

Etant donné la grande diversité des modèles connus sous cette dénomination, nous croyons préférable de ne présenter, ici, que les véhicules sortis de juillet 1929 à septembre 1934 (de 201 à 201 B.R.). Nous examinerons ci-contre les autres modèles de cette populaire série. La puissance fiscale de ces voitures est de 6 CV et leurs caractéristiques principales n'ont pas varié au cours de ces cinq années.

## CHASSIS

Classique jusqu'à la 201 B; à partir de ce modèle remplacé par le cadre « bloctube » à longerons tubulaires.

## MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage, 63; course, 90. Cylindrée, 1.222 cm<sup>3</sup>. Taux de compression, 5,75. Puissance réelle, 23 CV à 3.500 t/mn. Culasse fonte. Vilebrequin à deux paliers. Carburateur Solex horizontal 26 F.H.; pour les 201, 201 C et 201 B. Réglage normal, gicleur de ralenti 50. Pour les 201 B.R., carburateur 26 B.F.H. Buse 18, gicleur principal 95, ralenti 50. B.F.H.D., buse 18, gicleur principal 100, ralenti 50. Allumage par batterie de deux blocs de 6 V. 45 ampères; bobine et delco. Distribution par chaîne. Graissage sous pression. Capacité en eau, 8,5 l. Circuit à pompe.

## EMBRAYAGE

Une des garnitures est fixée au volant, l'autre au plateau mobile, de sorte que le disque d'embrayage est nu. La butée est du type à billes. Un embrayage Comète Ferodo type P.K. 10 avec butée à bague graphitée a été monté par la suite.

## BOITE DE VITESSES

3 vitesses et m. ar. non synchronisées. Capacité en huile : 0,8 litre.

## TRANSMISSION

Transmission et pont forment un ensemble, l'arbre étant logé dans le tube de poussée. Capacité en huile du pont ar.: 1,2 l.

## SUSPENSION

Suspension à roues avant indépendantes, sauf sur les premières séries; ressorts à lames transversales. Suspension arrière réalisée par deux ressorts demicantilevers obliques et inversés.

## DIRECTION

La direction est du type à vis et roues dentées. Pas de barre d'accouplement rigide, mais deux demi-barres réunies à un relais articulé à la tête de l'essieu.

## FREINS

Freins sur les quatre roues par tringles à chapes réglables, puis par la suite à câbles.

## RESERVOIR D'ESSENCE

En charge, 29 l. sur les premiers modèles, 32 l. sur les 201 C et 201 B, 40 l. sur les séries B.R.

## POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Le train avant étant d'un type assez nouveau pour l'époque (la 201 fut la première des voitures de série à être construite à roues avant indépendantes) demande un examen approfondi et une étude sérieuse du jeu de la direction. Pont arrière dont la couronne de bronze peut, par un long usage et l'emploi d'huile non appropriée, avoir subi une usure dangereuse.

## SES POSSIBILITES

### NEUVE

La 201 est le premier modèle fabriqué en grande série par les usines Peugeot, et si l'on considère que, durant les années de 1930 à 1934, les chaînes produisirent environ trente mille 201 par an, on ne peut s'étonner que ce modèle soit encore un des plus courants sur le marché de l'occasion.

Une 201 parcourut, en 1931, 2.136 km en 24 heures sur la piste de Montlhéry, ce qui représente une moyenne de 89 km/h. La maison Peugeot fit contrôler cette performance par l'A.C.F.

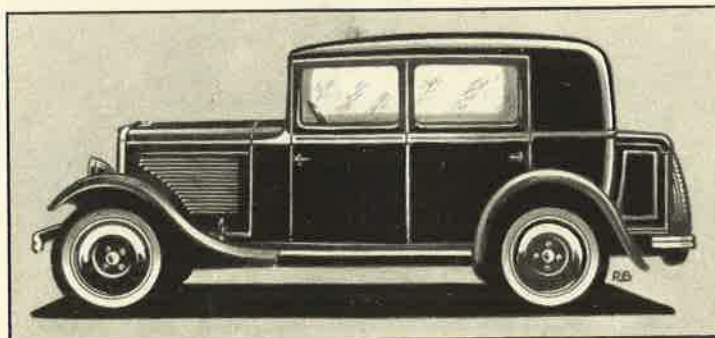
CONSOMMATION: Les catalogues annonçaient une consommation d'essence de 8 à 10 litres aux 100 km et reconnaissaient comme normale une consommation d'huile de 0,25 à 0,6 litre aux 1.000 km.

