

VINTAGE, CLASSICS & YOUNGTIMERS

RétroPassion

Nouvelle
formule

En kiosque
tous les 2 mois

numéro
229

PRÉSENTATION

Delahaye type 87



MG CLUB DE FRANCE

30 ans, l'âge de raison

ACTUALITÉ

Rassemblements



DOSSIER
PEUGEOT 202

Les lubrifiants
au microscope!

L 12194 - 229 - F: 4,90 € - RD



147Z
Monet Goyon

Graham
Hill

R5 Alpine by Rei



Actualité des clubs - Petites annonces gratuites - Ventes aux enchères - Agenda des véhicules d'

Le petit fuseau de Sochaux **PEUGEOT 202**

Vers le milieu des années trente, la vogue de l'aérodynamisme commence à gagner l'ensemble des constructeurs automobiles. La ligne n'est alors due qu'au coup de crayon de stylistes dont la préoccupation est purement esthétique. Certains constructeurs font cependant exception à la règle, tel Peugeot, précurseur en la matière, qui étudie le phénomène de façon rigoureuse et scientifique.

Patrick NEGRO





C'est au Salon de Paris de 1935 que Peugeot crée la surprise en présentant une voiture dont la ligne est résolument aérodynamique, d'une puissance fiscale de 11 CV, la 402. La France sort difficilement de la crise. Les voitures qui se vendent le plus facilement sont plutôt les 5 à 7 CV que les grosses cylindrées. La 201, voiture à succès, commence à vieillir, il faut songer à la remplacer. Et si la future petite Peugeot bénéficiait, elle aussi, des avantages de l'aérodynamisme...

Le petit fuseau

La France sort du Front Populaire et des grèves qui l'ont accompagné. Le coût de la vie a fortement augmenté, les ventes baissent et les dépôts de bilans succèdent les uns aux autres. L'ère est aux économies, plus que jamais le salut réside dans les petites cylindrées. Sur ce créneau figurent déjà la Simca 5, les petites Rosengart, la Licorne A114, la Juvaquatre Renault et surtout la Traction 7 CV de Citroën. Le 3 mars 1938, Peugeot dévoile la 202, modèle qui remplace la populaire 201. Présentée comme une voiture économique, elle reprend en réduction la ligne des 402 et 302 dont la silhouette, due au crayon d'Henri

Thomas, entre dans l'Histoire sous le nom de Fuseau Sochaux. On ne peut nier une certaine ressemblance avec la Chrysler Airflow mais, infiniment plus réussie, elle la supplante par sa ligne moins pataude, plus fluide et plus aérienne. Le châssis de type « Bloctube » de la 202 est, en réduction, de conception identique à celui de ses aînées. Il est constitué de longerons en U ou plutôt d'une sorte d'oméga formé par emboutissage et fermé par une tôle soudée électriquement. Cela donne un tube de section rectangulaire léger et rigide. Les longerons sont entretoisés par des traverses soudées. À l'avant se trouve un support en acier coulé sur lequel sont fixés le radiateur et la suspension antérieure. Celle-ci est à roues indépendantes, une disposition habituelle chez Peugeot depuis la 201. Sur la première version de la 202, cette suspension fait appel à des barres de torsion, comme sur la Traction de Citroën où ce dispositif donne toute satisfaction. Mais il en va autrement sur notre Peugeot. La suspension est un peu trop souple, et la tenue de route s'en ressent si l'on pousse la voiture dans ses derniers retranchements. Sagement, l'usine décide de revoir le problème. Les roues indépendantes sont conservées mais les barres de torsion supprimées, pour revenir, fin 1938, au ressort à lames en travers,



La 202 reprend le profil « fuseau Soc » de ses devancières. Elle est avec la Si une des premières voitures populaires étudiées en soufflerie. Son CX est loin d'être ridicule et meilleur que celui des voitures des années 60-70 au pro d'armoire normande...



Datation

Si votre 202 possède un numéro de sérisé entre 430 006 et 450 000, elle date de novembre 1938.

De 825 001 à 867 780, elle a été construite entre décembre 1938 et juin 1942.

De 867 809 à 869 108, elle date de novembre 1946.

De 1 000 001 à 1 040 246, elle est d'octobre à juillet 1949.

Le visage de la 202 ! Les phares, bien derrière la calandre, une disposition retrouvera sur certaines Healey après



avec triangles articulés. Une technique que les hommes de Sochaux maîtrisent parfaitement. Cette modification correspond également à un élargissement de la voie, qui passe à 115 cm à l'avant et 118 cm à l'arrière. En mars de la même année, les pneus de 130x40 disparaissent pour être remplacés par des 145x40 montés sur roues « Pilote ». Des ressorts quart elliptiques assurent la suspension arrière ; ils ne sont plus inversés comme sur la 201, ce qui permet d'avoir des longerons plus courts et ainsi plus rigides. Les freins, encore à commande mécanique, sont des Bendix auto-serrateurs. Au freinage, le segment de frein qui se situe après le point fixe, dans le sens de rotation de la roue, est entraîné par frottement et appuie sur le second segment, avec pour effet d'accroître la puissance d'arrêt. Par contre, ce type de freins réclame des soins particuliers et des réglages précis. Un boîtier à vis et secteur monté sur roulements coniques assure la direction de la 202 ; là aussi un graissage régulier est gage de longue vie.

Moteur moderne

La 202 voit le jour sous la direction de l'ingénieur Dufresne. Le moteur, désigné sous le type de TG, est un 6 CV, quatre cylindres à soupapes en tête, et non plus latérales comme sur la 201. Ses cotes de 68 x 78 mm en font un moteur longue course de 30 CV à 4 000 t/min. Le bloc cylindre, en fonte, possède des chemises humides emmanchées à la presse. Les pistons plats sont en alliage léger avec des axes montés libres. Le vilebrequin repose sur trois paliers à coussinets. Moderne, la culasse est en Alpax (les rampes de culbuteurs, baguées, y sont fixées par des paliers). Elle est plate avec soupapes verticales. Une chaîne duplex entraîne l'arbre à cames placé à gauche dans le sens d'avancement. L'arbre à cames entraîne également l'allumeur et la pompe à huile, noyée dans le carter. Cette dernière envoie le précieux liquide sous une pression de 3 bars à

2 000 t/min, pour lubrifier les paliers 1 et 3 du vilebrequin, ainsi que ceux de l'arbre à cames. De ces paliers 1 et 3 partent des forages pour graisser les bielles 1 et 4. Le palier central, alimenté directement par la pompe, lubrifie les bielles 2 et 3. Ce circuit d'huile comporte un clapet de décharge en cas de surpression. L'embrayage à disque unique travaille à sec et transmet la force du moteur à une boîte de vitesses à trois rapports, dont les deux derniers sont synchronisés. L'arbre de transmission, à simple cardan, repose dans un tube de poussée et de réaction. Dans la tradition Peugeot nous trouvons un pont à vis sans fin. Les arbres de roues comprennent les pignons planétaires du différentiel. Comme toutes les voitures de Sochaux, la 202 possède un circuit électrique monté en 12 volts. La batterie placée tout à l'avant du châssis, devant le radiateur, contribue à une bonne répartition des masses. Nous trouvons là une mécanique classique, mais avec la fameuse qualité Peugeot, gage de fiabilité et de tranquillité pour les usagers.



