

LE NUMÉRO porte-bonheur



La Peugeot 201 de Jean-Pierre profite d'un certain allant grâce à sa carrosserie légère. Elle est également bien aidée par son moteur de 7 CV, plus puissant que le 6 CV monté sur les 201 jusqu'en 1934.

A son époque, la 201 a été la plus importante réussite commerciale de Peugeot depuis sa création en 1886. Avec cette voiture vendue à plus de 140 000 exemplaires, le constructeur franc-comtois est parvenu à se sortir de graves difficultés financières tout en s'assurant un avenir serein. L'air de rien, ce sacré numéro est, avec la 205, l'un des deux succès majeurs de l'histoire du lion.

Texte & Photos **Hugues Chaussin**



Un peu démodé au milieu des années 30, le style de la 201 a toutefois su évoluer vers toujours plus d'aérodynamisme. La ligne de 1934 est la première à adopter un avant nettement incliné et des ailes à bavolets bien enveloppants.



Les trois volets par capot sont apparus en 1934 pour remplacer les ouvrants verticales devenues désuètes.



Des feux latéraux ont été ajoutés pour plus de sécurité car Jean-Pierre roule véritablement avec sa 201. La platine sert à maintenir une malle qui peut être installée occasionnellement mais que notre propriétaire ne met jamais. La lame au-dessous sert à guider le cric.

En 1924, la minuscule Peugeot Quadrilette passe la main à une 5 CV qui va faire durer le concept de voiturette jusqu'en 1931. Mais nul n'ignore alors que les jours de ces voitures légères sont comptés. Les quelques personnes qui peuvent s'offrir une automobile voient leurs exigences croître en même temps que progresse leur situation. Même si les 4 et 5 CV leur ont rendu de précieux services, elles souhaitent passer à autre-chose. En Franche-Comté comme ailleurs, chacun sait que l'avenir appartient à une classe supérieure de voitures, plus spacieuses, plus rapides, plus coquettes et plus confortables, convoitées par une clientèle embourgeoisée. Mais chez Peugeot, on est du genre prudent et il n'est pas question de sortir une nouvelle automobile sans s'être entouré des précautions utiles. Afin d'assurer au futur modèle toutes les chances de succès, Peugeot met

en place un référendum dans l'ensemble de son réseau afin de cerner précisément les attentes de la clientèle. 25 millions de francs sont mis sur la table, plus de 350 techniciens et ingénieurs ainsi que 750 ouvriers sont mobilisés. En prévision d'une diffusion

Le constructeur de Montbéliard ambitionne de créer la petite auto qui a presque tout d'une grande

plus importante que par le passé, l'usine est même agrandie avec la construction d'une chaîne de deux kilomètres de long. A l'été 1928, six mois seulement après le premier coup de crayon, une quarantaine de prototypes sont discrètement, mais rudement mis à l'épreuve

sur les routes. Sous la houlette d'André Boillot, pilote maison et directeur sportif, les essayeurs torturent ces voitures des semaines durant, sur tous les terrains et dans toutes les conditions. Pour Peugeot, l'objectif est haut placé : il va falloir produire la première petite automobile



Les Peugeot 201 étaient dépourvues de chapeaux de roues, ce qui accentuait l'austérité de ces roues peintes en noir.



Pour répondre à sa vocation commerciale, le carrossier inconnu qui habilla cette 201 D installa un hayon qui était maintenu à l'horizontale par deux robustes sangles accrochées sur les poignées situées à chaque coin arrière de la carrosserie. La caisse en bois a été ajoutée par Jean-Pierre pour ranger le lot de bord.

Lancée pendant le Salon de Paris, en octobre 1929, la nouveauté se nomme Peugeot 201, une appellation inédite avec zéro central qui n'aura pas fini de durer ! Quelques semaines après le Salon, 5 000 commandes fermes ont déjà été enregistrées. Les chiffres vont ensuite dépasser toutes les prévisions avec la vente de 64 000 exemplaires au cours des trois premières années. Pour situer l'importance de ce bilan, sachez qu'au moment de la sortie de la 201, la production totale de Peugeot depuis les origines n'atteignait pas 200 000 unités. Ces volumes impressionnants sont rendus possibles par des cadences de fabrication triplées alimentées par un réseau

commercial sous pression permanente. Les dirigeants de la marque française n'ont pas seulement mis sur le marché une excellente voiture, ils ont également calibré leur outil de production et leur stratégie en prévision de ce succès. Les subsides dus à la réussite de la 201 remettent Peugeot, jusqu'alors en difficulté financière, sur la voie des profits.

