GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN L'ANCIENNE
Mensuel - Volume 23 - Numéro 244 - Mai 2017 - 4.30 € - ISSN 1262-4357

RESTAURATION : VOISIN p. 92 NEWSCOOTER 1956 [1]

GAZOLINE

30 PAGES TECHNIQUES

TRIUMPH SPITFIRE
Montage moteur [7] p. 72

PEUGEOT 204
Préparation des pièces moteur [3] p. 82

INFO PRATIQUE p. 98
Nouveau contrôle technique

FICHES PRATIQUES
Restaurer un ancrage de bras AR de R16 [2] p. 103

23 PAGES DE PETITES ANNONCES

p. 26 FORD VEDETTE

CARTE GRISE COLLECTION
ET SI ON FAISAIT LE POINT ? p. 14

Les populaires des années 30
p. 50
CITROEN ROSALIE
MATHIS EMY 4
PEUGEOT 201
SIMCA-FIAT 6 CV
RENAULT MONAQUATRE

ESSAIS
p. 42 SANDFORD GRAND SPORT
p. 34 ALFA ROMEO ALFASUD Ti
p. 18 LANCIA FLAVIA CONVERTIBILE

SALMSON AU PORTUGAL : UNE VOITURE DE SPORT BIEN ABORDABLE ■ LA FAMILLE FREIXO : LES VIRTUOSES DE LA RESTAURATION ■ URBAN TRIP : UN TAXI POUR CONSTANTA

FORD VEDETTE • LANCIA FLAVIA CONVERTIBILE • ALFASUD Ti • SANDFORD • LES POPULAIRES DES ANNEES 30

http://gazoline.net

M 05076 - 244 - F: 4,20 € - RD

Hommell

France - Andorre : 4,20 € • Belgique - Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 FS • Autriche : 6 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 5,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 800 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5 € • Mayotte : 6,20 € • Maroc : 60 DH



Les populaires des années

Les cotes indiquées pour 2007 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.



30

Ce sont les meilleures affaires du moment. Nombreuses sur le marché, moins prisées que par le passé, les populaires françaises des années 30 voient leur cote se tasser progressivement. Alors, Citroën Rosalie, Mathis EMY 4, Peugeot 201, Simca-Fiat 6 CV ou Renault Monaquatre ? Ces anciennes qui ne suivent pas le train de la spéculation nous invitent à rouler "vintage". Et si le moment était venu de faire... greuu, greuuuuuu ?

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Wikimedia Commons**, **Cath Mamicha** et **DR**

Peugeot 201

"ZÉRO" : U

Avec la 201, Peugeot inaugure une dénomination qui deviendra historique : le fameux zéro central. Mais surtout, ce petit modèle va permettre au constructeur d'atteindre des volumes de production inédits. L'air de rien, cette modeste voiture a compté dans l'histoire sochalienne.

La 201, c'est plus de 140.000 exemplaires en huit ans d'existence. Lancée au Salon 1929, cette auto populaire fut un succès historique pour la marque Peugeot, le joker providentiel qui lui permit de traverser le tumulte de la crise économique sans finir sur la paille. Pourquoi un tel engouement ? Tout simplement parce que ce modèle était calibré pour répondre aux besoins les plus ordinaires de la population. La 201 était abordable (encore fallait-il pouvoir se payer une automobile), elle était économique à l'entretien et à l'usage, et robuste malgré sa petite taille. En bref, cette voiture avait toutes les qualités objectives pour séduire les utilisateurs. Née modeste avec un minuscule 1.122 cm³ latéral de 23 ch, une vitesse de 80 km/h et des suspensions rustiques (essieu rigide à l'avant), celle que d'aucuns considèrent comme le point de départ de toute une génération de Peugeot n'aura de cesse de se moderniser afin de s'adapter à l'évolution et aux tendances. Au point de devenir une autre auto avec le temps ! Proposée au départ avec seulement trois carrosseries, une berline, un cabriolet et un torpédo, la 201 gagne trois nouvelles versions, un coupé et deux commerciales, à la fin de l'année 1930. Elle se vend bien, mais Peugeot choisit de la perfectionner en permanence. Ainsi, pour l'année 1932, des pare-chocs plats remplacent les tubulaires alors qu'une malle coquille aussi élégante que pratique vient s'ajouter au derrière de la berline luxe. On note aussi l'apparition simultanée d'un châssis long inédit, prétexte à l'élaboration d'une limousine commerciale.

Au fil des années, la 201 a gagné en élégance, en caractère et en technicité

Octobre 1931 annonce surtout une brillante nouveauté : l'adoption, pour la première fois sur un véhicule de tourisme de grande diffusion, d'un train AV à roues indépendantes. Prenant la dénomination Confort, cette 201 bénéficie d'un empattement allongé et de voies élargies, tout en se distinguant du reste de la gamme par sa présentation : calandre chromée, ouïes de capot horizontales et absence de visière au-dessus du pare-brise. En 1932, un modèle plus ambitieux, baptisé 301, épaule la 201 afin d'initier la montée en gamme qui se poursuivra avec les 401 et 601. Mais ceci est une autre histoire. Enfin… presque. En effet, l'opportuniste 201 en profite pour emprunter à la 301 ses jolies ailes, tout en se dotant, par la même occasion de capots à cinq volets. Ces coquetteries dissimulent la principale avancée technique d'une 201 sans cesse renouvelée : sous la carrosserie se trouve un châssis inédit appelé "Bloctube" qui n'est autre que celui de la 301. Constitué d'une structure à longerons caissonnés, il est réputé indéformable. Preuve du bien-fondé de cette technique, Citroën s'empressera d'en équiper sa Rosalie.