La 202 dans le cadre bucolique des petites routes de Bourgogne où elle est parfaitement à l'aise.

Stylisés, les lions, crinière au vent, ornent les flasques de roues arrières.

Une poupe fuyante, évoquant légèrement la queue de castor des anciens modèles.





**Soixante et onze ans, et en pleine forme !
En outre, les Robri ajoutent une petite note « glamour » bienvenue à la 202 !**

Principales désignations

Les carrosseries

N2, N2T, N2X, Berline toit rigide. E2, E2X, E2V Berline décapable. N2Y, Berline toit ouvrant. D2, D2V cabriolet. G2 break commercial 4 places. G2F break 6 places. G2Y break bois « canadienne ». G2X break bois 4 portières 4 glaces et 2 battants arrière. UB Utilitaire à moteur TG2.

Les moteurs

TG, premier modèle de moteur (sur ressorts). TG2, idem mais monté sur silentblocs. TG 2U, rapport volumétrique réduit pour cause de mauvaise essence (6,8:1 en août 1947, 6,6:1 en novembre 1947 puis 6,5:1 en décembre).

La lionne bondissante...

Au centre de la roue de secours, le bouchon du réservoir d'essence, après-guerre il se retrouvera sur le flanc droit.



Évolution

En 1938, Peugeot fabrique 50 000 voitures par an, ce qui représente le quart de la production nationale. Sur le plan sportif, une version de la belle 402 Darl'Mat remporte la catégorie 1,5 l à 2 l aux 24 Heures du Mans. La 202, qui roule sans forcer à un bon 90 km/h, connaît pour sa part un succès populaire en raison de sa solidité, de sa maintenance aisée et de son confort satisfaisant. Autre avantage et non des moindres, elle consomme peu d'essence, ceci grâce à la conception de son moteur et à l'aérodynamisme de sa carrosserie. Sa consommation, faible pour l'époque, oscille autour des 7 à 8 litres aux cent, selon la façon de conduire. Elle existe en berline, berline découvrable et en cabriolet, sans oublier les versions utilitaires 202 U, UB ou UH. Chez Peugeot, pas de révolution mais plutôt une évolution ! Le modèle change au cours des années. Outre les transformations citées plus haut, en décembre 1938, le moteur est monté sur blocs de caoutchouc et devient alors le moteur TG 2. Avant cette date, il était suspendu sur un ensemble complexe de silentblocs et ressorts, comme sur la voiture qui illustre ce propos. L'année 1939 voit une modification de la suspension avant, le nombre de lames du ressort passant de six à neuf. Hélas, l'essor de cette bonne petite voiture sera stoppé par l'éclatement de la seconde guerre mondiale. Seules quelques centaines seront encore produites pour l'armée et de rares clients civils prioritaires. Sa fabrication reprend de façon quasi confidentielle en 1945 dans une usine en ruine, avec quelques voitures montées pour ainsi dire à la main, avec des pièces de stock et de récupération. Ce n'est qu'en mai 1946 que la fabrication repart de façon commerciale, de la berline en tout premier lieu, puis des autres modèles. Elle possède des roues disques à la place des roues pilotes, la goulotte du réservoir d'essence se trouve entre la roue de secours et le garde-boue arrière droit, et non plus au centre de la roue de secours, les freins sont toujours mécaniques. Son nom devient 202 B. L'industrie automobile vit alors sous la dictature bureaucratique et connaît le tristement célèbre « Plan Pons » (N.D.L.R : adopté juste après guerre, ce plan aboutit notamment à la nationalisation de Renault, et avait pour but de rationaliser autoritairement la construction automobile, en fonction des ressources alors disponibles). Cependant, le 3 octobre 1946, se déroule un événement important : le premier Salon de l'Auto d'après-guerre. Peugeot présente sur son stand différentes versions de la 202, berline, cabriolet,

break canadienne et berline découvrable. Mais la petite sochalienne doit faire face à de nouvelles concurrentes qui entrent dans son créneau commercial comme la Dyna de Panhard et la 4 CV Renault. Par économie d'alliages légers, la 202 perd sa lionne de capot et ses lions de garde-boue arrières. Par contre, elle gagne des freins hydrauliques, un dispositif de chauffage et devient 202 BH. En 1948, on peut noter une amélioration des freins, avec l'adoption de mâchoires flottantes, et de nouveaux amortisseurs. La 202 se pare de chapeaux de roues, de sabots d'ailes et d'une nouvelle lionne de capot, mais ne retrouve pas ses lions de garde-boue arrières, qui seront cependant posés en tant qu'enjoliveurs par différents usagers. Au salon de l'auto de 1948, trône sur le stand Peugeot la dernière création du Lion, la 203, destinée à remplacer la 202, dont la production cesse en juillet 1949. De par ses qualités de solidité et de faible consommation, elle restera longtemps une des voitures les plus recherchées sur le marché de l'occasion.

La 202 Peugeot fait partie de ces Anciennes qui permettent de rouler sans soucis de nos jours, à condition de ne pas la brutaliser. Comme disait Gabriel Voisin : « Ce n'est pas parce que votre grand-mère est en bonne santé qu'il faut lui faire courir un cent mètres haies tous les matins ».

Caler les calages !

La distribution (source Peugeot)

Dégager la plaquette de réglage sur le car volant moteur (côté droit). Amener AOE sur lant en vis-à-vis du trait gravé sur le carter. l'arbre à cames en position d'attaque de la sc d'échappement du cylindre n°1 (les numér cylindres partent de l'avant), le jeu au pouss être de 0,15 mm. Monter alors la chaîne de di tion avec ses pignons. Si la chaîne ne se mon déposer le pignon de l'arbre à cames, il est de cinq trous donc cinq positions dont l'ur forcément la bonne.