Cette embellie permet l'élaboration d'une famille complète de véhicules, jusqu'au très haut de gamme. Le deuxième rejeton de la toute jeune famille des Peugeot à "zéro central" se nomme 301. Et là encore, Peugeot frappe fort en ambitionnant de mettre la main sur la catégorie très disputée des 10 CV. La solution ? Une 8 CV qui damerait le pion à toutes les 10 CV. S'y ajoutent

l'élitiste 601 puis, dans un second temps, la haut de gamme 401, lesquelles complètent un bataillon armé pour conquérir plusieurs marchés. Proposée initialement en berline quatre places, en torpédo de tourisme et en cabriolet deux/trois places, la 201 est déclinée à partir de 1931 en versions commerciales, conduite intérieure et torpédo. Cette même année apparaît une

moderne, une 6 CV très loin des "tape-culs" poussifs tenant toute la route auxquels les conducteurs avaient pourtant fini par s'accoutumer, faute de mieux. Le constructeur de Montbéliard ambitionne donc d'inventer la petite auto qui a presque tout d'une grande.



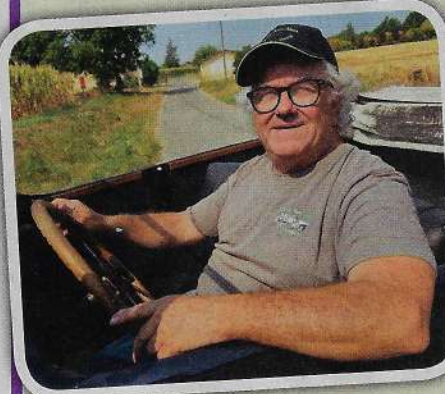
Une calandre dynamique ornée d'une figure de proue conquérante : comme ses grandes sœurs 301, 401 et 601, la 201 D affichait un faciès expressif.



Cette carrosserie étant dépourvue de porte gauche, la roue de secours a été disposée à cet endroit. Remarquez l'usure du marchepied qui a beaucoup servi, certainement pour enjamber le flanc afin d'entrer par ce côté.

Jean-Pierre Delannes et sa Peugeot 201 D de 1934

“ Murée pendant 43 ans ”



Etre propriétaire d'une ancienne voiture de famille a un petit quelque chose de plus dont Jean-Pierre est bien placé pour parler : « C'est mon grand-oncle Emile Couret qui commanda cette voiture neuve. Il demanda une 201 en châssis avec le projet de la faire carrosser localement en torpédo commercial car cette déclinaison n'était plus disponible chez Peugeot. Pour son activité de plombier zingueur, il avait besoin d'un véhicule qui lui permette de transporter des gouttières et autres plaques de zinc, mais aussi de cuivre comme celles avec lesquelles il couvrit la cathédrale de Montauban. Mon père a toujours gardé un bon souvenir de cette voiture. Il se rappelait notamment du jour où elle fut livrée au garage Tessonnières de Nègrepelisse. Un mécanicien la manœuvrait assis sur une caisse en bois, me disait-il. En 1940, l'oncle Emile se tua en chutant d'un toit et son

épouse, qui ne possédait pas le permis, choisit de conserver l'auto. Pour éviter qu'elle soit réquisitionnée, elle la fit murer dans un garage, près du quai Montmuret à Montauban. Elle fut entreposée, sur cales, sans le siège passager ni la capote et les panneaux de côté, l'ensemble ayant été stocké dans l'habitation. Ce n'est qu'au moment de son décès, en 1983, que la vente de la voiture fut décidée. Je me suis manifesté et j'ai eu le privilège de la tirer d'un sommeil de 43 ans. Mon père avait été ému de revoir ce véhicule dans lequel il était monté à l'âge de sept ans. »



La planche de bord de la 201 D est rustique, mais coquette avec son équipement complet. La pendule Peugeot est magnifique.



