



# AUTO RÉTRO

MENSUEL N° 146/OCTOBRE 1992/35 F

**DECOUVERTE**  
**RESTAURATIONS**  
**A L'ANGLAISE**

**PEUGEOT 201**  
**UNE POPULAIRE**  
**DE CRISE**

**DOSSIER**

**LES 80 ANS**  
**DE LA**  
**CARROSSERIE**  
**BERTONE**



**ESSAI**  
**LOTUS ELITE**

**GUIDE D'ACHAT**

**VOLVO**  
**121/122 S**



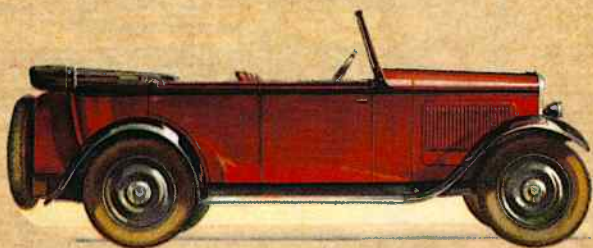
M1086 - 146 - 35,00 F





# PEUGEOT 201

*“une affaire de famille”*



Transformer l'acier pour produire des appareils domestiques aussi utiles que les moulins à café, (façon habile d'introduire la marque du lion dans de nombreux foyers), frapper le fameux sigle sur autant d'outils nés aux tous débuts de l'ère industrielle, lorgner les cieux et s'investir dans la fabrication de souples rayons de parapluie, admirer la taille menue et le buste généreux de nos aïeules pour mieux concevoir les baleines de leurs corsets compliqués, ces multiples activités laissèrent “aux Peugeot” de confortables dividendes, assez en tout cas pour leur permettre de se pencher sereinement sur le berceau de “l'automobile”. Mais à Sochaux, tout a vraiment démarré avec la 201 qui fut aux années 30, ce que la 205 a été aux années 80 : une voiture populaire et solide, idéalement adaptée à la crise économique...

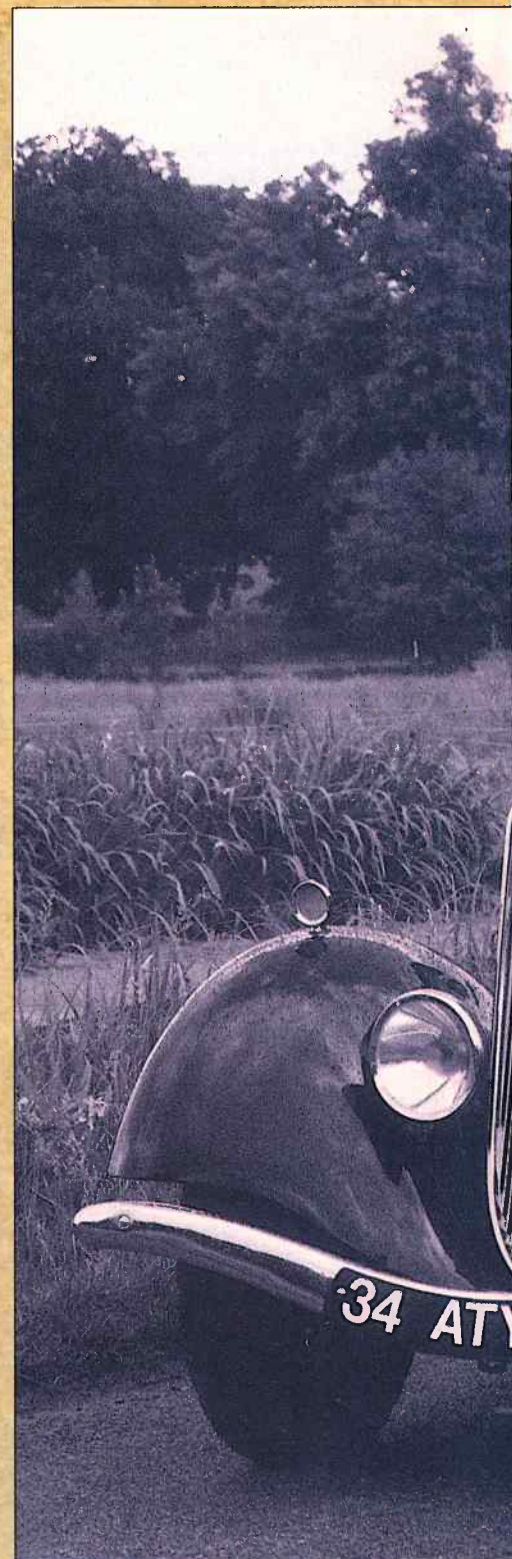
**L**es motoristes de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle n'étant pas légion, la pratique courante des industriels nantis consistait alors à s'assurer les services d'un génial inventeur. Alors que le pays avait honoré magistralement la disparition de Victor Hugo, Léon Serpollet s'agitait toujours fébrilement auprès de sa voiture à vapeur : quatre ans plus tard, en 1889, le dit Serpollet s'associa à Peugeot.

L'année d'après, leur voiture allait être conduite avec succès de Paris à Lyon, mais Peugeot abandonna ensuite la vapeur pour se consacrer au moteur Daimler, sur la recommandation d'Emile Levassor.

La marque Peugeot se vanta bientôt d'avoir vendu sa première voiture à pétrole à un particulier en 1891, et une production de 5 unités fut annoncée cette année là ; puis on passa à 29 en 1892, 72 en 1895 et 300 en 1899. Une vente en Angleterre fut même enregistrée en 1895, intéressant un célèbre acheteur en la personne d'un jeune aristocrate : Charles Stewart Rolls.

En 1894, une Peugeot termina à la seconde place au Paris-Rouen ; l'année suivante, André Michelin adapta des pneumatiques sur une voiture de la marque.

Grâce à une nouvelle usine édifée à Audincourt, en 1897, la fabrication se redéploya sensiblement, allant



d'une petite voiture de 3 HP à une gigantesque machine de 5,8 litres. En 1900, Peugeot produisait déjà ses propres moteurs à deux cylindres horizontaux (le type 30).

Deux ans plus tard, une autre usine sera érigée à Lille, puis en 1903 Robert Peugeot décida la mise en production de motocyclettes dans la vieille usine de Beaulieu-Valentigney, pour aboutir en 1906 à une chaîne du “Lion-Peugeot”, voiturée de 1888 cm<sup>3</sup> (avec 4 cylindres en V), une innovation-maison consistant en un frein à pédale agissant sur des tambours arrière ; il en sera construit 1500 exemplaires.

Pour mettre fin à une rivalité entre les deux usines-soeurs, on créa en 1910 la “S.A. des Automobiles et cycles





*Peugeot 201 D "Queue de castor" (1934-36) :  
quand Sochaux découvre le profilage...*

Peugeot". Dix huit ans plus tard, une nouvelle usine construite à Sochaux allait désormais centraliser toute la production. La marque avait progressivement occupé tous les créneaux du marché automobile, et sa bonne santé financière lui avait même permis quelques "incartades" dans de nombreuses courses continentales sans oublier la grande épreuve américaine d'Indianapolis ; elle y glana des lauriers bénéfiques fort utiles à sa réclame publicitaire.