L'allumage (source Peugeot)

L'ordre d'allumage est le classique 1, 3, 4, 2. M dispositif de réglage de l'allumeur au cran du Positionner le piston du cylindre n°1 à 0,6 PMH, pour cela amener le repère A sur le volauteur en face du trait prévu sur le carter. A inc point précis de l'allumage des cylindres 1 et 4. le couvercle de l'allumeur, desserrer le boulon fixant le distributeur et tourner doucement le jusqu'au moment où la came correspondant mence à écarter les grains du rupteur. (Une fe papier à cigarette rend bien service dans ce ca serrer le distributeur et replacer son couvercl



Toute la fluidité de la 202.

Clignotants / rajoutés aprè



Veilleuse avan comme la





Détails des portières

Un tableau de bord simple et fonctionnel. Le cadran central regroupe, outre le compteur de vitesse, une montre, un ampèremètre, un témoin d'huile et les totalisateurs en km. Les divers boutons commandent : côté droit de haut en bas, l'avance, l'éclairage du tableau de bord et la commande du démarreur. Côté gauche de haut en bas, le contact, les essuie-glaces, le contact d'allumage.

Un intérieur coquet, seule la garniture de pavillon réclame encore des soins.

Conseils d'époque pour la lubrification.



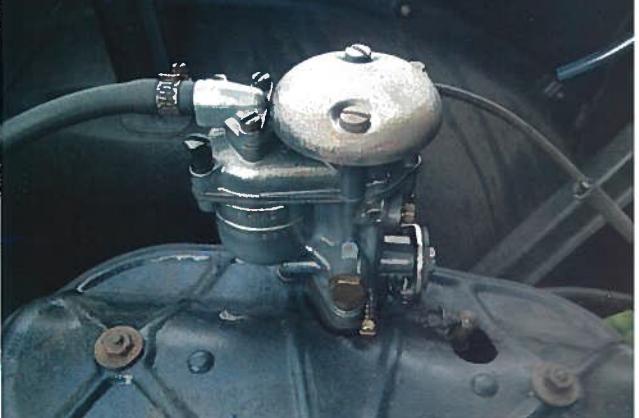
Le moteur côté allumage. Bonne accessibilité sous le capot, la mécanique n'est pas montée avec un chausse-pied. Sous le capot moteur un vaste coffre accueille outils et divers accessoires.



Grâce à ses généreuses dimensions, le radiateur n'est pas gêné par les phares.



Moteur côté alimentation. Pour préserver le carburateur des calories dégagées par le collecteur d'échappement, une tôle de protection est présente.



Le carburateur Solex, admirez le « vaste » filtre à air !

Impressions

Une prise en main de quelques kilomètres ne peut prétendre au titre d'essai, soyons sérieux ! Par contre, voici ce qu'en pensait l'excellent journaliste Maurice Philippe, dans les colonnes de la revue Automobilia n°493 de juillet 1947 ; extrait : « La constance du couple, l'excellence des reprises, sont démontrées par le rapprochement entre la vitesse limite de la voiture 99,447 km/h et la distance de 81 km couverte au cours de la première heure... La valeur du couple moteur se trouve confirmée par la montée de la côte de Rolleboise, abordée à 88 km/h, gravie en prise directe et terminée à 72 km/h... Sur les 200 km d'un parcours de moyenne difficulté, la vitesse réalisée est de 75,725 à l'heure, et cela pour une consommation de 7,9 litres aux 100 km. Les possibilités de cette voiture sont nettement caractérisées par ces chiffres. » L'essai fut réalisé en région parisienne, entre Pontoise et Conflans-Sainte-Honorine. Les 200 km ont été couverts en 2h38'30" (moyenne 75,725 km/h). Freinage à 50 km/h : arrêt total en 11 mètres. Consommation 18 litres pour 226,500 km soit 7,947 litres aux cent (avec une essence à 72° d'octane). L'essayeur de l'Automobile, Jean Bernardet, reconnaîtra aussi les qualités de nervosité et de maniabilité de notre Peugeot : « La 202 m'étonne par sa maniabilité et sa nervosité... Sa nervosité et sa douceur sont deux atouts qui plaisent ». Soixante-deux ans après mes illustres confrères, j'ai apprécié à mon tour les aptitudes de la 202. Le confort est tout à fait acceptable et le faible niveau sonore bien agréable. Cette auto du premier type possède une suspension avant par barres de torsion qui, je l'admet, est un peu souple. Mais soyons honnêtes, il faudrait vraiment insister pour quitter la route... Gardons cependant à l'esprit le fait que nous n'avons plus de routes bombardées comme il en existait encore avant-guerre, les sensations devaient être alors bien différentes. La direction est précise, les freins mécaniques freinent (je ne crains pas de le dire !) à condition de ne pas oublier d'appuyer franchement sur la pédale. Il se dégage de la 202 une impression de tranquillité bien agréable. Certes ce n'est pas un bolide, ni un monstre sacré, mais une « bête à rouler », une bonne « roule toujours » qui ne fait pas de caprices mécaniques ! Ce n'est pas là la moindre de ses qualités ; vive Peugeot !

DEUXIÈME PARTIE

DESCRIPTION DU CHASSIS NU

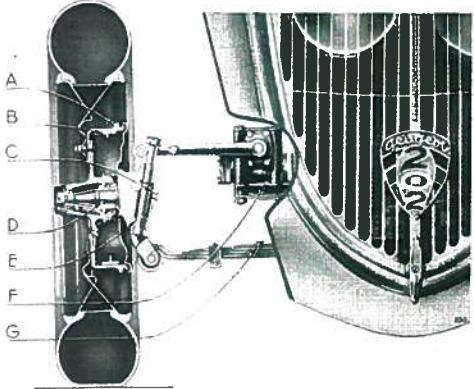
Châssis bloc-tube.

Le châssis rigide tubulaire est constitué par deux longerons réunis par des traverses. Chaque longeron est formé par un caisson obtenu par emboutissage en forme d'U d'une tôle sur laquelle est soudée électriquement une tôle pour obtenir la forme tubulaire rectangulaire.

La traverse avant en acier coulé porte le ressort avant, les amortisseurs et l'attache du radiateur.

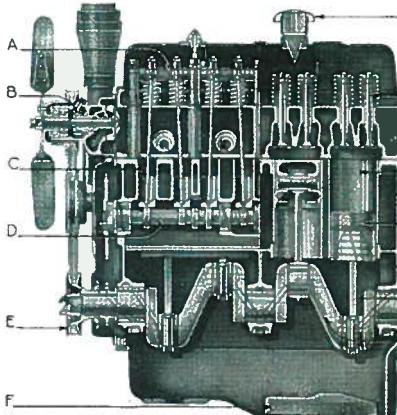
Train avant.

Le train avant à roues indépendantes est constitué par un système de deux parallélogrammes articulés ; chacun d'eux est composé de :



Coupe de la suspension avant par ressorts à lames côté droit.