Pression d'huile, charge, niveau d'essence et vitesse : le combiné O.S. est joli et complet. Si l'auto est capable d'atteindre 85 km/h, il est raisonnable de s'en tenir à 65-70 km/h.

variante de 201 dotée d'une suspension avant à roues indépendantes, une première mondiale sur une voiture de grande diffusion. Ce dispositif, qui améliore à la fois le confort et la tenue de route, sera ensuite généralisé à toutes les 201, puis adopté par la 301. Passés de mode, les torpédos sont abandonnés en 1933, peu avant la conversion des gammes Peugeot aux lignes aérodynamiques avec calandre en coupevent inclinée, volets de capots horizontaux, pavillon dépourvu

de casquette de pare-brise et ailes enveloppantes à bavolets. Au même moment, une amélioration majeure est apportée au châssis, jusqu'alors insuffisamment rigide avec ses profilés en U. Il est désormais constitué de longerons à section carrée reliés par trois traverses contre cinq auparavant. L'adaptation aux tendances s'accélère fin 1934, pour le millésime 1935, avec le montage d'ailes arrière bombées encadrant un postérieur en "queue de castor"

muni d'une malle ouvrant depuis l'extérieur, de phares abaissés, de feux de position profilés ainsi que de lames de pare-chocs adoucies. Le succès de la 201 est toujours aussi fort, c'est pourquoi, pour maintenir l'attrait de son véhicule vedette, Peugeot lui offre un moteur plus généreux qui lui permet d'accéder à la classe des 7 CV sous l'appellation 201 D. En passant de 1 122 à 1 307 cm³, le 4 cylindres à soupapes latérales gagne non seulement un palier de vilebrequin supplémentaire,

mais aussi 5 ch au frein ainsi qu'une souplesse accrue. Sa boîte de vitesses deviendra même synchronisée dans le courant de l'année. Comprenant aussi les 301 D, 401 D, 401 D Longue, 601 D et 601 D Longue, la gamme 1935 est plus fournie que jamais. Ayant désormais atteint une forme de maturité, la 201 voit toutefois son offre réduite à trois carrosseries, un coach de tourisme et deux utilitaires (une boulangère et une fourgonnette

400 kg), cette atrophie devant favoriser le report de la clientèle vers les 301 et 401, deux modèles qui incarnent une montée en gamme proposée aux possesseurs de 201.

Pour faire le lien avec la voiture que vous voyez ici en photo, retrouvons-nous au début de l'automne 1934, quand Emile Couret se rend chez l'agent Peugeot de Négrepelisse, dans le Tarn-et-Garonne. Notre homme, qui possède quelques moyens, souhaite acquérir un véhicule neuf pour les besoins de son activité professionnelle. Pour des raisons que tout le monde ignore désormais, son choix s'est porté sur la Peugeot 201. Sauf que l'agent de la marque n'a pas été en mesure de répondre à sa demande précise. En effet, Emile voulait un torpédo commercial dans l'esprit des camionnettes bâchées 201 à carrosserie type CC1, un modèle qui n'était plus disponible depuis deux ans. Bien décidé à acheter

Cette auto est restée murée un peu moins d'un demi-siècle sur le quai Montmurat à Montauban

Cette auto possède encore sa capote et ses écrans de côté d'origine, ce qui est assez exceptionnel. Parfaitement étanche et permettant d'accéder à bord sans rien dégraffer grâce à une fermeture Eclair, le montage a été confectionné avec le plus grand soin. On savait travailler à l'époque !



Identification



Plaque constructeur (type et numéro de châssis) : fixée sur le tablier, à l'intérieur du compartiment moteur.

Frappe à froid : inscrite en caractères de 5 mm de hauteur sur le longeron avant droit.

Numéro de moteur : frappé en caractères de 5 mm de hauteur à l'avant droit de la culasse.



