

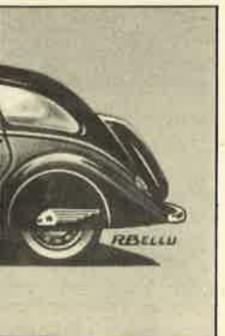
de publicitaire d'envergure, la 402 sa conception moderne lui valurent un « 1. Malgré la diversité des modèles et vue d'ensemble ». La puissance fiscale du moteur TH et de 12 CV pour celles de 12.

AMENAGEMENT

ACTUELLEMENT

Les caractéristiques de ces modèles sont encore, sans prétendre à la perfection, brillantes performant capables d'atteindre des vitesses de pointe fort honorables. Les 402 B ont la plupart atteignent 120 à 130 km/h. La vitesse de croisière est au-dessous de ces vitesses. On ne peut guère dire que les 402 à 90 ou 100 km/h. Les moyennes obtenues dans ces conditions restent acceptables et oscillent autour de 70 km/h.

CONSUMMATION : La consommation des 402 est en partie due à la charge transportée. La vitesse de croisière varie dans des proportions sensibles de 11 à 14 litres pour une consommation d'huile de l'ordre de 1 à 1,5 litres ; elle augmente rapidement dès que le moteur commence à travailler.



LES DEFANTS

Le bruit, surtout en intermédiaires. Voiture en certains cas une impression de lourdeur. Malgré les progrès de la synchronisation, les vitesses nécessitent un double débrayage. L'absence de bagues de guidage et des triangulaires dans l'axe avant. Carrossage nécessitant de fréquentes réparations et parfois difficiles. Direction prédisposant du jeu en raison d'un nombre d'articulations. La route aléatoire à vitesse élevée. Si les amortisseurs ne sont pas en parfait état, la voiture se comporte comme une serpente légèrement tordue. La position des amortisseurs diminue l'efficacité du moteur.

CONFORT

De vastes dimensions intérieures, la berline dénotait un souci de confort relativement poussé. Peu de voitures modernes offrent encore autant de commodités que ce modèle périmé. Les garnitures étaient soignées, les aménagements intérieurs assez bien étudiés, seule la qualité de certains accessoires a été fortement déplorée. Il est regrettable également que la carrosserie ait une certaine tendance à la dislocation, particulièrement à l'avant où l'ensemble des ailes, du capot et de la calandre prend souvent un certain jeu.

PNEUMATIQUES

Selon les modèles, les 402 étaient équipées d'origine en 150x40 pour les 402, 140x40 pour les 402 légères, 165x400 pour les 402 B et les 402 B légères. Ces dimensions étant encore de vente courante, il ne semble pas nécessaire de chercher de dimensions de remplacement. On note cependant une tendance des usagers à surprofiler légèrement leur voiture afin d'augmenter le confort et de diminuer l'usure des pneumatiques.

ENTRETIEN

Le constructeur est encore en mesure de fournir en pièces d'origine tous les organes mécaniques nécessaires à l'entretien ou à la réparation de ses modèles. En ce qui concerne l'échange standard du moteur, certains concessionnaires acceptent encore de s'en charger et pour un moteur normalement usé, le coût de l'opération est d'environ 65.000 francs. Dans ce cas, une garantie de six mois est accordée.

PRIX ACTUEL
de 130 à 200.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

La 402 ayant été bien entretenue est capable d'accomplir un kilométrage important sans accidents mécaniques trop graves. Leur cote étant relativement basse, on peut espérer un prix de revient kilométrique intéressant en fonction de la charge ou du nombre de personnes transportées.

La 202 PEUGEOT a fait son apparition en janvier 1936. Sa fabrication s'est poursuivie jusqu'en juillet 1948. Malgré les modifications qui sont intervenues pendant cette période et dont la principale est le remplacement de la suspension avant à barres de torsion par un ressort transversal, nous étudierons, ensemble, ces diverses séries : 202, 202 B et 202 BH. La puissance fiscale de ces modèles est de 6 CV.