Esquissé avec le type BP 1 surnommé "Bébé Peugeot" (une création d'Ettore Bugatti datant de 1910), le concept de la voiture "populaire" sera repensé en 1922 avec la "Quadrilette" type 172, produite à plus de 12.000 exem-

plaires. Les années folles devaient engendrer une débauche de bien-être pour les classes privilégiées ; Peugeot en profitera pour se tailler sa juste part du lion (NDLR : attention ! jeu de mots...), sur le marché de la voiture bourgeoise. Mais la firme gardera parallèlement l'oeil rivé sur la "voiture pour tous", laquelle n'était encore qu'un voeu pieux...

### **Réponse à la crise**

Présentée au Salon de l'Automobile du Grand Palais d'Octobre 1929, la 201 Peugeot allait représenter un véritable ballon d'oxygène, dans l'ambiance glauque née du

Krach de Wall-Street. En guise de corollaire, la crise mondiale allait contribuer à favoriser la voiture "populaire", pour le plus grand profit des presses de Sochaux.

Cette nouvelle voiture française archétype allait être la révélation du Salon 1929. Cette série n'avait pas été lancée par hasard : 350 techniciens et 750 ouvriers avaient combiné leurs efforts pour mettre en place l'outillage nécessaire à sa fabrication. Une équipe de vingt spécialistes s'était encore acharnée à comparer ce modèle avec huit autres voitures aux caractéristiques analogues afin d'établir des comparaisons chiffrées impartiales.

La 201 fut classée première avec 7,70 points sur 10 ; la





seconde, avec 7,42 points était étrangère, et d'un prix de vente deux fois plus élevé ; c'est dire...

(N.D.L.R : cette technique comparative est toujours employée de nos jours ; on sait que certains collaborateurs de Peugeot louent régulièrement des voitures japonaises pour les étudier à Monthléry ou ailleurs. Il va de soi que les Nippons en font autant...)

Dix modèles d'avant-série effectuèrent ensuite des randonnées ininterrompues, lourdement lestées, sur des routes épouvantables ; une seconde série de trente 201 accomplit encore 500 000 kilomètres de tests d'endurance.



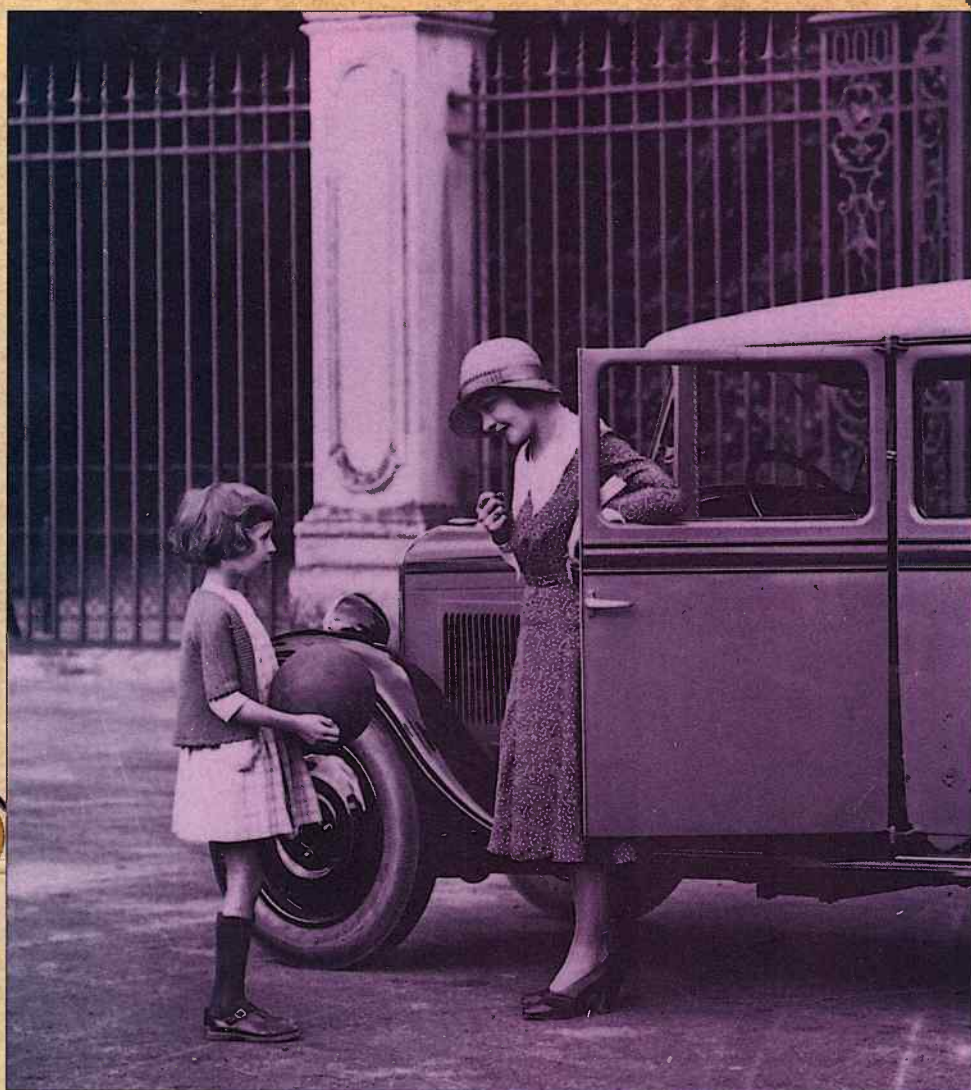
Suprême consécration, à sa sortie officielle, Gaston Doumergue, Président de la République s'arrêta devant le stand Peugeot pour déclarer : "la voilà donc, la fameuse 201 !". Il fallait le dire...

En fait, la production du modèle "201" avait démarré dès le mois de Juillet 1929 et 2 374 exemplaires allaient être fabriqués jusqu'à la fin de l'année.

Parallèlement aux services de réclame de l'usine, les concessionnaires rivalisèrent d'ingéniosité pour mettre en valeur la nouvelle Peugeot. Célestin Gambade transforma ainsi une voiture de démonstration en une énorme caisse d'expédition maritime roulante ; citons encore l'agent Chalasse qui exposa une 201 torpédo dans une vitrine recréant un décor paysan avec moult outils, barattes, tonneaux, poule sacrifiée et volaille picorant sur le carrelage de la salle commune. Il fallait le faire...



*Autre vue  
d'une berline 201  
1931 - 32 :  
la grille du radiateur  
bénéficie d'un  
cerclage chromé plus  
prononcé.  
Ce modèle relève  
encore de la première  
série à essieu  
avant rigide.*



Au travers de la "Peugeot revue" (mensuelle), des clients satisfaits s'adonnaient régulièrement au courrier des lecteurs, certains fournissant même de véritables comptes-rendus d'essais routiers. On peut y lire que Monsieur De Lavallette soumit un jour sa 201 à l'autodrome de Monthléry pour une ronde infernale de 840 tours en 23 heures 32' et 46 " ; il s'agissait d'une berline quatre portes strictement de série qu'il avait achetée au prix catalogue de 20 900 Frs ; parcourant 2 138 kilomètres, sa moyenne fut de 89 km 098, et son meilleur tour de 94,573 km/h. Il profita, il est vrai, du

remous d'une Hotchkiss, effectuant sur place et simultanément, un test de performance. Il fallait y être...