L'essuie-glace manuel se déplace d'un bout à l'autre du pare-brise.



Le plancher en bois patiné est bien celui d'époque. Et pour cause, cette auto n'a jamais été restaurée !



Des compas à la cinématique élaborée permettent de basculer le siège droit afin d'accéder à la banquette arrière.

une 201 et rien d'autre, il est parvenu à convaincre son agent de lui vendre une auto en châssis, voiture qu'il est allé faire habiller selon ses souhaits chez un carrossier de la région. Emile voulait une voiture simple et pratique, un torpédo à hayon arrière pourvu d'une seule porte et d'une banquette amovible. Il devait pouvoir transporter des plaques de zinc et de cuivre, mais aussi des gouttières. C'est pourquoi il demanda également que le siège passager puisse se retirer facilement. Ce carrossier, qui n'a apposé aucune plaque sur le véhicule, est tombé dans l'anonymat depuis bien longtemps. S'exécutant avec un cer-

tain talent, il équipa même l'auto d'une capote complétée d'écrans latéraux fort bien confectionnés, occultants à l'arrière, vitrés au niveau des places avant et ouvrant du côté droit au moyen d'une fermeture Eclair là où se trouve la seule portière permettant d'accéder à bord. L'ensemble était un peu désuet, les torpédos étant largement passés de mode en 1934, mais tel était le choix d'Emile. Ces aménagements en font un véhicule unique qui a traversé les décennies sans accroc puisqu'il est resté muré un peu moins d'un demi-siècle sur le quai Montmurat à Montauban (voir l'encadré p. 31).

C'est donc une auto authentique, non restaurée, uniquement repeinte il y a une quarantaine d'années dans les teintes d'origine qui se présente à nous. Son historique est limpide et elle n'a connu à ce jour que deux propriétaires, Emile, suivi de son petit-neveu Jean-Pierre. Ce der-

nier nous reçoit dans sa commune, celle où se trouvait l'agent Peugeot qui vendit le châssis en décembre 1934. Autant dire que l'auto n'a pas beaucoup voyagé, même si Jean-Pierre lui "colle" volontiers des kilomètres au compteur. « J'ai déjà pris la voie rapide et même un peu d'auto-

route », s'amuse-t-il lorsque nous en faisons le tour. Sa voiture a une "gueule" pas possible. Avec son pare-brise bas, sa calandre fortement inclinée et ses phares rapprochés, elle arbore une allure terrible pour un simple torpédo commercial. Et lorsqu'elle est capotée, avec sa toile restée entiè-

La capote, qui est toujours celle de 1934, affine le profil de cette besogneuse en lui donnant une certaine allure. Elle est encore plus charmante une fois capotée.



Sous cet angle, la 201 D de Jean-Pierre dévoile toute la rusticité de sa carrosserie de torpédo commercial fabriquée à façon par un artisan car elle n'existait plus dans l'offre du constructeur. Sa vocation étant professionnelle, elle ne possède aucune fantaisie et une seule portière du côté droit. Mais la réalisation est très soignée.



LES CLUBS



• **Les Amis des Peugeot 01**, 13 avenue de la Matte, 11220 Villetritouls. T. 06 77 60 39 78, www.lesamisdespeugeot01.fr



• **Club 01**, 70 route Nationale, 55110 Sivry-sur-Meuse. www.club01.eu

rement d'origine, elle détient en plus ce côté émouvant propre aux autos ayant traversé les décennies sans avoir été entièrement démontées et restaurées. Quel charme !

Lorsque Jean-Pierre me propose de m'installer sur le siège passager, sa 201 joue la même partition. La planche de bord n'a pas été revernie, le compteur n'a jamais été déposé, les lames du

plancher ont une jolie patine, mais on ne remarque que peu d'usure apparente puisque la 201 n'a servi que cinq ans avant sa "bunkerisation" montalbanaise ayant fait suite au décès d'Emile. Seule la sellerie a été regarnie car elle était détériorée.