### ACTUELLEMENT

Voiture sans prétention, mais sans histoires, peut encore rendre de grands services à des usagers ayant besoin d'un outil de travail robuste et peu fragile, mais ne recherchant ni l'élégance, ni de brillantes performances et n'ayant pas à demander de trop gros efforts au véhicule. Certainement plus pratique qu'agréable. Il est encore possible de maintenir une vitesse de croisière de l'ordre de 60 à 65 km/h, le moteur permettant des pointes beaucoup plus élevées, 80/85 km/h, mais les vibrations qui se produisent alors enlèvent toute impression de sécurité.

CONSOMMATION: Très près du maximum annoncé, soit environ 9,5 à 10 litres.

La plupart de ces voitures ayant un kilométrage élevé, la consommation d'huile a dépassé les prévisions et oscille en moyenne aux alentours de 1,5 à 2 litres aux 1.000 km.



## SES AVANTAGES

Voiture robuste, de conception simple, dotée d'un moteur très résistant et assez souple. Assez bons démarrages, bien que nécessitant parfois la manivelle. Entretien facile et peu onéreux. Véhicule ne craignant pas les mauvaises routes. Bien que n'ayant pas une vitesse de croisière élevée, permet de rouler à une allure fort régulière.

Accès facile. Assez bonne habitabilité. Tableau de bord assez complet.

Bonne aération par glaces descendantes et par un pare-brise ouvrant largement au moyen d'un système réglable à volonté.

Aménagement intérieur élégant et assez luxueux pour l'époque.

## SES DEFAUTS

Moteur bruyant, trop mou; vibrations à haut régime. Mauvaise étanchéité entre le moteur et la cabine, laissant passer des odeurs désagréables.

Boîte d'un maniement peu aisé, souvent bruyante en rétrogradant, 2<sup>e</sup> vitesse un peu courte. Direction assez dure. Freins d'une efficacité relative.

Impression générale de lourdeur. Suspension très dure. Voiture trop sensible au vent. Bruits de carrosserie imputables à son âge.

Consommation élevée par rapport aux performances et aux services rendus; certaines voitures de la même époque, plus spacieuses et plus puissantes, ont une consommation sensiblement égale.

## AMENAGEMENT

Signe d'une époque heureuse, le nombre des carrosseries offertes pour les premières séries était de 15 modèles différents...

Par la suite, le souci d'abaisser le prix de revient, ramena ce chiffre à six seulement, plus les séries utilitaires.

Les carrosseries les plus courantes sont la conduite intérieure qui, dans diverses séries, existait en quatre et six places, la commerciale pour laquelle on trouve plusieurs modèles selon les années, le coupé tôlé et le cabriolet.

## CONFORT

Etudiés avec le souci de plaire à une vaste clientèle, les divers modèles étaient à cet égard assez satisfaisants dans leur ensemble. Bien que ne donnant pas extérieurement une impression très favorable, ils offrent une place utilisable très largement suffisante. Les sièges s'évertuent de leur mieux à compenser les défauts de la suspension.

La décoration intérieure est tout à fait dans le style de l'époque; elle dénote un souci de luxe.

## PNEUMATIQUES

Jusqu'aux 201 B exclues, les voitures étaient équipées en 12x45. Cette dimension restant encore actuellement dans le commerce, la plupart de ces voitures sont encore chaussées aux cotes d'origine. Les 201 B et B.R. étaient équipées, initialement, en 140x40 ou 130x40. Là encore, la dimension d'origine peut être conservée, ces pneumatiques étant toujours de vente courante. On note cependant une tendance des usagers à surprofiler leurs véhicules dans l'intention, vraisemblablement, d'obtenir une suspension plus souple. Il semble, néanmoins, d'après certains usagers, qu'il n'y ait pas intérêt à adopter des pneus de la catégorie 400.

## ENTRETIEN

Si les usines Peugeot ont interrompu la fabrication d'une grande partie des pièces détachées, les fabricants de pièces adaptables se sont substitués à elles et il n'est pas de panne qu'il ne soit possible de réparer faute de pièces.