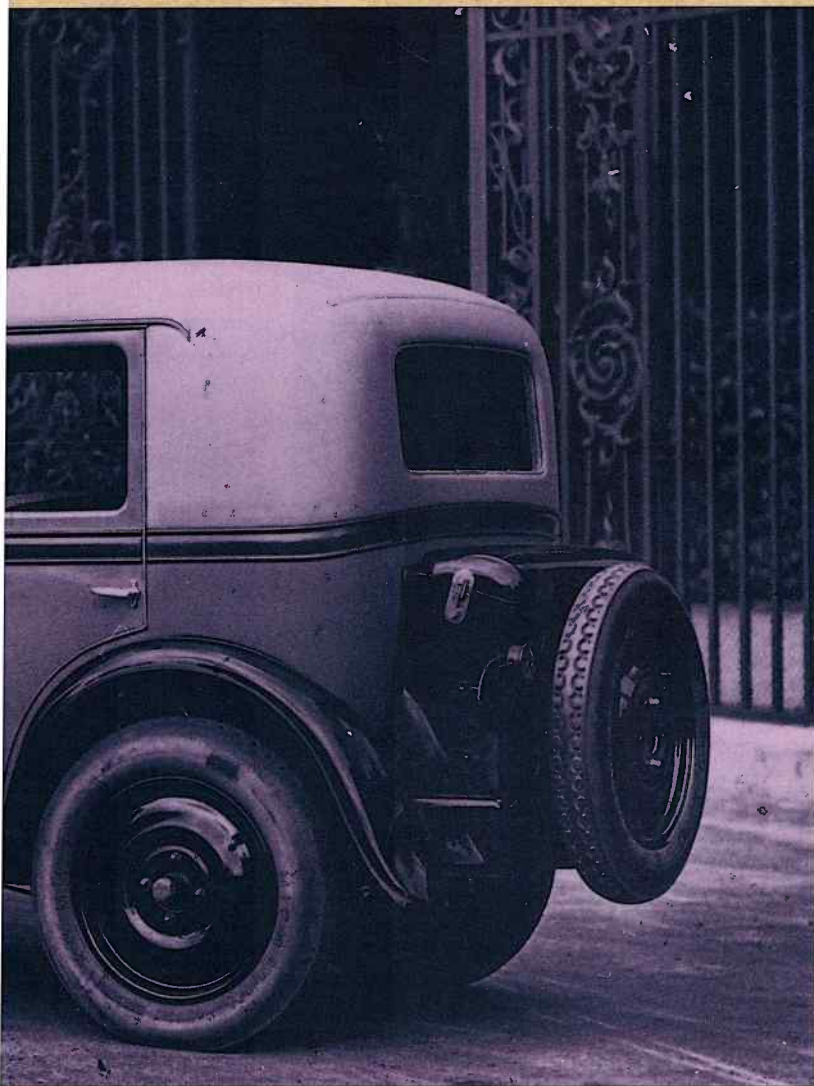
### Un pari audacieux

En une année, la 201 pulvérisa tous les records de vente en France. Alors que le pays souffrait déjà de surproduction et de chômage, que la production mondiale d'automobiles avait baissé de 38%, que les autres constructeurs français marquaient le pas, les ventes de Peugeot progressèrent de plus de 40%, en grande partie grâce à cette nouvelle 6 CV miraculeuse.

Une plaquette publicitaire du réseau représentera une infinité de 201 survolant l'usine, sur fond bleu-blanc-rouge, vantant ainsi "la grande marque nationale". Quelques dessins attrayants et colorés illustreront le torpédo 4 portes avec malle arrière, le cabriolet décapotable avec spider (pouvant recevoir un coussin et un dossier à 2 places), une conduite intérieure "4 portes, 4 places, 4 glaces" avec malle arrière, ainsi qu'une camionnette tôlée de 400 kgs de charge utile.

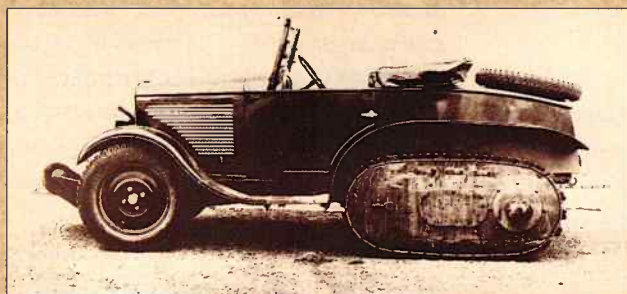
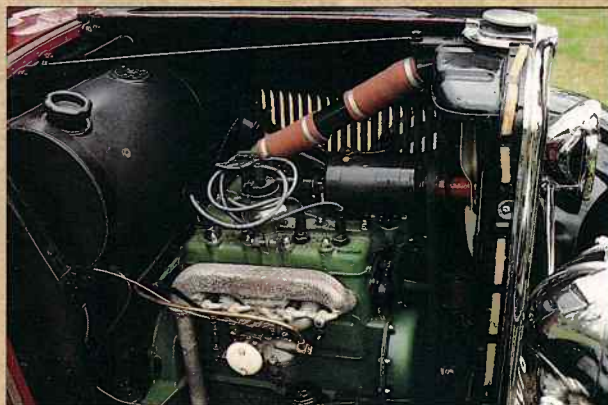
La "S.A. des Automobiles Peugeot", au capital de 190 millions de francs, possédait alors un magasin central et une Direction des pièces détachées, située 80, rue Danton, à Levallois, 17 magasins d'exposition à Paris, 16 filiales, succursales et directions régionales, plus des représentants étrangers à Milan, Alger, Londres, Genève, Madrid, Casa-





*Photo ci-contre : une berline 201 de la première génération : un large bandeau contrasté souligne la ceinture de caisse, le pavillon est recouvert de simili et il se prolonge vers l'avant en guise de pare soleil (notez la taille du mannequin...).*

*Photo ci-dessous : extrêmement robuste, le 4 cylindres 1122cm<sup>3</sup> (latéral) de la 201 délivrait l'honnête puissance de 23 chevaux à 3500 T/min.*



*Prototype 201 à Chenilles : originaire de la Haute Saône, étudiant à Montbéliard, Adolphe Kégresse, le célèbre inventeur des autochenilles Citroën, avait quelques bonnes raisons d'entretenir des relations étroites avec Sochaux. On ne sait toutefois si ce modèle expérimental peut lui être attribué.*

blanca et Varsovie. En 1930, le capital passa à 250 millions de francs. 1 500 agents principaux consolidèrent le réseau en France, et de nouvelles représentations furent créées à Tunis, à Buenos-Aires et en Extrême-Orient. La gamme comprenait alors 6 modèles : un cabriolet décapotable grand luxe (avec roues flasquées en aluminium poli, pare-chocs et pare-pierre chromés, phares chromés et projecteur "COB" Marchal pour éclairer les panneaux), une conduite intérieure commerciale et sa version torpédo, un joli coupé d'affaires, un torpédo grand luxe et une conduite intérieure luxe. Le châssis permettait l'élaboration d'élégantes carrosseries et les filets rechamps soulignaient

judicieusement la ligne de caisse.

Au cours du traditionnel banquet du Salon, le 6 Octobre 1930, à la Salle Wagram, Robert Peugeot retraça l'historique de la "grande marque nationale" en soulignant que 30 ans de travail avaient abouti après le "bébé monocylindre", le "bébé" quatre cylindres et la Quadrilette, à cette fameuse "201" capable de transporter 4 personnes à 80 km/h, avec de bonnes reprises, de bons freins, une bonne direction et une bonne tenue de

route, consommant peu d'essence, peu d'huile, peu de pneus, ayant une mécanique robuste et simple, un minimum d'usage et de frais d'entretien (l'argumentation était imparable...)