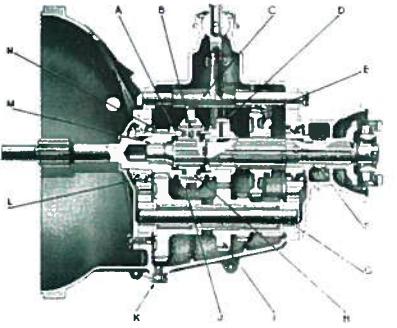
Le moteur est du type à soupapes en tête et commandé par l'arbre à cannes placé dans le carter et par ti



A) Axe des culbuteurs.
B) Presse-tête de pompe à eau.
C) Tige de culbuteur.
D) Arbre à cannes.
E) Pouille.
F) Crédine d'aspiration d'huile.
G) Orifice de remplissage d'huile.
H) Tige de soupape.
I) Cylindre.
J) Piston.
K) Bielle.
L) Vilebrequin.
M) Volant.
N) Bouchon de vidange.

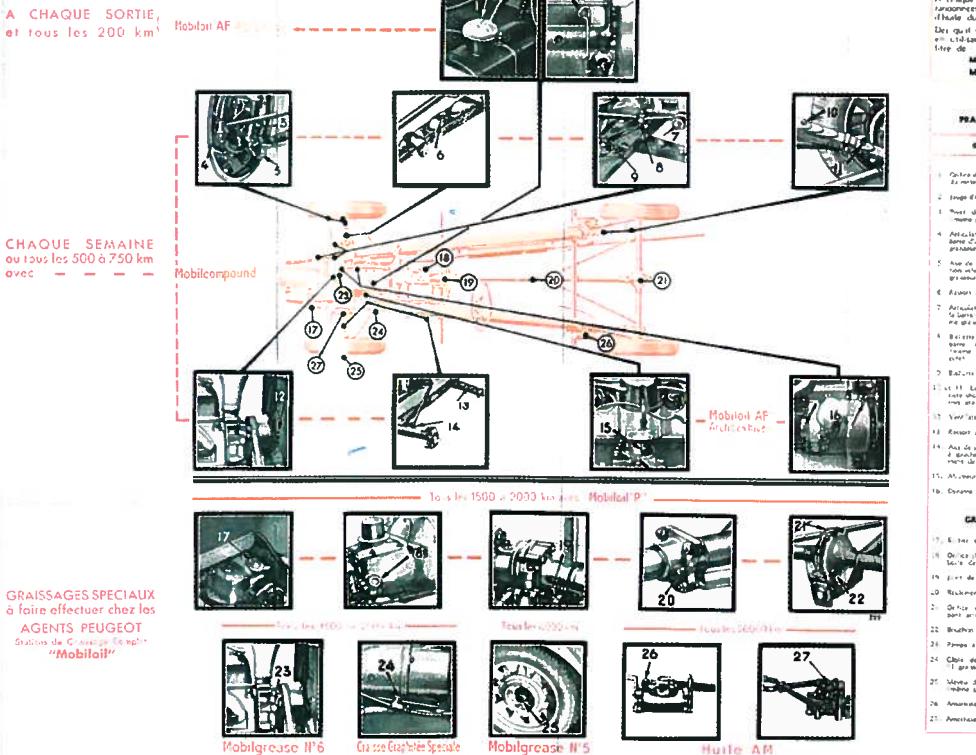
Coupes du moteur et de la boîte de vit.

Le pont est relié au châssis par les ressorts. Un tube, articulé par rotule sur la boîte de vitesses assure la poussée et la réaction. Il n'y a qu'un seul cardan reliant l'arbre récepteur de la boîte à l'arbre de transmission.



Plan de graissage, instructions rarement suivies par les usagers, ce qui est bien dommageable pour la santé de toute voiture !

SCHÉMA DE GRAISSAGE DE LA PEUGEOT 202



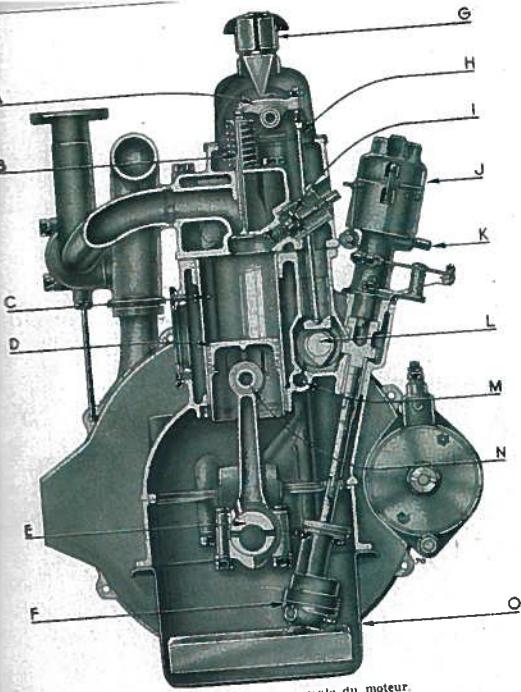
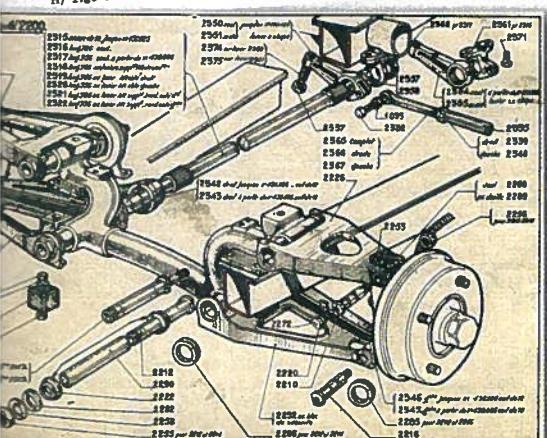


Fig. 10. — Coupe transversale du moteur.

- A) Culbuteur.
B) Tige de soupape.
C) Cylinder.
D) Vis de serrage.
E) Vilebrequin.
F) Pompe à huile.
G) Remplissage d'huile.
H) Tige du culbuteur.
I) Bougie.
J) Allumeur.
K) Graisseur du distributeur.
L) Arbre à cames.
M) Canalisation centrale d'huile.
N) Axe de piston.
O) Carter inférieur.



Premier type de suspension avant par barres de torsion comme sur le véhicule présenté ici.

