

1929

1920/1930



Peugeot 201

Un sacré premier numéro !

Première d'une série
- la série « 200 » -
qui dure depuis
soixante-dix ans,
mais également
première Peugeot
dont la désignation
comporte un zéro central,
la 201 inaugure
une famille de modèles
évolutifs bien adaptés
à leur marché.



B © Archives Dominique Pascal.

Bien carrée, équilibrée dans ses proportions, la 201 reprend le style de la 12-Six. Economique et robuste, elle « sauve » et arme la marque à la veille de la grande crise.

Quand la 201 apparaît officiellement au Salon de Paris de 1929, elle est plus qu'espérée par les dirigeants du groupe et les agents de la marque. En effet, si le niveau d'affaires a été satisfaisant depuis 1919, ce résultat est dû en grande partie à la Quadrilette et à ses dérivés 5 CV, les types 172 et 190. Mais, vers 1925, ces derniers sont visiblement dépassés, et la concurrence des Citroën et des 6 CV Renault est rude.

Une naissance attendue

Peugeot, en proie à des difficultés financières, a provisoirement recours aux banques et aux bons offices de Lucien Rosengart, qui siège au conseil d'administration. En 1928, la marque lance l'étude d'une nouvelle petite voiture de 6 CV et creuse un peu plus ses déficits. Pour couronner le tout, l'un des banquiers membres du conseil d'administration de l'entreprise, Oustric, est cité dans un retentissant scandale financier, l'affaire Marthe Hanau (une escroquerie aux dépens des petits épargnants).

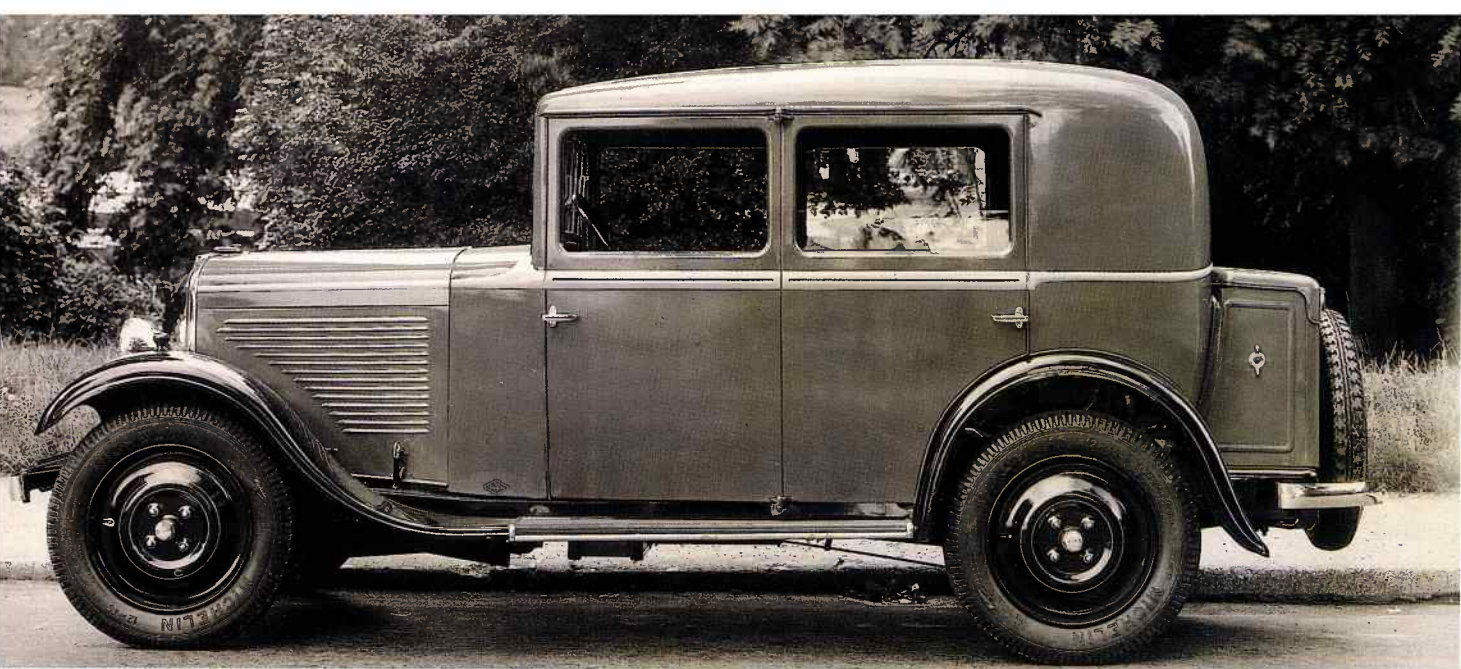
Au Salon de 1929, la 201 séduit par ses lignes simples, ses dimensions compactes, sa mécanique classique et ses volumes bien équilibrés. Son style rappelle celui de la 12 CV 6 cylindres du Salon 1927, appelée à remplacer les coûteuses 14 et 18 CV sans soupapes. Mais les ventes de la 12-Six piétinent. La 201 bénéficie donc de l'esthétique nette et modernisée du haut de gamme. Elle offre quatre vraies places malgré sa voie réduite à 110 cm. Avec une boîte à 3 rapports (par économie), ses 23 ch réels l'emmènent à 85 km/h. Malgré ses deux paliers, le moteur à soupapes latérales se montre très robuste et résistant à l'usure. Il est pourtant capable de tourner à 3 500 tr/mn, régime élevé à l'époque pour une voiture de

COTES SUR LE MARCHÉ DE LA COLLECTION

Une berline 201 de collection en bon état cote entre **35 000 F** et **45 000 F** (entre 5 336 € et 6 860 €), un coupé ou un cabriolet, entre **60 000 F** et **70 000 F** (entre 9 147 € et 10 671 €).