Les 1 200 invités (collaborateurs, agents, personnalités de l'Etat et vedettes de l'année) qui avaient pénétré Salle Wagram à travers un gigantesque nid d'abeilles entr'ouvert représentant un radiateur de 201, apprirent avec satisfaction que 80% des "firmes françaises venaient de sceller une entente cordiale, en vue d'intervenir utilement auprès des Pouvoirs Publics pour la vulgarisation de l'automobile dans notre pays". Puis, Monsieur Peugeot leva son verre en désignant Monsieur Boillot (le célèbre pilote de la

**EN JUILLET 1931,  
CES DIVERSES CARROSSERIES ÉTAIENT  
PROPOSÉES À LA CLIENTÈLE  
AUX TARIFS SUIVANTS :**

le châssis nu	14.000 F
le torpédo grand luxe	22.000 F
le roadster sport	22.500 F
le coupé d'affaires	17.500 F
la conduite intérieure normale	18.900 F
le coupé de luxe	18.900 F
la conduite intérieure de luxe avec malle coquille	20.900 F
la conduite intérieure tourisme grand luxe	22.500 F
la conduite intérieure commerciale	19.900 F
le torpédo commercial	18.900 F
le châssis de 201 utilitaire	13.800 F
la camionnette 400 kgs	17.300 F
la boulangère 400 kgs	17.900 F
le fourgon de livraison 400 kgs	18.250 F
type utilitaire 201 T 750 kgs	
châssis nu	15.250 F
châssis nu équipé	16.250 F
cabine sans plateau	18.000 F
cabine avec plateau bas	18.750 F
cabine avec plateau surélevé	18.750 F
camionnette capote repliable	19.900 F
camionnette bâchée	20.400 F
fourgon de livraison	20.800 F





marque) comme ayant bien mérité de la Patrie, tant sur le plan civil que militaire, et attacha sur la poitrine du nouveau Chevalier la croix de la Légion d'Honneur... François Peugeot prit ensuite la parole pour souligner combien l'année passée avait glané de succès sans précédent, avec un accroissement de la production, de 20 à 200 "201" par jour. Les ventes de 1930 totalisaient 45.000 voitures contre 30.000 en 1929. La clientèle, dont les critères valaient tous les bancs d'essais, avait révélé combien Peugeot avait vu juste en créant la "201", dotée de remarquables qualités mécaniques.

Pari audacieux avant d'être un énorme succès, la "201" confirmera les ambitions de la dynastie Peugeot.

Les invités se quittèrent à regret en se promettant de célébrer en 1931... la sortie de la 100 000ème "201" !

### **"Bonsoir, mes chers auditeurs, bonsoir"**

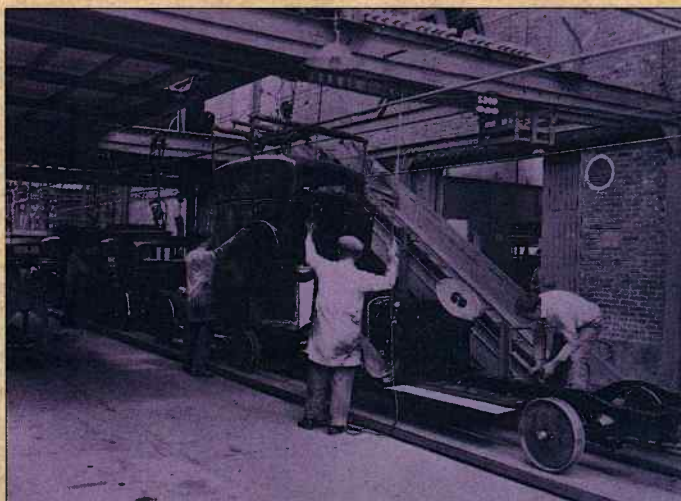
Les services de réclame des grandes marques surent parfaitement maîtriser les proportions et les subterfuges ne manquèrent pas aux dessinateurs pour allonger les silhouettes par de savantes combinaisons de couleurs ou en disposant alentours des personnages, tellement petits que les "201" finissaient par ressembler à d'opulentes américaines...

C'est ainsi que la célèbre Parysis, qui mesurait 1,60 m (au garrot ?...) avec des talons de 15 centimètres, pouvait clamer qu'elle "était maintenant conduite par sa "201"". Saint Granier composa même un poème qui se terminait par ces vers :

... "dont vous demanderez la main,  
Où... mais avec la "201" !

L'humoriste Dranem signa quant à lui ce refrain :

"Oh, vraiment, c'est que j'ai bonne mine  
dans ma petite limousine,  
j'ai l'air de quelqu'un



**Sochaux, en 1931 :**  
montage des  
carrosseries sur les  
chassis de 201. Au  
cœur de la "crise",  
les cadences  
demeurent très  
encourageantes...

**Le modèle le plus répandu avec la berline : le faux cabriolet ou "coupé d'affaires" ; un style très américain et un prix particulièrement bas (17 500 F. en 1931).**



dans ma 201 !"...

...À ceci près que, comme il avait été photographié dans un cabriolet, il aurait dû écrire :

"c'est que je me sens moins laid  
dans mon joli cabriolet"...

Les grands films à succès servirent encore de prétexte à d'amusantes parodies publicitaires : on vit ainsi le gigantesque César, penché sur son zinc du Quai de la Joliette, tendant une oreille émue à la remarque de la frêle Fanny : "Vois-tu César, il ne l'aurait pas pris, ce bateau, si tu lui avais payé une "201"..."

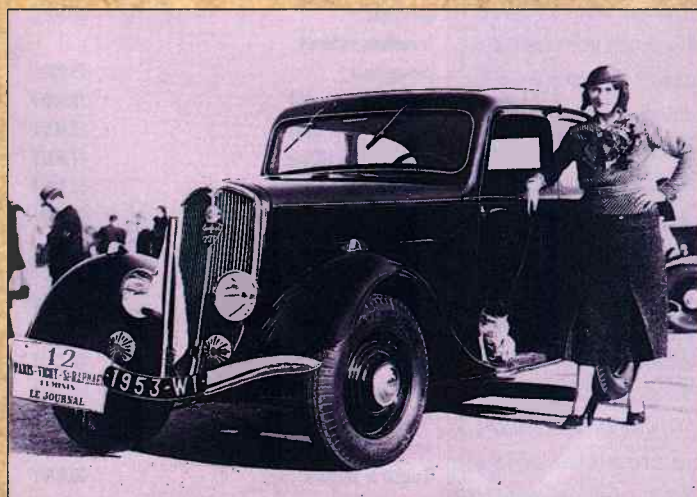
Bien qu'à destination familiale et populaire, la 201 saura aussi séduire le cœur des jolies femmes, surtout équipée

d'innombrables et éclatants accessoires personnalisés.

La clientèle pourra encore opter pour un châssis nu et commander, à des carrossiers extérieurs, des fabrications inspirées des grandes marques : au concours d'élégance de Nice, Madame Lefort remportera ainsi "le prix d'Excellence" avec son coupé "Million Guiet", aux allures de petite Voisin, le comte et la comtesse de Rovin décrochant parallèlement le "1er Grand Prix" avec leur cabriolet 201 carrossé par Brandone.