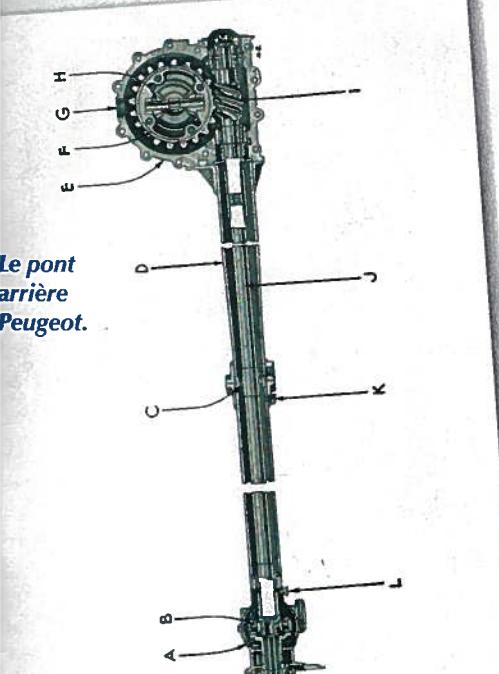


Fig. 13. — Coupe du pont arrière et de l'arbre de transmission.

- A) Sphère de poussée et de réaction.
B) Croisillon.
C) Roulement intermédiaire.
D) Tube de poussée et de réaction.
E) Carter du pont arrière.
F) Orifice de remplissage.
G) Différentiel.
H) Vis sans fin.
I) Arbre de transmission.
J) Graisseur du roulement intermédiaire.
L) Graisseur du joint de cardan.



PHOTOS C. NEUBERT
Dans chaque type 202, 402 B Légère ou 402 B, vous pouvez choisir un modèle AVEC TOIT OUVRANT



La berline 202 découvrable



Le coupé 202 découvert

La 402 B Légère 1939 est livrée en berline 4 places, 4 portes, entièrement métallique avec toit ouvrant (boîte électro-magnétique PEUGEOT-COTAL 4 vitesses avec supplément). Elle est équipée avec le nouveau moteur 402 B 12/65 CV. Elle tient aisément le 120 à l'heure en toute sécurité, consomme de 11 à 13 litres aux 100... elle réalise économiquement et en toute sécurité des moyennes imbattables...

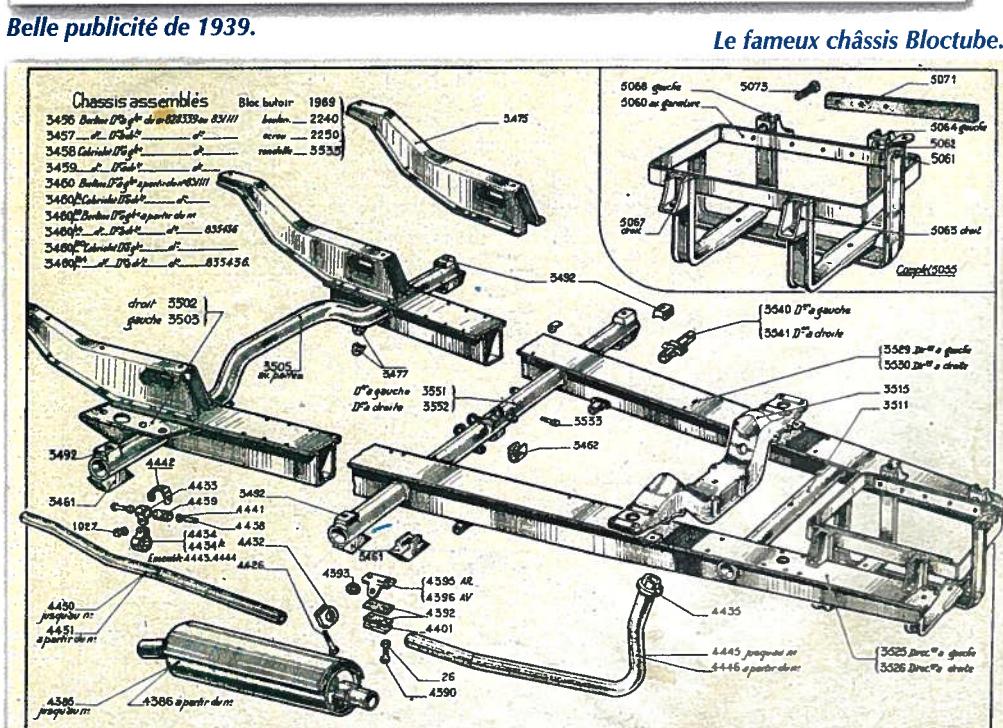


Le nouvel avant 402 B

VÉHICULES UTILITAIRES 1.000 - 1.200 KG



Le fameux châssis Bloctube.



Le problème de la petite voiture nous a toujours passionnés. Lorsque mon oncle, Monsieur Armand Peugeot, décidait de consacrer une partie de ses Usines à la fabrication des automobiles en 1891 et donnait ainsi naissance à cette industrie, qui est maintenant la première du monde, il apercevait déjà avec une admirable prescience, les immenses possibilités du nouveau mode de locomotion dont la Maison PEUGEOT allait doter notre civilisation moderne.

Loin d'en vouloir limiter l'usage à une clientèle de luxe restreinte, il en pressentait les multiples adaptations à toutes les classes de la Société, à toutes les professions, à tous les usages.

Dès les premières années de l'automobile, la Maison PEUGEOT recherchait déjà le véhicule le plus économique, non seulement pour le transport des personnes, mais aussi pour le transport des marchandises ; après les premières voitures, nous fabriquions les premières camionnettes, les premiers camions. Notre Société est toujours restée fidèle au même programme ; pour une diffusion grandissante, mettre l'automobile à la portée de toutes les bourses.

Ce qui a été fait chez nous dans ce sens au cours des 25 dernières années, reste gravé dans toutes les mémoires : la Bébé PEUGEOT, la Quadrilette, la 5 CV., la 201. À chaque stade, un bond en avant, un progrès considérable, des imitations innombrables, en un mot, une influence déterminante sur l'évolution de la construction mondiale.

Nous voici en Mars 1938. La situation économique Internationale inspire de vives alarmes. Sommes-nous à nouveau en présence d'une crise ? C'est possible. La situation particulière de la France est plus angoissante encore : des charges sociales nouvelles accumulées sans mesure, ni délai, la hausse continue des prix de revient et du coût de la vie, la part anormale et croissante prélevée par l'État sur le revenu national, paralysent dangereusement notre industrie et notre commerce.

Chacun se demande ce que lui réserve l'avenir, chacun cherche à restreindre ses dépenses et à limiter ses risques. Mais l'automobile est tellement entrée dans nos mœurs, elle fait partie si intégrante de notre vie et de notre activité, que nul ne peut plus s'en passer. C'est l'heure de la 202.

Quels sont aujourd'hui les besoins du public ?