**PRIX ACTUEL**  
de 60 à 120.000 francs

## PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

D'un prix d'achat très bas, leur cote ne varie que dans de très faibles proportions. En revanche, ayant, dans la plupart des cas, déjà fourni de longs efforts, les 201 échappent difficilement à certaines remises en état partielles. Les frais d'entretien général sont faibles, mais compensés par la consommation.

Si les caractéristiques des premières séries de cinq premières années, il n'en a pas été de même septembre 1936, nous avons vu apparaître la 1937 de la 201 M., 8 CV. Malgré les différences nous pourrions aisément

## CHASSIS

Châssis « Bloctube » à longerons tubulaires du même type que sur la 201-B.R.; courts pour les 201-D, longs pour les 201-M.

## MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Pour la 201-D, moteur type S.E.R.-2, alésage 68, course 90. Cylindrée 1.307 cm<sup>3</sup>. Taux de compression, 6. Puissance réelle, 28 CV à 4.000 t/m. Culasse fonte. Vilebrequin à 3 paliers. Carburateur Solex horizontal 26-B.H.F.D. Buse, 19. Gicleur principal, 100. Gicleur de ralenti 50.

Pour la 201 M., moteur type S.E.R.-5, alésage 72, course 90. Cylindrée, 1.465 cm<sup>3</sup>. Taux de compression, 6. Puissance réelle, 35 CV à 4.000 t/m. Culasse fonte. Vilebrequin à 3 paliers. Carburateur Solex 30-R.R.I.P. Réglage courant. Buse, 22. Gicleur principal, 115. Gicleur de ralenti 45.

Pour les deux modèles, allumage par batterie 12 V, 45 ampères; bobine et delco. Distribution par chaîne, graissage sous pression. Capacité du carter d'huile, 7 litres. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau, 10 litres.

## EMBRAYAGE

Type à disque unique fonctionnant à sec.

## BOITE DE VITESSES

Formant bloc avec le moteur, trois vitesses et M. AR. synchronisées. Capacité en huile, 1,2 l.

## TRANSMISSION

Pont arrière à couronne de bronze et vis sans fin, système différentiel. Arbre de transmission soutenu en son milieu par roulement à billes.

## SUSPENSION

Ressort avant transversal du type auto-amorti. Roues avant indépendantes. Ressort arrière semi-elliptique disposé d'arrière en avant. Amortisseurs hydrauliques Peugeot à double effet.

## DIRECTION

Type à roue et vis sans fin. Elle commande les fusées par une barre montée à rotules. La colonne de direction renferme la commande du contacteur électrique.

## FREINS

Par tringles sur les quatre roues qui sont munies de freins à mâchoire intérieure extensible avec garniture.

## RESERVOIR D'ESSENCE

En charge, contenance 45 l.

## POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Tringlerie de freins. Soupapes et commande de soupapes. Direction. Train avant qui doit avoir été parfaitement entretenu sous peine d'avoir pris un jeu difficilement rattrapable. Pont arrière, dont la couronne de bronze peut accuser une certaine usure. Etat des amortisseurs qui, sur la plupart des anciennes voitures, ont été trop souvent négligés.

## SES POSSIBILITES

### NEUVE

La 201-D, a marqué chez Peugeot l'apparition des premières carrosseries de lignes aérodynamiques. Le constructeur ayant adopté, simultanément à cette amélioration, une cylindrée légèrement plus élevée, donnait alors ces voitures comme pouvant atteindre le 100 à l'heure, annonce bien alléchante à une époque où la vitesse moyenne de circulation était bien inférieure à celle d'aujourd'hui. La 201-M., un peu plus puissante, n'avait cependant qu'une vitesse égale, étant dotée d'une carrosserie plus lourde.

CONSOMMATION: La documentation Peugeot annonçait pour ces deux modèles, une consommation d'essence de l'ordre de 9 à 11 litres et admettait une consommation d'huile de 0,125 à 0,250 litre.



## SES AVANTAGES

De même conception que les premières 201, ces deux modèles en ont conservé les qualités de robustesse indéfectibles.

Plus souples, beaucoup plus silencieuses, plus agréables à conduire, mieux suspendues malgré une tendance au tangage, elles donnent une impression de véhicule plus moderne. De fabrication assez soignée, relativement bien finies, munies d'une peinture et de chromes de bonne qualité, la plupart ont résisté à l'attaque des ans.

Elles permettent de rouler à une allure régulière pour un entretien relativement peu onéreux. Assez bonne aération. Habitabilité suffisante, surtout pour les 201-M.