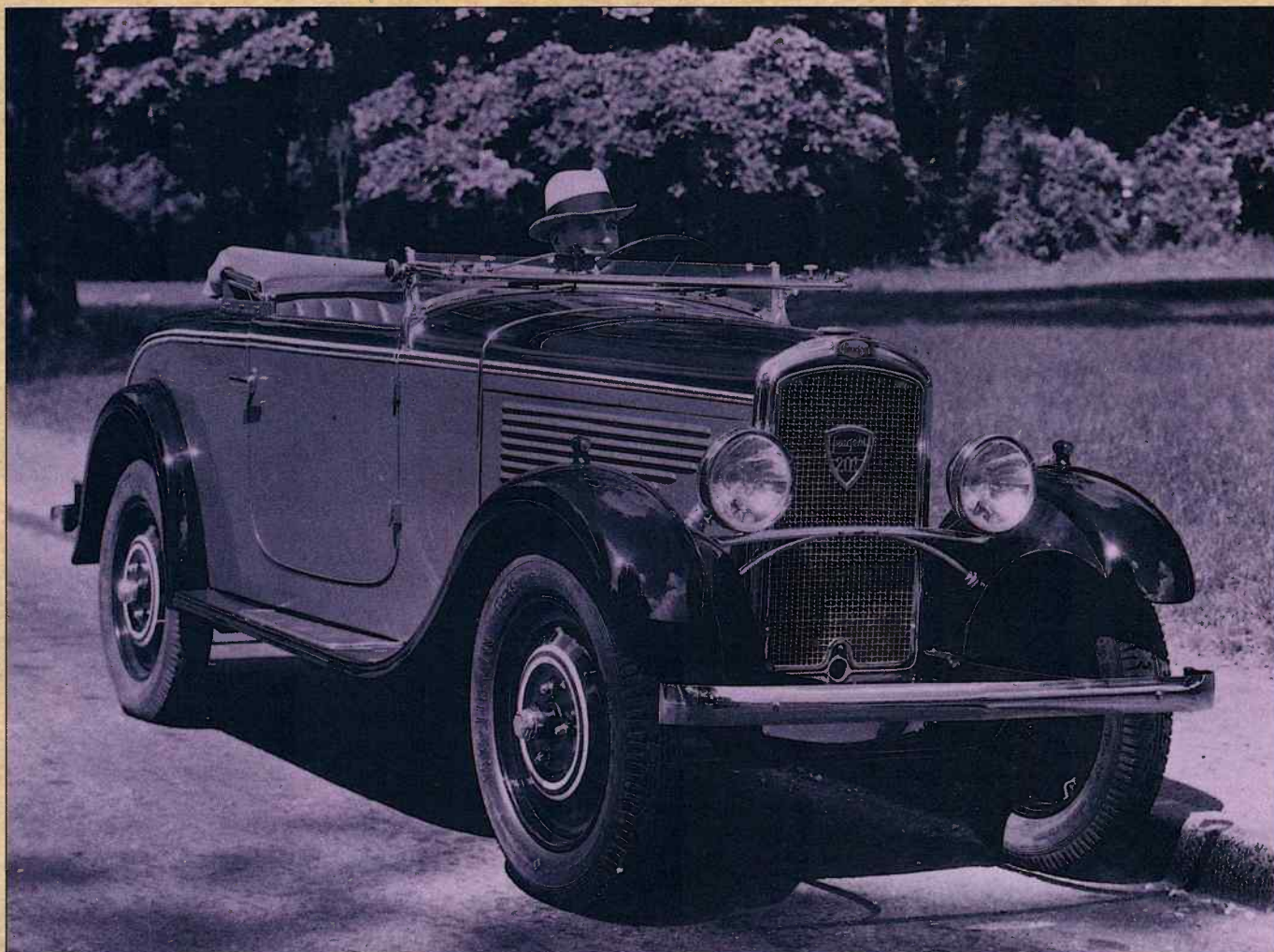
Au concours organisé par l'Intransigeant et Femina à la Cascade du Bois de Boulogne, un roadster 201 à carrosserie Meulmester ralliera encore tous les suffrages ; Mademoiselle Mona Paiva, vêtue d'une ample robe légère et coiffée d'une capeline, entr'ouvrant une portière, découvrira une sellerie de cuir clair soulignée de grandes poches à soufflets, et de passe-poil foncé ; une minuscule capote à compas chromés confèrera d'excellentes proportions à l'ensemble ; le pied de caisse était constitué d'une forme de capot fuyant doucement vers l'avant ; toute la tôlerie du bas de caisse était percée de "crevés" verticaux et la longueur du capot était accentuée par onze fentes horizontales courant jusqu'au radiateur, muni comme il se devait, d'une grille pare-pierres chromée et flanquée de petits phares de fabrication Marchal "trilux" ; enfin, des ailes "moto", à l'avant, se détachaient de la carrosserie, pour donner un caractère résolument sportif à cette automobile aux performances pourtant modestes...

L'achat d'une "201" pouvait déjà se concevoir à crédit



**Un coach 201 D  
aperçu au Rallye  
Paris/St Raphaël**





moyennant un versement de 30% à la commande, soit 8.110 F et 24 mensualités de 500 F ; le coût total était de 20.110 F, ce qui représentait 1 210 F d'agios pour un crédit de 12.000 F, soit un peu moins de 10 % réels sur deux ans, couvrant tout juste l'inflation.

### Cadences infernales

En 1914, une BB Peugeot 6 CV coûtait 3.900 F en torpédo ; en 1930, un coupé d'affaires 201 ne valait guère que 15.000 F, c'est à dire 20% de moins que ce qu'aurait coûté la

même BB Peugeot, après application du coefficient 5, représentant l'accroissement concomitant du coût de la vie. De 1922 à 1930, le parc automobile français était passé de 400.000 à 1.544.000 unités, distancé de 6.000 voitures par la Grande Bretagne ; l'Allemagne ne comptait que 658.000 véhicules, l'Italie 296.000 et l'Espagne 189.000. Le nombre d'automobiles avait donc quadruplé alors que chez Peugeot, les cadences avaient plus que sextuplé durant la même période. Grâce à la "201", Peugeot pourra se hisser au niveau des deux autres grands constructeurs nationaux qui avaient,

*Un très élégant Roadster 201 "confort" 1932 à roues avant indépendantes : par rapport à la 201 de base, cette série se différencie par son empattement allongé, sa carrosserie élargie, sa grille de radiateur chromée, et ses "crevés" de capot horizontaux.*

entre-temps, abandonné le marché des 5/6 CV : Citroën avait ainsi sacrifié sa petite "Citroën" 5 CV et Renault sa "NN" au capot alligator. Ce choix sera bénéfique à Peugeot qui réagira immédiatement à la crise de 1929, alors que ses rivaux croyaient encore à l'évolution du pouvoir d'achat de la grande bourgeoisie.

De l'autre côté des Alpes, Fiat avait aussi compris la leçon et la "Balilla" 508, encensée par le Duce, sortira en 1932. Son importation en France par Pigozzi allait en faire un "outsider" de taille pour la 201...