CHASSIS

Sur la première série de 202, le châssis s'arrête avant le pont arrière, alors que, par la suite (à partir de 1939), il se prolongera jusqu'au-dessus du pont.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes culbutées, chemises humides rapportées. Alésage 68, course 78. Cylindrée 1133 cm³. Taux de compression 7. Puissance réelle 30 CV à 3500 t/m. Culasse en alpac. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex inversé. Allumage par batterie 12 volts, 40 ampères, bobine et delco. Distribution par chaîne. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 4 litres. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau 8,5 litres.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec.

BOITE DE VITESSES

3 vitesses et marche arrière, 2^e et 3^e synchronisées. Capacité en huile 0,6 litre.

TRANSMISSION

Par arbre tubulaire relié à la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'un joint de cardan, montée rigide sur le pont arrière. Le pont arrière est du type à roue et vis sans fin. Capacité en huile 1 l. 2.

SUSPENSION

Sur les modèles 1938, la suspension avant est par barre de torsion. A partir de 1939, ce système est remplacé par un ressort transversal. A l'arrière pour tous les modèles, ressorts Cantilever latéraux. Sur les modèles munis de barres de torsion, amortisseurs à friction. Par la suite, amortisseurs hydrauliques Peugeot à double effet.

DIRECTION

Du type à vis sans fin et secteur montée sur roulements à rouleaux indéformables. La colonne de direction renferme la commande du contacteur électrique.

FREINS

Sur les 202 et 202 B, freins Bendix auto-serreurs, commandés par câbles et gaines souples spéciales. Sur les 202 BH, freins Lockheed.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 45 litres. Jusqu'en mai 1946, le bouchon de remplissage se trouve au centre de la roue de secours. Par la suite, il est ramené sur le côté de la carrosserie.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

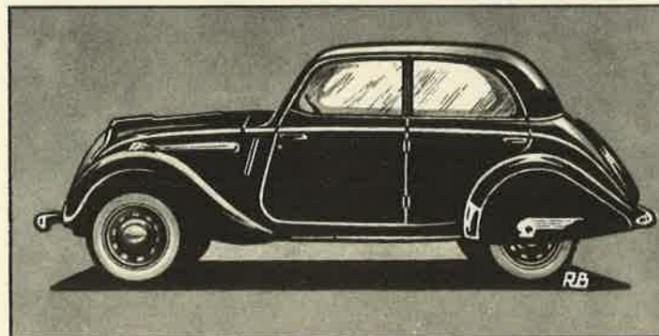
Les bruits anormaux du moteur qui peuvent provenir d'un mauvais réglage de la culbuterie ou, fait plus ennuyeux, du mauvais état de la chaîne de distribution. Etat général du train avant qui a une grosse influence sur la direction. Jeu de la direction. Etat des amortisseurs et de leurs fixations. Si possible, étanchéité du véhicule.

SES POSSIBILITES

NEUVE

Une 202, prélevée au hasard sur la chaîne de Sochaux, le 7 septembre 1938, a accompli, sous le contrôle officiel et ininterrompu de l'A.C.F., un raid routier de 7.848 km, dont 193 en haute montagne. La consommation moyenne au cours de cette épreuve a été de 7,03 litres aux 100 km, pour une moyenne de 60,9 km/h. Le rayon d'action maximum avec le plein du réservoir (45,2 litres), a été de 735 km, couverts à la moyenne de 55,8 km/h, soit 6,5 litres aux 100. Un essai de vitesse pure a permis à ce même véhicule de maintenir, à Montlhéry, pendant 400 km, la moyenne de 106,955 km/h. Toutefois, les services commerciaux, plus modestes, annonçaient une vitesse maximum de 100 km/h.

CONSUMMATION : Les 202 devaient avoir une consommation de 7 à 8,5 litres aux 100 km.



SES AVANTAGES

Voiture résistante, relativement sobre. Moteur suffisant sans être nerveux. Assez bonne grimpeuse. Bonne accessibilité des organes moteur. Passage des vitesses aisé en montant. Direction douce et très bon rayon de braquage. Freins suffisamment efficaces. Tenue de route acceptable pour les modèles à ressort avant transversal, sous réserve du parfait état des amortisseurs. Ensemble assez confortable. Habitabilité satisfaisante. Aération suffisante sur les modèles sans toit ouvrant, très bonne sur les modèles munis de toit ouvrant. Chauffage très efficace mais n'étant monté en série que sur les 202 BH. Très bonne visibilité.

