français, ceux qui grâce à une produc-

tion rationnelle et massive, survivront à toutes les crises...

La 201, elle, connaîtra les déclinaisons suivantes jusqu'à sa disparition en septembre 1937 au profit de la 6 CV 202 apparaissant en février 1938 :

- **201** : produite de juillet 1929 à septembre 1932 en 63.817 exemplaires.
- **201 C** : ("Confort"), produite de septembre 1931 à décembre 1932 en 9.565 exemplaires (modèle de l'essai). Roues avant indépendantes ; châssis en U et non plus bloctube.
- **201 E** : ou "6 CV rapide" : version allégée produite de décembre 1931 à décembre 1932. Châssis court (3,60 m) poids 860 kg, vitesse 80 km/h, ressorts arrière non inversés, autres caractéristiques identiques à la 201.
- **201 T** : version allongée (limousine commerciale 6 places) produite de décembre 1931 à juillet 1933 en 2.888 exemplaires. Longueur 4,05 m, charge utile 750 kg, pont arrière spécial, 60 km/h.
- **201 X** : version spéciale course à mécanique Bugatti produite en 1931 en quelque 20 exemplaires (?) pour l'équipe d'usine. Moteur Bugatti Type 48, 998 cm³, 1 ACT, 1 compresseur, 135 km/h.
- **201 S et CS** : versions compétition pour l'équipe d'usine produites en quelques exemplaires (2 pour les S) en 1932. Moteur SE 3 1.084 cm³, 30 ch à 4.000 tr/mn (SE 1.122 cm³ et 23 ch sur les modèles de série).
- **201 L** : familiale 6 places produite en quelques centaines d'exemplaires en juillet 1932, longueur 3,75 m.
- **201 BC et BL** : évolution de la 201 C qu'elles remplacent, avec roues avant indépendantes et châssis bloctube. Ailes avant style 301, mais auvent incurvé et capot à 5 volets comme sur les dernières 201 C. La BC est à châssis court la BL à châssis long. Production de janvier à août 1933 en 8.532 exemplaires.
- **201 BR3 et BR4** : respectivement à châssis long et châssis court, ligne "aérodynamique" : radiateur coupe-vent légèrement incliné, ailes à bavolets, etc. Moteur "self-amorti". Production d'août 1933 à septembre 1934 en 15.565 exemplaires.
- **201 D** : évolution de la 201 BR, carrosserie 2 portes à "queue de castor". Moteur SER 2 1.307 cm³ (7 CV), 28 ch. Boîte synchronesh en cours d'année. Production de septembre 1934 à septembre 1936 en 13.174 exemplaires.
- **201 DL** : version utilitaire tôlée à mécanique SER 2 produite de décembre 1934 à septembre 1936 en 2.235 exemplaires.
- **201 M** : ultime version, en fait une 301 D de l'année précédente rebaptisée 201. Moteur SER 5 1.465 cm³ (8 CV), 35 ch, 100 km/h. Production d'août 1936 à septembre 1937 en 16.661 exemplaires.

Au total 142.309 Peugeot 201 de toutes versions auraient été produites.