### Voir Monte-Carlo...

En janvier 1932, l'équipe De Lavalette/De Cortanze partit d'Uméa en Suède pour un trajet de 3 751 kms ; à l'opposé, Boillot et Kramer allaient effectuer 3 782 kms à partir d'Athènes. A l'arrivée, un concours (de ralenti, de vitesse et de freinage) compléta les points obtenus pour l'obtention des deux premières places au classement général, plus la Coupe de la Riviera, le premier prix du confort et la coupe Challenge du "Journal". Les équipages posant à l'extérieur des deux voitures sur le sol luisant de pluie de la Principauté laissaient deviner les vraies proportions de

### MOTEURS 4 CYLINDRES À SOUPAPES LATÉRALES

TYPE DE CHASSIS	201 à 201 BT inclus	201 S / 201 CS	201 X	201 D	201 M
TYPE DE MOTEUR	SE	SE3	Bugatti	SER2	SER5
Alésage	63	63	60	68	72
Course	90	87	88	90	90
Cylindrée	1122	1084	994	1307	1465
Régime maximum	3850	4000		3450 D 3275DL	4100
Culasse	Fonte	Fonte		Fonte	Fonte
Puissance	23 à 3500	30 à 4000		28 à 4000	35 à 4000
Rapport volumétrique	5,4 ou 6	5,75		6	6
Nombre de paliers	2	2		3	3
Capacité carter d'huile	7	7		7	7
Graduation jauge	5	5		6	6
Capacité circulation d'eau	8,5			10	10
Consommation essence	8 à 10			9 à 11	9 à 11
Consommation huile	0,150 à 0,350			0,150 à 0,350	0,150 à 0,250





leurs vaillantes petites 201, en opposition avec la publicité de l'époque représentant sur la banquette arrière une nou-nou bretonne entourée de trois bambinos...

### Les enfants d'abord

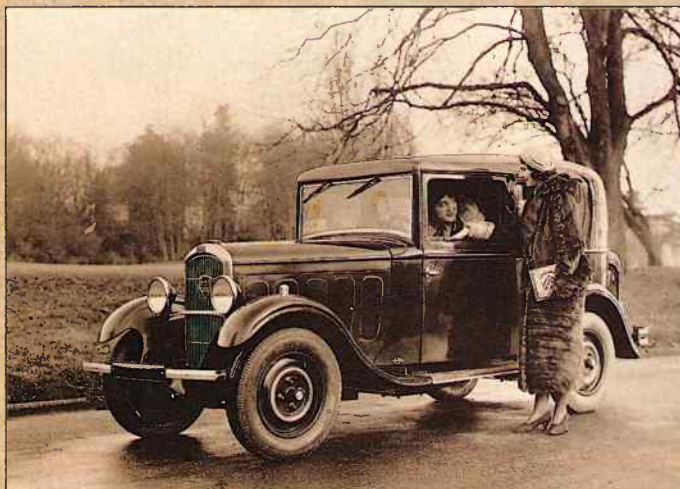
La marque insista longtemps sur l'entretien facile de la 201 ; "Peugeot-Revue" expliquait, photos à l'appui, les quelques interventions permettant de donner à une voiture de 50.000 kilomètres une quasi-virginité.

chaque bout de la dynamo et une dose plus généreuse pour tous les axes de la tringlerie de frein (qui ne connaissent trop souvent que la poussière et la boue). Les tringleries du carburateur ne dédaignaient pas non plus une pincée d'huile, de même que la tête d'allumeur.

Casquette vissée à la papa, veste sport et pantalon golf, grandes chaussettes et chaussures étincelantes, ce petit bout d'homme, contrôleur de pression dans la main droite gantée ("le second, qui m'était d'ailleurs fort importun, je l'ai laissé dans la figure de quelqu'un" aurait pu ajouter Cyrano de Bergerac) surveillait encore le tuyau du Bibendum Michelin insufflant 1,7 à 1,9 kgs à l'avant et 2,100 kgs à l'arrière.

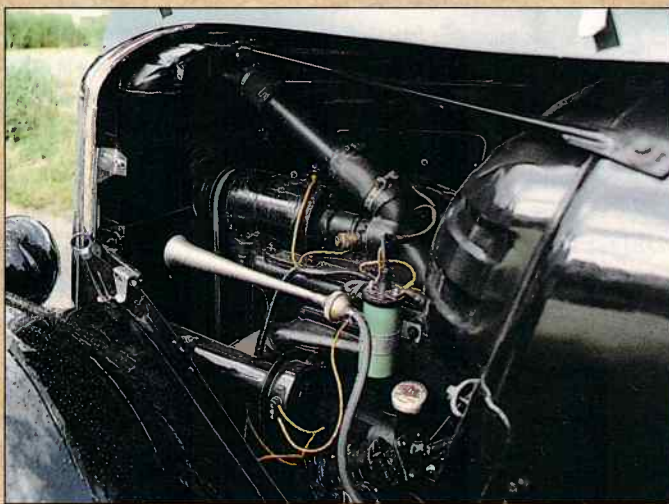
Avec un peu de patience et de bonne humeur, on vient aisément à bout des points à graisser chaque quinzaine :

- 2 graisseurs de boîtier de direction
- 2 graisseurs des articulations de la barre de direction



*Berline 201 B 1933 : cette série adopte le style plus cosu de la 301. L'année suivante, elle profitera d'une calandre plus inclinée et d'un moteur "self amorti" pour répondre au moteur "flottant" de Citroën.*

**La 201 D**  
bénéficie d'un moteur  
plus puissant  
(28 chevaux) réalisé  
à 1307 cm<sup>3</sup> et  
d'une boîte  
"synchromesh".



Après avoir représenté Madame contrôlant aisément les niveaux, les publicitaires de Sochaux mirent en vedette un gamin en culotte courte sur le pare-chocs avant, en train de remplir le radiateur ; on conseillait toutefois de la nettoyer tous les deux ans avec une solution de cristaux de carbonate de soude ; pour le graissage des moteurs, il était recommandé -surtout pour une longue étape- un rinçage avec deux litres d'huile, moteur tournant une minute au ralenti avant de compléter avec 6 litres d'huile neuve Mobiloil "AF" ou "Artic" en hiver ; auparavant, il convenait de sortir le filtre à huile pour nettoyer sa paroi colmatée. Le graissage à la burette expédiait une goutte d'huile à

- 2 graisseurs de la barre d'accouplement des roues
- 2 graisseurs des pivots des roues avant
- 1 graisseur de l'axe des pédales
- 1 graisseur de la rotule de poussée du triangle avant
- 1 graisseur de la butée d'embrayage en bout de l'axe de débrayage
- 1 graisseur du joint de cardan
- 1 graisseur du palier de la pompe à eau
- 1 graisseur de l'axe de renvoi des freins (le même graisseur existant à droite de la boîte de vitesses).

Chaque trimestre, pour la boîte de vitesses et le pont arrière, l'emploi d'huile Mobiloil CN, est recommandé et, pour



les graisseurs des moyeux de roues, du Mobilubricant "S". Signalons encore que les "visites" à la mécanique sont facilitées par deux "regards" à ouverture instantanée situés sous le plancher avant. Avec le carburateur Solex à starter manuel, on ne craint guère les mauvais départs à froid. Son démontage ne doit être envisagé que pour le nettoyage des poussières.

Un simple tournevis permet accessoirement de dévisser les deux vis à tête carrée qui retiennent le corps inférieur contenant le flotteur et une clé à molette dégage le chapeau du gicleur en quelques secondes.

Et si malgré tout ça, votre 201 consomme trop ou si vous constatez une odeur d'essence anormale, retournez à vos casseroles ou consultez donc votre agent Peugeot !