A l'horizon 1934, l'aérodynamique s'invite à la fête, obligeant Peugeot à rafraîchir sa 201. Au programme de cette toilette automnale, une calandre légèrement inclinée, des phares obus, de nouveaux pare-chocs et les indispensables ailes à bavolets. Mais l'évolution stylistique est rapide, c'est pourquoi Peugeot est contraint de revenir sur l'ouvrage un an plus tard, parant son entrée de gamme d'une séduisante et interminable "robe à traîne" incorporant, chose rare sur un véhicule de ce niveau de prix, une malle à

+ Gamme étoffée - Jolie - Pas chère

− 6 CV poussive - Vitesses non synchro



La légende dit que le zéro central était là pour entourer le trou de la manivelle. Première auto à adopter cette numérotation, la 201 prouve que ce n'est pas vrai.



La 201 M se dote d'un tableau de bord avec un compteur unique assez joli.

©Marylou Jean/Wikimedia Commons



En 1934, la 201 se pare à son tour d'une calandre inclinée. Ce sont les modèles "R".



PEUGEOT 201 [07/1929 - 09/1937] • **Cote en 2007 :** de 6.000 (berline tôlée) à 16.000 euros (roadster) • **Cote en 2017 :** de

ouverture extérieure. A nouveau physique, nouvelles ambitions mécaniques (c'était un minimum considérant la mollesse du 6 CV) avec l'adoption d'un 1.300 cm³ qui range désormais la 201 parmi les 7 CV.

Alors que Peugeot consacre toute son énergie aux séries 02, la méritante 201 fait toujours le job très honorablement, c'est pourquoi elle est choyée. En toute fin de carrière, on lui attribue même la carrosserie et la mécanique de la 301. Avec un 1.500 cm³ sous le capot et un bon 100 à l'heure, la 201, devenue 8 CV, n'a plus rien de la frêle et poussive auto des débuts. C'est une vraie voiture qui a gagné en élégance, en caractère et en technicité au fil des années. Ne vous étonnez pas si les dernières "robes à traîne" sont plus prisées que les versions initiales, vraiment justes pour gravir les côtes à quatre dedans ! Dans tous les cas, le premier "sacré numéro" de l'histoire ne fait pas payer bien cher ses qualités : on peut faire affaire à partir de 6.000 euros, quelquefois moins, pour un véhicule correct... ■



Avec seulement 23 ch, le moteur 1.122 cm³ n'est pas un foudre de guerre.

N SACRÉ NUMÉRO !



Ultime version de la 201, la M est résolument moderne.

6.000 (berline tôlée) à 14.000 euros (roadster).

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6, 7, 8 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne implanté longitudinalement à l'AV, bloc et culasse fonte, soupapes latérales. 1.122 cm³ (23 ch), 1.307 cm³ (28 ch), 1.465 cm³ (35 ch). Refroidissement par eau.
Alimentation : un carburateur simple corps horizontal.
Transmission : roues AR motrices, embrayage monodisque à sec, boîte 3 non synchronisée. Levier au plancher.
Structure : châssis cadre en acier (puis cadre en acier "Bloctube" dès 1933) et carrosserie composite bois/tôle, essieu AV rigide, puis roues AV indépendantes par biellettes inférieures articulées et ressort semi-elliptique transversal supérieur (dès octobre 1931), essieu AR rigide et deux demi-cantilevers obliques inversés (puis demi-cantilever à l'AV du pont ; également des montages à ressorts semi-elliptiques longitudinaux), amortisseurs à friction AV/AR, tambours AV/AR commandés par câbles, direction à boîtier, jantes 400/450 mm.
Vitesse maxi : 80 à 100 km/h.
Volume du coffre : n.c.
Consommation : 8 à 10 l (donnée constructeur).

PERIODE A SUIVRE

Juillet 1929 – septembre 1937
(142.309 exemplaires toutes carrosseries confondues).

TENDANCE

Stagnation, voire même régression pour les modèles les plus coûteux. Situation sans doute durable si l'on considère la baisse structurelle de la demande.

-1,5% par an

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Exceptées les nombreuses pièces d'usure refabriquées (4A et Dépanoto), il faut écumer les bourses pour espérer dénicher LA bricole qui fait défaut à son véhicule. Une remarque valable pour les cinq autos présentées ici.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la construction est robuste, mais le poids des ans et l'absence de traitement anticorrosion ne facilitent pas la tâche des restaurateurs.
Moteurs : fiable. Paliers régulés.
Points faibles : attention à l'état de l'ossature bois et à l'éventuel affaissement des portières. Restauration carrosserie souvent plus chère que la cote du véhicule.