La plupart des automobilistes demandent une voiture robuste, facile à conduire et à entretenir, à 4 places confortables et 4 portes, pouvant atteindre 100 kms en pointe et 70 kms de moyenne dans l'heure.

Le marché leur offre actuellement une gamme de modèles étendue répondant à ce programme : conduites intérieures 4 places plus ou moins confortables, plus ou moins rapides, dont le prix de vente paraît souvent avantageux, mais dont les frais d'utilisation, évidemment importants, semblent trop élevés à une grande partie de la clientèle française.

L'essence à près de 3 frs le litre, le bidon d'huile à 25 frs, la réparation à 25 frs l'heure, les frais d'assurance, de garage, d'amortissement... tout augmente... au moment où les ressources de tous diminuent. Il fallait trouver une solution nouvelle. La 202 vous l'apporte. Elle sera demain la voiture de tous les Français.

Il n'est pas nécessaire de décrire ses qualités car vous allez pouvoir les apprécier vous-mêmes. L'une d'elles mérite cependant qu'on s'y arrête un instant car c'est la plus rare de toutes, celle que l'on recherche toujours, qui défie les calculs et ne révèle son secret qu'à l'usage : l'économie de consommation. En effet, si une étude peut fournir des bases d'appréciation tangibles sur les différents éléments d'un programme à réaliser, et dont l'exactitude est presque toujours vérifiée par la suite, la consommation spécifique d'un moteur est en partie du domaine de l'impondérable : à ce point de vue, un moteur est plus ou moins réussi ; celui de la 202 est une réussite complète. Il consomme 210 grammes au CV.H à 2500 tours, et ce résultat n'avait jusqu'ici jamais été atteint pour un moteur à carburateur. De là vient la principale caractéristique et la première qualité de la 202 : une économie de consommation exceptionnelle.

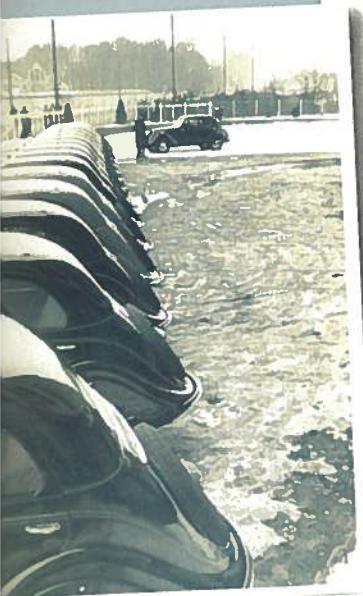
Chargée à 4 personnes, la 202 consomme beaucoup moins que n'importe quelle autre voiture à n'importe quelle vitesse moyenne.

En usage courant, nos clients consommeront réellement entre 7 ½ et 8 ½ litres aux 100 kms. Et je ne rappellerai, pour finir, que cette performance de vitesse et de consommation étonnante réalisée à Montlhéry le 16 février dernier dans les circonstances atmosphériques les plus défavorables : 2403 km en 24 heures avec 238 litres d'essence !

Le programme que nous nous étions fixés en entreprenant l'étude et la fabrication de la 202 était certes le plus ambitieux de tous. À ce véhicule économique par excellence, nous voulions conférer d'autre part toutes les qualités des voitures les plus luxueuses : confort, élégance, agrément de conduite, maniabilité, vitesse, silence, sécurité, robustesse, facilité d'entretien, la meilleure qualité de fabrication et le meilleur prix.

Nous n'avons négligé aucun sacrifice pour atteindre cet idéal. Et je crois que nous avons pleinement ré-

R. Peugeot



Nous sommes en 1937. Pour définir les principales caractéristiques de son futur modèle 202, Peugeot diffuse ce questionnaire qu'il appelle « Grand référendum pour la voiture de demain ». Chaque automobiliste pourra ainsi faire part de ses envies (documents Dominique Masmonteil).



Voici la 202 Peugeot... la petite voiture de demain essayez-la dès aujourd'hui!



Voici la 202 Peugeot... la petite voiture de demain essayez-la dès aujourd'hui!



Voici la 202 Peugeot... la petite voiture de demain essayez-la dès aujourd'hui!



Voici la 202 Peugeot... la petite voiture de demain essayez-la dès aujourd'hui?



Voici la 202 Peugeot... la petite voiture de demain essayez-la dès aujourd'hui!

RÉFÉRENDUM
de
La Petite Voiture de Demain

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CARROSSERIES

11. Motocyclette AV ou AR 2 places.	25. 2 portes.
12. Conducteur à droite ou à gauche ?	26. 4 portes.
13. Porte entraînement (profonde).	27. Pare-brise ouvrant.
14. Porte classique.	28. Pare-brise fixe.
15. Voiture fermée entraînement mécanique.	29. Voiture ouverte ou semi-motorisée.
16. Voiture fermée avec sort automat.	30. Grand coffre. J. 31. Malle en caisse ou bagages dans le coffre ou sous le coffre.
17. Voiture décapotable.	32. Capot (choisissez les formes que vous déplaisent !)
18. 2 places abritées.	
19. 2 places en rétrop. abritées.	
20. 4 places dont 2 seulement abritées.	
21. 4 places abritées.	
22. 2 sièges dépliables à l'avant.	
23. 1 banquette à l'avant.	
24. Conduite intérieure : rep. droit, volant au centre.	

CARACTÉRISTIQUES MÉCANIQUES

1. Moteur 4 cylindres.	6. Freins mécaniques ou hydrauliques.
2. Moteur 6 cylindres.	7. Assermentation hydraulique sur freinage.
3. Boîte à 3 vitesses.	8. Vitesses marche en 1/2 et 2/3.
4. Boîte à 4 vitesses.	9. Vitesses moyenne abritée en 1/2 et 2/3.
5. Boîte de vitesses démontable-montable (échange des vitesses par le haut ou le bas sans démontage).	10. Consommation : 1 litre pour 100 km. à la moyenne vitesse ci-dessous.

Peugeot lance le Grand Référendum pour la petite voiture de demain.

Découvrez-nous la petite voiture de vos rêves...
...Nous la construirons

? Peugeot

ACCÉSOSRIES DE CARROSSERIES

11. Coffre ou malle extensible de l'ancien type ou de l'actuel.	16. Enroulement de la commande de levier à mode 1.
12. Baissé à volée pliante du siège conducteur.	17. Levier clignotant à 10 sélect. ou régulateur de vitesse sur la partie arrière.
13. Tapis couvrant au rapport 100% à FAV.	18. Pochette de livres extensible sous le tableau de bord.
14. Poche de commandes 2. toutes les courbures possibles !	19. Poche de livres sur le tableau de bord à gauche.
15. Poche de commandes 1. non courburable.	20. Appareil de 9,57. Supplément de 100 francs.
21. Indicateur de direction.	21. Conducteur.
22. Pare-vitres.	22. Flancs cheveux.
23. Phare-sabot spécifique anti-éblouissement.	23. Oreille à repos du automobiliste ?
24. Extrémité démontable ou démontable à 180°.	24. Avertisseur ville en métal ou cuivre.
25. Appareil de chauffage centralisé.	25. Poche bagage sur le toit.
26. Miroir.	26. Crochet pour remorque légère.