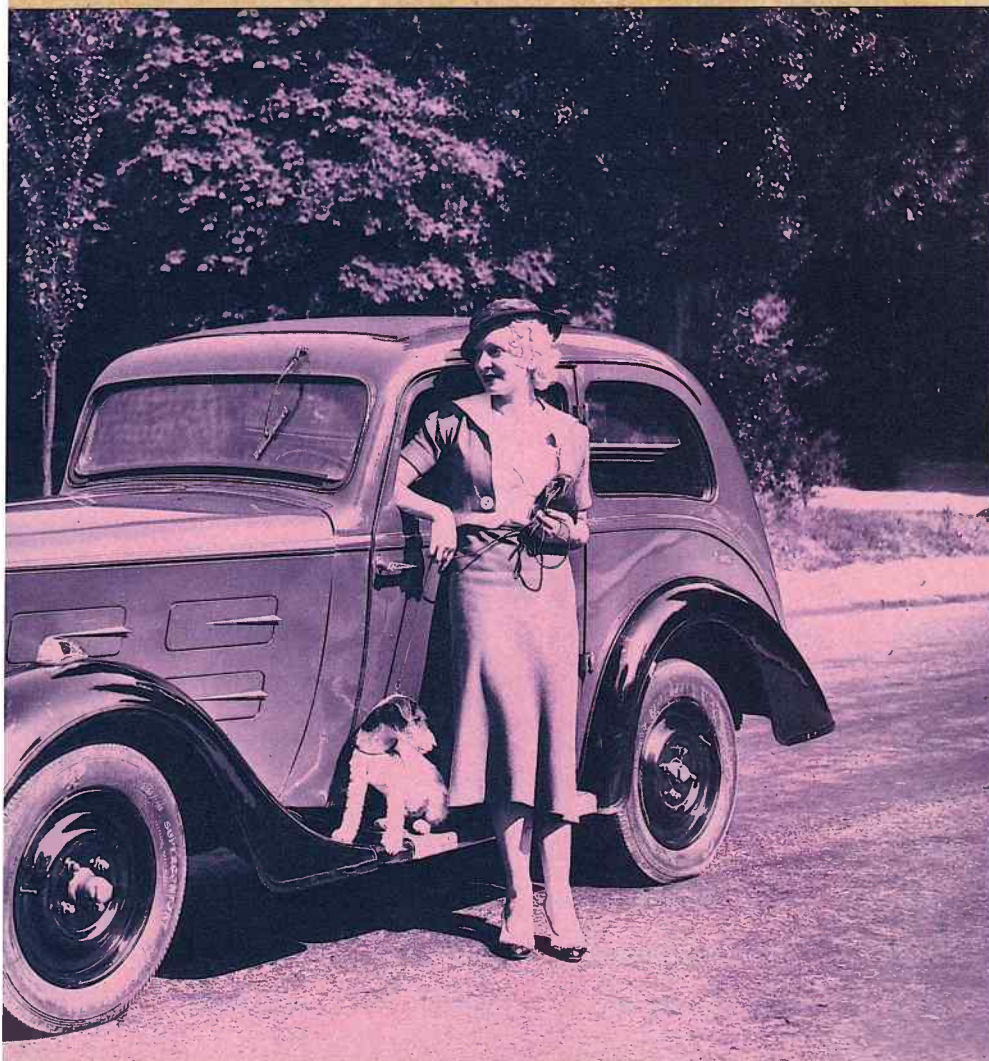
### Huit ans de bonheur

En 1929, 2 374 "201" seront fabriquées, du numéro de châssis 300 165 au 302 549.

Le record de production sera atteint en 1930, avec 31 299 voitures, du n° 302 550 au 333 849 ; pour 1931 il s'avèrera quelque peu inférieur avec 28 499 exemplaires.

La 201 Peugeot saura s'adapter aux modes fortement inspirées par les Etats-Unis, tout en évoluant techniquement : au premier modèle à visière de pare-brise et ouïes de capot verticales s'ajoutera ainsi le type 201 "confort", en septembre 1931, dont le châssis renforcé en "U" et les roues avant indépendantes favoriseront une tenue de route nettement améliorée (on les reconnaît à leurs ouïes de capot horizontales). Une





*Photo ci-dessus : la ligne des Peugeot change radicalement au Salon de Paris 1934 ; mais on est loin du génial profilage de la 402, lancée l'année suivante.*

*Photo ci-dessous : à partir de 1934 et jusqu' en 1936, la 201 ne sera plus disponible qu' en 2 portes au prix tiré de 14900 F. en version standard coach (luxe : 16100 F.).*



série de 5280 type "E" (dénommée "6 CV Rapide"), version allégée (860 kgs) à châssis raccourci (3,60 m), sera également produite de décembre 1931 à décembre 1932. On note aussi l'apparition en 1931, d'une vingtaine de modèles "201" à moteur Bugatti de 998 cm<sup>3</sup> développés par l'usine pour la compétition. Ces machines très spéciales atteignaient 135 km/h ! 50 modèles "S" et 353 "CS" fabriqués en 1932 auront aussi des destinées sportives.

En 1933, les formes s'arrondissent, les calandres s'incurvent et les ouïes de capot font place à des volets ouvrants.

A partir d'août 1933, on fige encore l'amortissement des moteurs ; la ligne, quant à elle, succombe au profilage alors en vogue.

En Septembre 1934, la 201, devient une 7 CV avec une mécanique de 1 307 cm<sup>3</sup>. A cette occasion, elle adopte une carrosserie aérodynamique (avec une jupe arrière tombante, dite "queue de castor"). A partir de cette date, un seul modèle sera disponible : le coach 2 portes. Cette simplification extrême de la gamme n'a d'autre but que de favoriser la carrière de la série 301, lancée deux ans plus tôt. Sous cette forme, la 201 D sera produite à 13174 exemplaires jusqu'en septembre 1936.

En Août 1936, apparaît la "201M", qui n'est en fait qu'une "301" D dépouillée. Proposée en 3 versions (conduite intérieure, 6 glaces commerciale et cabriolet) cette ultime série à moteur 1465 cm<sup>3</sup> sera fabriquée d'août 1936 à Septembre 1937 à 16 661 exemplaires.

De juillet 1929 à septembre 1937, environ 140.000 "201" auront quitté les chaînes de Sochaux. Un score remarquable dans le contexte de l'époque.

### "Il est des jours où Cupidon s'en fout"

En 1959, j'aimais déjà Brassens et les voitures. Pour 500 Francs (des "nouveaux" : ils venaient juste de sortir), soit deux mois d'un salaire de débutant, j'emportai une "201"

1930 en bel état, bien avant d'avoir mon permis.