ACTUELLEMENT

Classée, quant à sa puissance fiscale, parmi les petites voitures, la 202 peut encore rendre des services très appréciables, allant même jusqu'à concurrencer les voitures moyennes de la même époque. La vitesse de pointe annoncée commercialement par le constructeur est réelle et la plupart des 202 atteignent aisément de 95 à 100 km/h. La vitesse de croisière raisonnable se situe aux alentours de 80 km/h, permettant d'accomplir des moyennes de 60, voire 65 km/h.

CONSUMMATION : Il ne semble pas y avoir d'écart de consommation important parmi les divers modèles de 202. D'une façon générale, les usagers indiquent une consommation de l'ordre de 8 à 9 litres aux 100 km.

SES DEFANTS

Ensemble bruyant : Moteur bruyant. Embrayage bruyant. Double débrayage souvent nécessaire pour rétrograder, inconvénient dû à l'usure des pignons synchro. Direction ayant tendance à prendre du jeu. Tenue de route défectueuse sur les modèles à barre de torsion et sur les véhicules n'ayant pas de parfaits amortisseurs. D'une façon générale, tous les modèles ont tendance à se coucher dans les virages, à chasser de l'arrière, et à tanguer sur routes ondulées. Suspension un peu dure. Freins souvent brutaux à l'avant pour les modèles munis de freins Bendix, durs et assez peu progressifs sur les modèles équipés de freins Lockheed. Contacteur électrique mal placé. Pare-chocs trop petit et peu accessible.

AMENAGEMENT

L'aspect extérieur de la 202 est une réduction de la ligne fuseau adoptée par Peugeot lors du lancement de la 402. Les carrosseries offertes à la clientèle étaient : berline 4 portes 4 places sans toit ouvrant dans les séries normales, avec toit ouvrant dans les séries de luxe ; berline 4 portes 4 places découvrable et coupé décapotable 2 portes 2/3 places.

CONFORT

Il est assez curieux de constater que l'ensemble de cette voiture est assez confortable, alors qu'un examen détaillé ne donne pas des résultats particulièrement brillants. En effet, l'accessibilité aux places arrière est très moyenne, les aménagements intérieurs sans éclat, et les accessoires passables. Le tableau de bord est cependant suffisant et assez lisible. La position du volant est généralement considérée comme agréable et les sièges sont assez confortables. Les cotes intérieures offrent quatre places appréciables et même la possibilité de transporter cinq personnes.

PNEUMATIQUES

Les premières 202 sont sorties montées en 130 x 40. Cette dimension a, cependant, très rapidement été abandonnée au profit des 145 x 400, puis, à partir de février 1947, les 202 BH sont sorties équipées de pneumatiques de 155 x 400. Il semble que la presque totalité des usagers ait adopté cette dernière dimension qui apparaît être la plus en rapport avec le poids et les caractéristiques de ce véhicule.

ENTRETIEN

Le constructeur est encore en mesure de fournir en origine toutes les pièces mécaniques nécessaires à l'entretien et à la réparation de ces modèles. En ce qui concerne la tolérance, l'approvisionnement en pièces d'origine est moins complet, mais il est toujours possible de faire appel, pour les quelques organes manquants, aux fabricants de pièces adaptables. Les usines Peugeot, par l'intermédiaire de leurs concessionnaires, acceptent l'échange standard des moteurs 202 au prix de base de 75.000 fr., somme dont il y a lieu de déduire par la suite le prix de reprise de l'ancien moteur qui peut varier de 3 à 20.000 fr. selon les cas.

PRIX ACTUEL
de 170 à 280.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Si les premières séries sont d'un prix d'achat très bas, les séries d'après guerre ont maintenu une cote d'occasion relativement élevée. Néanmoins, la consommation d'essence, la faible puissance fiscale, alliées à la résistance du véhicule et aux facilités d'entretien et de réparation, permettent d'obtenir un prix de revient kilométrique fort intéressant.