Le moteur était quant à lui bloqué à cause de la longue immobilisation. Notre passionné a donc introduit un mélange d'huile fine et de pétrole lampant dans les cylindres puis, après quelques jours d'action du produit, le 4 cylindres s'est débloquent et a

L'univers des voitures d'avant-guerre est un autre monde fait de dépaysement extrême et d'émerveillement permanent

été remis en route sans démontage. Quelques années plus tard, le joint de culasse a été remplacé et un rodage des soupapes a été effectué. C'est tout. Il faut dire que le moteur possédait peu d'usure. Et 46 ans après son redémarrage, il conserve une santé de fer. Ces mécaniques peu poussées sont robustes, à condition d'être bien entretenues. Ça tombe bien, Jean-Pierre ne néglige jamais les vidanges ni la justesse des réglages. A conduire, la 201, même "D", reste rustique. Si le "treize-cent" fait preuve de plus d'allant que le moteur des premières versions, le maniement général de la voiture est très



A partir du millésime 1934, Peugeot a souhaité répliquer au "moteur flottant" de Citroën avec le montage d'une suspension du groupe assurée par trois blocs élastiques. Ce dispositif, appelé "Self-Amorti", réduit considérablement les vibrations transmises au véhicule. La feuille morte n'est pas d'époque.



Autre modernisme de la 201 avec l'amortissement du moteur et l'électricité en 12 V, la suspension avant à roues indépendantes apporte de nombreux bénéfices dont Peugeot n'a pas manqué de faire la réclame.



Le carburateur est précédé par une boîte à air munie d'un système de filtration.

La 201 D bénéficie d'une montée en puissance avec une cylindrée grimpant de 1 122 à 1 307 cm³, ce qui fait passer la catégorie fiscale de 6 à 7 CV. Ce nouveau moteur, toujours à distribution latérale mais à vilebrequin sur trois paliers, répond au type SER 2.



La 201 D possède un réservoir d'essence de plus grande capacité que les versions précédentes (45 litres au lieu de 29 en 1929, puis 32 litres et 40 litres sur les BR). Les automobilistes commencent en effet à parcourir des distances de plus en plus importantes.

Merci à Jean-Pierre Delannes et Jean-Marc Robert, vice-président et président de l'association organisatrice de la bourse d'échanges annuelle de Nègrepelisse fin août (T. 06 25 64 49 97), ainsi qu'à la municipalité du joli bourg de Nègrepelisse pour la mise à disposition de l'esplanade du château.



Ce moteur dispose d'une pompe à eau qui active le thermosiphon ainsi que d'une dynamo en 12 V. Peugeot étonnait en installant un tel système électrique sur des voitures d'entrée de gamme.

Contrairement aux premières 201, la 201 D possède l'accélérateur à droite. Encore non synchronisée en décembre 1934, la boîte de vitesses gagnera des synchroniseurs courant 1935.

moteur de 7 CV, elle ne donne jamais l'impression de fatiguer. Sauf cas exceptionnels, toutes les montées se terminent en deuxième vitesse. Les passagers

assis à l'arrière de ce torpédo profitent d'une position dominante qui leur offre un point de vue imprenable sur l'environnement, mais aussi sur le spectacle du

conducteur dirigeant du bout des doigts son véhicule. Autant vous dire que Jean-Pierre a convoyé de nombreux jeunes mariés et que les tourtereaux en question conservent un souvenir mémorable de leur petit tour en 201. Beaucoup d'entre eux sont toujours à Montauban, d'autres ont eu l'impertinence d'en partir, mais la voiture, fidèle, se destine à ne jamais quitter cette ville. Grand bien lui en fasse !

LIRE AUSSI

- Essai Peugeot 201 Coupé De Luxe [Gazoline n°234].
- Essai Peugeot 201 Commerciale [Gazoline n°58].
- Coups de cœur Peugeot 201 [Gazoline n°244, 330].
- Guide d'achat Peugeot 201 [Gazoline n°161].

