201

s sous cette dénomination, nous croyons de juillet 1929 à septembre 1934 (de 201 modèles de cette populaire série. La s caractéristiques principales n'ont pas nq années.

ES

CTUELLEMENT

re sans prétention, mais stoires, peut encore ren- grands services à des ayant besoin d'un outil ail robuste et peu fragile, e recherchant ni l'élé- ni de brillantes perfor- et n'ayant pas à de- de trop gros efforts au . Certainement plus pra- 'agréable. Il est encore de maintenir une vi- e croisière de l'ordre de km/h, le moteur permet- s pointes beaucoup plus 80/85 km/h, mais les vi- qui se produisent alors t toute impression de

SOMMATION: Très près timum annoncé, soit en- 5 à 10 litres.
lupart de ces voitures un kilométrage élevé, la mation d'huile a dépassé évisions et oscille en e aux alentours de 1,5 à aux 1.000 km.

SES DEFAUTS

ur bruyant, trop mou; vi- à haut régime. Mau- anchéité entre le moteur bine, laissant passer des désagréables.
d'un maniement peu uvent bruyante en rétro- 2e vitesse un peu courte. n assez dure. Freins fficacité relative.
ession générale de lour- uspension très dure. Voi- op sensible au vent. de carrosserie imputables ge.
mmation élevée par rap- x performances et aux rendus ; certaines voi- e la même époque, plus es et plus puissantes, consommation sensible- gale.

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 glaces, 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 12×45. 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 140×40 ou 130×40. 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

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

201 D et M

PEUGEOT

Si les caractéristiques des premières séries de 201 étaient restées inchangées au cours des cinq premières années, il n'en a pas été de même pour les derniers modèles. De septembre 1934 à septembre 1936, nous avons vu apparaître la 201 D., 7 CV, suivie de août 1936 à septembre 1937 de la 201 M., 8 CV. Malgré les différences fondamentales existant entre ces deux séries, nous pourrons aisément les étudier ensemble.

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 cm³. 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 cm³. 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 chaine, 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.

SES POSSIBILITES

NEUVE

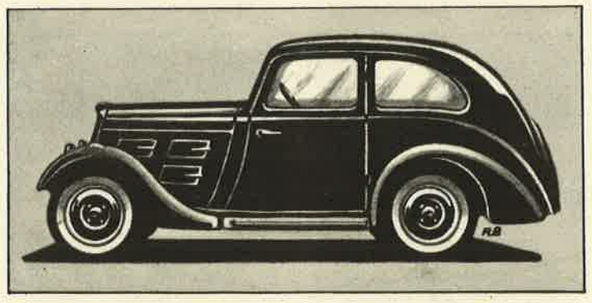
La 201-D. a marqué chez Peugeot l'apparition des premières carrosseries de lignes aérodynamiques. Le constructeur ayant adopté, simultanément à cette amélioration, une cylindrée légèrement plus élevée, donnait alors ces voitures comme pouvant atteindre le 100 à l'heure, annonce bien alléchante à une 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.

ACTUELLEMENT

Ces voitures sont restées plus agréables que leurs sœurs plus âgées. Ayant moins de vibrations à haut régime, elles permettent encore une utilisation en pointe de l'ordre de 90 km/h pour la 201-D. et 95 km/h pour la 201-M. Toutefois, les vitesses de croisière de ces deux modèles sont à peu près identiques : 65 à 75 km/h, ce qui permet encore d'obtenir une moyenne acceptable.

CONSOMMATION : La moyenne reconnue par les usagers est actuellement de 9,5 à 10,5 litres aux 100 km pour les 201-D. et de 11,5 à 12 litres pour les 201-M. Les voitures de ces modèles circulant encore à l'heure actuelle ayant un kilométrage variant dans de très larges proportions, il est assez difficile de déterminer une consommation d'huile moyenne. Toutefois, il semble que l'on puisse admettre, dans la plupart des cas, 1 litre aux 1.000 km.



SES AVANTAGES

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

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.

SES DEFAUTS

Manque de nervosité. Moteur donnant une impression de faiblesse par rapport au poids de l'ensemble. Consommation un peu élevée pour les performances. Train avant ayant tendance à prendre du jeu s'il n'est pas parfaitement entretenu. Tenue de route moyenne. Très sensible au vent en raison de sa hauteur. Visibilité imparfaite. Batterie mal placée et se révélant trop faible pour les démarrages à froid. Freins très moyens nécessitant de fréquents réglages. Graisseurs très nombreux et pour certains peu accessibles. Passage de vitesses nécessitant fréquemment le double débrayage. Assez longue à chauffer et n'atteignant sa puissance optimum qu'à une certaine température. Rayon de braquage un peu faible.

AMENAGEMENT

Le nombre des carrosseries offertes à l'acquéreur était en nombre beaucoup plus restreint que pour les premiers modèles sortis. On trouve surtout, pour les 201-D., les conduites intérieures 2 portes, 4 places, et pour les 201-M., les limousines, 4 portes, 6 glaces, 5 places. Il existe également deux modèles de coupés décapotables, un modèle commercial et plusieurs modèles utilitaires. Le radiateur s'est incliné en coupe-vent, les striures du capot ont fait place à trois ventillons, et l'arrière a pris une ligne dite « queue-de-castor ».

CONFORT

La modernisation des modèles s'est répercutée également sur l'ensemble des accessoires intérieurs. On note l'apparition d'un tableau de bord équipé d'un mono-cadran assez complet et de lecture facile. Accessibilité aisée pour toutes les places dans les 201-M., mais beaucoup moins facile dans les 201-D., étant donné l'absence de portières arrière. L'apparition des lignes modernes a entraîné une très sensible réduction de la hauteur du pare-bise au détriment de la visibilité.

PNEUMATIQUES

La 201-D. était équipée de pneus 130×40, la 201-M., de 140/40. Il semble que les 130×40 étaient un peu faibles, même pour ce modèle plus léger. La plupart des usagers, pour remédier à une usure trop rapide, les ont abandonnés et remplacés par des 140×40. Beaucoup y ont trouvé, outre une plus grande résistance à l'usure, un confort légèrement accru, et cela, semble-t-il, sans inconvénients majeurs. Ces deux dimensions étant facilement disponibles dans le commerce, surtout les 140×40 qui sont encore fabriqués par presque toutes les grandes marques, il n'est pas nécessaire de chercher de dimensions de remplacement.

ENTRETIEN

Comme pour les premiers modèles de 201, il n'existe plus, à l'heure actuelle, de pièces détachées d'origine en vente dans le commerce. Toutefois, il est encore possible de se réapprovisionner en pièces adaptables chez tous les principaux marchands de pièces détachées. Le seul inconvénient étant évidemment le prix de revient plus élevé de cette formule.

PRIX ACTUEL
de 130 à 150.000 francs

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.

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Fort abordables à l'achat, ne perdant que très lentement sur leur cote de revente, d'un amortissement pratiquement négligeable. Si l'on n'est pas obligé de procéder à une remise en état trop complète, il est permis de les considérer comme relativement économiques, malgré leur consommation d'essence un peu élevée.