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Peugeot.
Type :	201.
Moteur :	4 cylindres en ligne.
Cylindrée :	1 122 cm ³ .
Alésage x course :	63 x 90 mm.
Puissance :	23 ch à 3 500 tr/mn.
Alimentation :	1 carburateur.
Distribution :	soupapes latérales.
Allumage :	batterie et allumeur.
Transmission :	boîte à 3 rapports.
Pneumatiques :	12 x 45.
Empattement :	245/247 cm.
Voie avant :	110 cm.
Voie arrière :	115 cm.
Longueur :	380 cm.
Largeur :	135 cm.
Poids :	900 kg.
Vitesse maximale :	85 km/h.



© Archives Dominique Pascal.

La berline 201 C (pour « confort »), lancée au Salon de Paris 1931, est reconnaissable à ses crevés de capot horizontaux. Avec ses roues avant indépendantes, elle apparaît plus moderne que bien des modèles de luxe.

série. Enfin, la 201 présente une affinité technique avec les Bugatti : elle possède des ressorts arrière quart-elliptiques inversés, comme les modèles de Molsheim, mais montés obliquement.

SÉRIALES COMPÉTITION

Pour la compétition, Peugeot prépara des 201 spéciales, comme les 201 S et 201 CS, allégées, dont le moteur était poussé à 30 ch. La plus étrange de ces spéciales reste la 201 X à moteur 4 cylindres Bugatti (équivalent à la moitié d'un type 35). C'est au volant d'une 201 X que le pilote officiel de Peugeot, André Boillot, frère de Georges, trouva la mort en 1932, dans une course de côte.



© Archives Dominique Pascal.

En 1932, la gamme 301 vient s'ajouter à la gamme 201. La sobriété du message publicitaire laisserait penser que les Peugeot se vendaient toutes seules.

Une gamme variée

La gamme de l'année modèle 1930 est variée : berlines série et luxe, coupé d'affaires, torpédo, coach commercial (ancêtre des breaks à hayon), roadster, torpédo commerciale, camionnette, boulangère, fourgon. Au temps des berlines à toit en simili, la 201 existe en version à toit en tôle, dont l'emboutissage est rendu possible par ses dimensions modestes. Cette diversification, une fiscalité réduite et une consommation de 8 à 9 l/100 km assurent le succès de la 201, qui sort en grande série avant que les effets de la crise n'atteignent la France, au début de 1932.

Au Salon d'octobre 1931, la 201 C propose des roues avant indépendantes, solution technique que n'offraient jusque-là que des voitures d'avant-garde comme la Lancia Lambda, les Sizaire ou les Morgan. La solution Peugeot fait appel à un ressort transversal et deux biellettes transversales articulées au centre, complétés par deux bras de guidage encaissant les efforts de freinage, et des amortisseurs à friction. Il avait même été envisagé d'adopter des bras triangulés transversaux, mais la masse et les performances de la 201 permettent de simplifier la géométrie du train avant et d'en limiter le coût, notamment par la réduction des articulations.

La solution de Peugeot surprend sur un modèle populaire de grande série, et la 201 apparaît comme plus moderne que bien des modèles de grand luxe. Les roues indépendantes apportent un niveau de confort nettement supérieur et permettent l'adoption de pneus ballon à basse pression.

PRIX D'ÉPOQUE

Entre 1930 et 1932, la 201 de base coûte un peu moins de **20 000 francs**.

Une base solide

Modernes, robustes et économiques, les 201 et 201 C sont pourtant un peu « justes » en puissance. Au printemps 1932, après l'arrêt définitif des types antérieurs à la 201 et la réorganisation des usines, Peugeot présente en mars la 301, une 8 CV moderne, dotée d'un châssis à longerons caissonnés, dit Bloctube, bien plus rigide. Sur cette base, Peugeot décline une nouvelle gamme 301, parallèle à la 201 qui devient 201 B en recevant le nouveau cadre Bloctube de la 301. En même temps, le choix des carrosseries est réduit, car l'effort commercial est porté sur la 301. Au Salon 1933, la 201 reçoit un moteur sur cales en caoutchouc et, fin 1934, le moteur SER à trois paliers de la 301 (3 750 tr/mn). Une évolution stylistique introduit l'aérodynamique jusque sur les bas de gamme. En 1935 apparaît la 201 D, un petit coach de 7 CV qui bénéficie en cours d'année d'une boîte à 2 rapports synchronisés. La série 201 se termine, de fin 1936 à fin 1937, par la 201 M, équipée du moteur de la 301 (35 ch). ■

10.022.003

UNE BÊTE DE RALLYE

La 201 Peugeot s'illustra au Rallye de Monte-Carlo en prenant la deuxième place des voitures légères, derrière une Riley, en 1931, et les deux premières places de sa catégorie en 1932. Une 201 participa aussi au raid Alger-Dakar, Mission Proust, en 1931.