PIÈCES DE VÉHICULE

Indiquez votre budget maximum d'autor. Il devra être égal ou plus élevé que nécessaire est plus avantageux :

Prévoit d'acheter ultérieurement habilement votre auto, nos prévisions, votre prévision et votre adresse :

Le Référendum Peugeot est terminé !

Voici, après des dizaines de milliers de réponses reçues, détaillées et classées, les principales caractéristiques de la petite voiture demandée par la majorité des voix.

la nouvelle "Peugeot" entre en fabrication à Sochaux...

Peugeot la lancera parfaitement au printemps au cours de la Transverse 1938

jeunesse...

Un automobiliste sera évidemment de l'avenir...
On peut dire que l'avenir sera de l'avenir...
Soit la petite 202... de l'avenir...
C'est pourquoi nous avons décidé de la faire...
Venez la voir à l'avenir...
D.M.

jeunesse... Peugeot

...dans la Berline "202"
soit coquetterie coûteuse, soit absolument hérétique. Les jeunes...
peut y répondre grâce aux longueurs...
ou de fond, des longues portières...
de poussière, une grande intérieur...
et assez de places fermées.
Mais un nouveau système permet...
tout d'introduire de l'air sans...
remuer nos clients... et eux aussi.

...la 202
Peugeot
est la nouvelle voiture
de tous les Français !

la 202 est née d'une audacieuse innovation

POUR LA PREMIÈRE FOIS UN CONSTRUCTEUR A FAIT APPEL À LA COLLABORATION DU PUBLIC AVANT DE LANCER UN NOUVEAU MODÈLE.

Le Référendum PEUGEOT a permis de déterminer ou de confirmer les caractéristiques idéales d'une conduite intérieure 4 Places (Portes/Berline), dont le budget kilométrique a pu être réduit de minimum, compatible avec les qualités de vitesse, de sécurité et de confort que doit posséder une Automobile en 1938 !

Seul PEUGEOT, grâce à la supériorité de son expérience dans le domaine de la petite voiture, pourra affronter les difficultés techniques d'un tel problème avec la certitude d'apporter à la majorité des usagers une solution conforme à leurs désirs.

15 NOVEMBRE 1937



la 202
nouveau triomphe de Sochaux

Pour accompagner le lancement de son modèle 202, Peugeot a édité une série de cinq cartes postales colorisées en février 38. Les clients étaient invités à essayer la nouvelle petite voiture de demain.. En étant patient, les collectionneurs les retrouvent encore dans des brocantes ou des bourses d'échanges (documents Dominique Masmonteil).

Madame et son auto

Cette belle 202 appartient à Madame Pascaleine Voinot, du club Tour B'Yonne, sis à Ville-neuve-sur-Yonne ; un club auto-moto connu pour son dynamisme. Cette auto dormait chez un collectionneur depuis plus de vingt ans. Il l'avait achetée accidentée, aile avant gauche, capot et pavillon endommagés. Depuis, elle attendait patiemment de recevoir des soins. Le temps passant, d'autres voitures vinrent lui tenir compagnie et la 202 se vit peu à peu recouverte de la poussière de l'oubli. Par son numéro de série (827 279), nous pouvons la dater de fin 1938. C'est l'une des dernières à posséder encore la suspension avant par barres de torsion. Lorsqu'en 1979, Pascaline et son mari s'en rendent acquéreurs, elle n'a que 91 000 kilomètres au compteur et le moteur a été refait ; il est même en rodage ! Reste à réparer la carrosserie, opération réalisée avec l'aide de leur fils et d'un ami qui est du métier. L'aile à remplacer est retrouvée chez Germain Lambert, les freins révisés et réglés, la sellerie refaite, le radiateur revu par prudence. La voiture se fait une beauté, elle est repeinte en vert pâle d'après modèle. Cette restauration s'étale dans le temps, la vie quotidienne est exigeante et nos collectionneurs ont d'autres restaurations en cours. Ils sont également amoureux des Panhard. En 2005, la remise en état est enfin terminée ! Pascaline adopte aussitôt la petite Peugeot et, depuis, elles ne se quittent plus ! La Miss 202 roule parfaitement, insensible aux caprices de la météo, toujours fidèle au poste, prête à partir à n'importe quel moment. Bonne route Pascaline ! 



Un toit ouvrant est bien pratique pour demander son chemin... : « Non monsieur, ma voiture n'est pas à vendre... »

FICHE TECHNIQUE PEUGEOT 202 1938

Moteur

4 cylindres en lignes.

Bloc cylindre fonte à chemises humides.

Culasse en Alpax.

Alésage x course : 68 x 78.

Cylindrée : 1 133 cm³.

Rapport volumétrique : 7 à 1, abaissé juste après-guerre à cause de la mauvaise qualité de l'essence de 6,8:1 à 6,6:1 puis 6,5:1.

Puissance : 30 CV Din à 4 000 tr/min.

Vilebrequin à trois paliers sur coussinets minces.

Bielles régulées.

Distribution par culbuteurs, arbre à cames entraîné par chaîne.

Diagramme de distribution : AOA 0,18 mm, RFA 22 mm, AOE 14,8 mm, RFE 3,9 mm. Levée de soupape 7 mm, jeux aux teurs : 0,12 à 0,15 pour l'admission et 0,15 à 0,18 mm pour l'échappement.

Alimentation : pompe mécanique et carburateur Solex inversé 26 IAC, gicleur 95, souvent remplacé par un Solex 32 PBI pompe de reprise.

Générateur dynamo 12 volts, batterie 12 volts, 40 ampères heures.

Allumage batterie bobine et distributeur, avance 8° ou 0,6 mm.

Graissage par pompe mécanique, pression 3 bars à 2 000 tr/min.

Refroidissement par eau avec pompe.

Direction par boîtier à vis et secteur denté, rayon de braquage 4,6 m.

Embrayage à sec monodisque, disque récepteur garni sur les deux faces.

Boîte de vitesses à trois rapports.

Freins mécaniques Bendix, puis hydrauliques Lockheed (identiques à la 203).

Transmission

Par arbre à cardan.