"daté". Par rapport aux premières 201, la pédale d'accélérateur a migré sur la droite, ce qui rend l'ergonomie de cette version un peu plus "actuelle". En revanche, sa boîte est toujours un peu rétive. La montée des rapports est correcte lorsque l'on prend le temps de trouver le régime de synchronisation, mais la descente nécessite davantage de doigté. Pourtant, la conduite de la 201 D est accessible. L'auto est légère, la direction va tout seul malgré un petit jeu et le freinage à câbles est... d'époque. Le triplement des distances de sécurité est une nécessité, mais ça, tous les conducteurs d'avant-guerre le savent. Cela étant dit, la facilité d'ensemble de cette auto en fait un modèle judicieux à conseiller aux potentiels néo-possesseurs de voitures de ces époques désormais lointaines. Croyez-moi sur parole, l'univers des avant-guerres est un autre monde fait de dépaysement extrême et d'émerveillement permanent pour le conducteur, pour les passagers mais aussi pour toutes les personnes croisées sur votre chemin. Encore faut-il oser franchir le pas. Après, je vous garantis qu'il est compliqué de revenir en arrière. A conduire, la 201 est paisible et grâce à son

Passeport technique Peugeot 201 D

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal AV (type SER 2), bloc et culasse amovible en fonte, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes latérales par cylindre actionnées par l'intermédiaire de poussoirs réglables, rappel par ressorts hélicoïdaux, vilebrequin sur trois paliers, antifriction par régule, graissage sous pression par pompe mécanique à engrenages + filtre ■ Cylindrée : 1 307 cm³ ■ Alésage x course : 68 x 90 mm ■ Puissance maxi : 28 ch à 3 450 tr/mn ■ Rapport volumétrique : 6:1 ■ Alimentation : un carburateur simple corps horizontal Solex ■ Système électrique : 12 V avec 2 batteries 6 V, bobine et distributeur, dynamo ■ Refroidissement : liquide avec pompe mécanique et ventilateur entraîné par le moteur.

TRANSMISSION

Roues AR motrices par pont à vis hypoïde ■ Embayage : monodisque à sec à commande mécanique ■ Boîte de vitesses : 3 rapports dont deux semi-synchronisés + MAR (puis 2^e et 3^e syn-

chronisés à partir du n° 515203 courant 1935), levier au plancher ■ Rapports de boîte : 1^{re} : 0,284 - 2^e : 0,533 - 3^e : 1 - MAR : 0,231 ■ Rapport de pont : 4x20 (0,200).

STRUCTURE

Torpédo commercial 4 places, châssis "Bloctube" formé de longerons en U munis d'une tôle de fermeture et de trois traverses ■ Suspension AV : roues indépendantes par bras inférieurs oscillants en acier matricé triangulés avec tirants obliques en tôle emboutie et ressort semi-elliptique transversal faisant fonction de bras supérieurs + amortisseurs hydrauliques à leviers ■ Suspension AR : essieu rigide guidé par tube de réaction, ressorts quart-elliptiques longitudinaux inversés disposés à l'oblique ■ Roues : en tôle à voile plein ■ Pneumatiques : 130 x 40 ■ Freins : tambours AV/AR à commande mécanique par câbles ■ Frein à main : mécanique, sur les roues AR ■ Direction : à boîtier ■ Rayon de braquage : 5,10 m ■ Dimensions (L x l x h) :

4,04 x 1,50 x 1,50 m ■ Empattement : 2,340 m ■ Voies AV/AR : 1,210/1,243 m ■ Masse : 900 kg à vide en ordre de marche.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 85 km/h ■ Consommation : 9 à 11 l/100 km (constructeur).

PRODUCTION

Septembre 1934 - septembre 1936 : 13 174 exemplaires de "201 D" sur un total de 142 309 Peugeot 201 toutes séries confondues de juillet 1929 à septembre 1937 ■ Tarif 1934 (coach standard) : 14 900 F (pour comparaison, Renault Monaquatre berline commerciale : 18 100 F, Citroën 8 NH berline : 19 000 F) ■ Type Mines : 201D ■ Puissance fiscale : 7 CV.

COTATION

La cote des populaires d'avant-guerre s'essouffle. Une auto de ce type peut aujourd'hui se négocier moins de 6 000 euros, mais aux yeux de Jean-Pierre, elle n'a pas de prix. Et on le comprend !