"Et pour un baiser la course, j'emmenais les belles de nuit faire un tour sur la grande ourse...", chantait Georges. Je m'y voyais déjà. A partir de ce jour, je fus définitivement classé dans la catégorie des "zazous" ; les mères ne riaient plus et le "vaste" habitacle vanté par la réclame Peugeot commença à être drôlement chahuté par les innombrables copains qui s'engouffraient par les portières arrière en direction des cafés et des boîtes où déjà, de

#### PARTICULARITES DES DIFFERENTS MODELES 201

201	•	Radiateur plat, nid d'abeilles apparent. Essieu AV rigide. Ressort AV transversal. 2 demi-cantilevers obliques inversés AR.
201 S/CS	•	Modèles livrés à la clientèle et présentés aux Mines.
201 T	•	Utilitaires C.U. 750 kg. Pont AR spécial à plan de joint longitudinal.
201 C	•	Radiateur plat ; nid d'abeilles masqué par grille chromée verticale. Capot à crevés horizontaux puis en cours de série, à ventilons verticaux. Roues AV indépendantes. Châssis en U, non Bloctube, Malle "Coquille".
201 L	•	Familiale 6 places.
201 E	•	Châssis court dit rapide, Essieu AV rigide. Demi-cantilevers AR non inversés (attache vers l'AV). Carrosserie demi-tôle sans malle. Pas d'amortisseur.
201 BC	•	} Châssis court Radiateur plat, avec grille. Capot à ventilons verticaux.
201 BL	•	
201 BR3	•	} Châssis long Roues AV indép. Bloctube. Demi-cantilevers AR obliques et inversés.
201 BR4	•	
201 D	•	} Châssis court Radiateur coupe - vent avec tête de lion en saillie. Capot à 3 ventilons horizontaux. R.A.V.I. Bloc-tube. Moteur self-amorti (pattes inclinées).
201 DL	•	
201 M	•	Châssis long Tableau de bord circulaire en cours de série (depuis 658.885/675.147). Radiateur coupe vent et capot 3 ventilons. Carrosserie 2 portes avec arrière en queue de castor. Moteur SER2. Synchromesh GMC en cours de série (depuis 515.203/525.741). Utilitaires 400 kg avec moteur SER2. Même voiture que 301 D, mais 6 glaces sur cond. int. Moteur SER5 identique à SER4 mais exécution simplifiée. Synchro. Warner.

(Sources : Aventure Peugeot)



jeunes oisifs exhibaient quelque Austin-Healey d'occasion offerte par papa en échange du Bac.

Le Dakar n'existait pas, mais la recherche de rivages brûlants et lointains, me fit sortir des routes pavées de Marly pour m'enfoncer dans la forêt attenante... Il me fallut la persuasion de deux bouteilles de vin rosé pour enrôler deux "Gis" et les crabots de leur Jeep "empruntée" nuitamment à leur camp des Loges pour progresser dans le borbier des sous-bois ; j'ai cru comprendre à leurs jurons répétés qu'il n'y avait guère qu'un Français pour tenter une aussi stupide expédition...

Finalement, on subtilisa ma culasse en une après-midi et la "201" rescapée finit tout de même par échouer à la ferraille. Je devins d'ailleurs un bon fournisseur : quinze jours plus tard, j'essayais l'excellente tenue de route d'une Rosengart décapotable dans l'abreuvoir du même Marly...

Comme il faut suivre le progrès, j'ai trouvé quelques 80 voitures et trois décennies plus tard, une "201" 1935 à queue de castor dont le jeu dans la direction usée me fit savourer l'expression : "tenir toute la route !"...

Dont acte : Robert Eri, qui vient de passer deux ans à la restaurer, l'a transformée en une voiture confortable, souple vaillante et qui file droit, qui plus est.

Comme l'écrivait Pierre Daninos : "Les hommes mettent dans leur voiture autant d'amour-propre que d'essence" !. Heureusement je ne fais jamais mes comptes...

Ludo C.PIVRON

Remerciements : Mr Lagadec, responsable de "l'Aventure Peugeot" à Paris, MM. Peretti, Lepoder, Eri et Jean Michel (Musée Caapy à Poissy).

TYPE	FABRICATION	NUMEROS DE CHASSIS			
201	Juillet 1929 à Septembre 1932	1929	:	300 165 à 302 549	
		1930	:	302 550 à 333 849	
		1931	:	333 850 à 362 349	
		1932	:	362 350 à 365 250	
201 S		1932	:	400 051 à 400 100	
201 T	Décembre 1931 à Juillet 1933	1932	:	455 001 à 457 000	
		1933	:	457 001 à 460 000	
201 x		1931	:	480 001 à 480 020	
201 C	Septembre 1931 à Décembre 1932	1931	:	480 021 à 481 850	
		1932	:	481 851 à 500 000	
201 L	Juillet 1932	1932	:	365 501 à 366 959	
201 E	Décembre 1931 à Décembre 1932	1931	:	500 001 à 500 200	
		1932	:	500 201 à 505 280	
201CS	Mars à juin 1932			550 001 à 550 353	
201 BC	Janvier à Août 1933			654 501 à 657 762	
201BL	Janvier à Août 1933			664 501 à 669 775	
201 BR3	Août 1933 à Septembre 1934	1933/34	:	670 501 à 683 533	
201 BR4		1933/34	:	658 001 à 660 532	
201 D	Septembre 1934 à Septembre 1936	1934/36	:	510 001 à 523 177 (1)	
201 DL	Décembre 1934 à Septembre 1936	1935/36	:	525 001 à 527 235	
201 M	Août 1936 à Septembre 1937	1936/37	:	530 001 à 546 662	

### CARACTERISTIQUES CHASSIS

	201	201 T	201C	201 L	201 E	201 B		201 BR		201D	201 DL	201 M
						Long	Court	BR3 Long	BR4 Court			
Nombre de vitesses	3	3	3	3	3	3		3		3	3	3
Démultipl : 1ère	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284	0,284		0,284		0,284	0,284	0,284
2ème	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533	0,533		0,533		0,533	0,533	0,533
3ème	1.	1.	1.	1.	1.	1.		1.		1.	1.	1.
AR	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231	0,231		0,231		0,231	0,231	0,231
PONT AR - couple	4 x 25	3 x 23	4 x 25	4 x 27	4 x 25	4 x 25	4 x 24	4 x 25	4 x 24	4 x 20	4 x 23	4 x 22
- démultiplication	0,160	0,130	0,160	0,148	0,160	0,160	0,166	0,160	0,166	0,200	0,173	0,181
CHASSIS												
Voie AV au sol	1,10	0,103	1,128	1,10	1,10	1,197		1,197		1,21	1,197	1,21
Voie AR	1,15	1,32	1,15	1,15	1,15	1,15		1,23		1,243	1,243	1,243
Empattement	2,45 (1)	2,90	2,53	2,47	2,47	2,53	2,47	2,58	2,30	2,34	2,59	2,59
Pneus AV	12 x 45	12 x 45	12 x 45	12 x 45	11 x 45	140 x 40	140 x 40 (2)	140 x 40	130 x 40	130 x 40	12 x 45	140 x 40
Pneus AR		14 x 45									13 x 45	
Rayon de braquage	5,30	6.	5,40	5,30	5,30	5,70	5,30	5,40	5.	5,10	5,60	5,50
Réservoir essence AV	29 litres	29 litres	32 litres	29 litres	29 litres	32 litres	32 litres	40 litres	40 litres	45 litres	45 litres	45 litres
Point bas	0,18	0,19	0,18	0,19	0,18	0,19	0,18	0,18	0,17	0,17	0,185	0,18
C.U. (utilitaires)	400	750				400		400			400	400
Capacité remorquage	400	500	400	400	400	400	400	400	400	500	600	700
Poids total autorisé en charge :												
particulier	1250		1300	1300	1270	1320	1320	1360	1360	1360		1600
utilitaire	1270	1800			1270	1320	1320	1360	1360		1470	1600
Vitesse maximum	80 km/h	60 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	75 km/h	80 km/h	75 km/h	80 km/h	85 km/h	75 km/h	100 km/h

(1) Empattement : 2,45 M jusqu'à 327.371 et 2,47 M depuis 327.37 - (2) 12 x 45 sur utilitaires. - Monthéry en 1931 : 2 136 km en 24 h à 89 de moyenne - (sources : Aventure Peugeot)