Pont arrière Peugeot à vis sans fin. Rapports 4 x 23 et 4 x 22

Suspensions

Avant à roues indépendantes par barres de torsion, puis par ressort à lames, (six lames puis neuf) et amortisseurs hydrauliques. Arrière par ressorts quart elliptiques et amortisseurs hydrauliques.

Dimensions, poids, capacités

Longueur 4,11 m

Largeur 1,50 m

Empattement : 2,45 m

Voies AV et AR : 1,18 m et 1,19 m

Poids 817 kg

Pneus 155 x 400 (140 x 400 à sa sortie, puis 145 x 400 en 1938)

Essence 45 l

Eau 8,5 l

Huile moteur 4 l, boîte 0,6 l, pont 1,2 l



Pascaline Voinot a de sa 202 ! Je la d'avoir bien voulu avec patience et huit séances photos pour une météo capricieuse

Quand une 202 rencontre une MG...

Cette Année-là - 1938

Pendant que notre 202 sortait des ateliers Peugeot, l'Europe s'apprétait à vivre l'une des plus sombres pages de son histoire. Petit tour d'horizon des événements qui ont marqué cette année 1938.

Historiquement, 1938 voit la montée de l'antisémitisme et, globalement, de la menace allemande sur l'Europe. Deux grands événements sont à relever : le 9 novembre, c'est la « nuit de cristal », appellation donnée par Hitler, lui-même, pour la répression contre les magasins juifs et les synagogues dans les principales villes d'Allemagne. Autre moment historique international : Anschluss (annexion de l'Autriche à l'Allemagne).

Même si l'Histoire prend insidieusement un tournant tragique, ailleurs, on est toujours actif et productif.

Le cinéma :

En 1938, trois chefs-d'œuvre voient le jour. Jean Gabin, alors au sommet de sa gloire, participe à deux d'entre eux : « Quai des brumes » dans lequel il lâche à Michèle Morgan la célèbre épingle « t'as d'beaux yeux tu sais », et « La bête humaine ». De son côté, Louis Jouvet dans « Hôtel du nord » fait dire à Arletty, sa partenaire à la voix gouailleuse, l'incontournable « Atmosphère, atmosphère, est-ce que j'ai une gueule d'atmosphère ? »

Biographies :

Quai des brumes (Gabin, Morgan) « t'as d'beaux yeux tu sais ». Hôtel du nord (Jouvet, Arletty) « Atmosphère, atmosphère... ». La bête humaine (Gabin, Simone Simon).

Naissance de Venise :

Coupe Mussolini » film italien : Luciano Serra, pilote (Goffredo Alessandrini). Coupe Mussolini » film étranger : Les Dieux du Stade (Leni Riefenstahl). Oscar du meilleur film (USA) : Vous ne pourrez pas emporter avec vous (Frank Capra). Prix Louis Delluc - meilleur film français de l'année : Le Puritain (Jeff Musso).

Prix Goncourt : Henri Troyat pour Araigne.

L'automobile :

Georges Baker Schut remporte le rallye

de Monte-Carlo sur Ford. Rosemeyer se tue le 28 janvier, à l'occasion d'une tentative de record de vitesse. 24 mars - occupation des usines Citroën : 30 000 ouvriers réclament une augmentation 13 avril - 213 usines automobiles occupées : 157 000 ouvriers en grève.

Découvertes et inventions :

La fission de l'atome
Le stylo à bille
Les bas en nylon
Le flipper
La photocopieuse.

Quelques dates :

1er janvier : Création de la SNCF
1er avril : Mise sur le marché du café instantané « Nescafé »
21 avril : Sortie du premier numéro du Journal de Spirou
1er juin : Les premières aventures de Superman dévoilées dans « Action Comics »
27 septembre : Lancement du paquebot « Queen Elisabeth » par la reine Elizabeth.

Naissances :

Richard Anthony (chanteur)
Isabelle Aubret (chanteuse)
Jean Cabut, dit Cabu (caricaturiste)
Claudia Cardinale (actrice)
Eddie Cochran (chanteur)
Mireille Darc (actrice)
Daniel Hechter (créateur de mode)
Jean-François Kahn (journaliste, écrivain)
Enrico Macias (chanteur)
Timo Makinen (pilote de rallyes automobiles)
Renzo Pasolini (pilote motocycliste)
Romy Schneider (actrice).
Décès de la tenniswoman Suzanne Lenglen à l'âge de 39 ans.

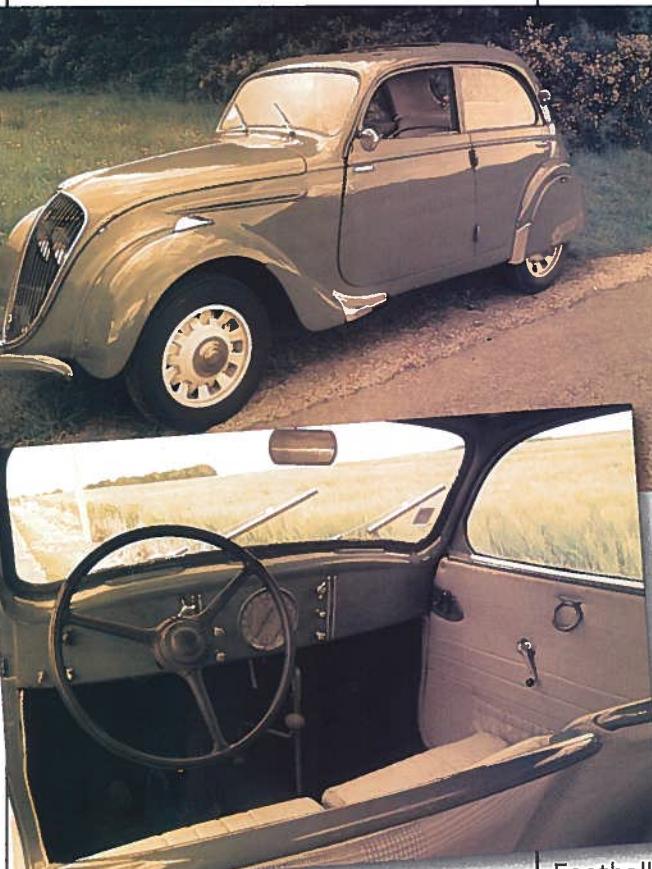
Sports :

Football : Coupe du Monde en France remportée par l'Italie contre la Hongrie (4 à 2)
Football : FC Sochaux champion de France
Rugby : USAP (Perpignan) champion de France
Natation : 100 mètres nage libre : Alfred Nakache (1'01")
Tour de France cycliste : vainqueur Gino Bartali (Italie)
Coupe Davis : les USA battent l'Australie en finale.

Chansons :

Georgius : « Ça, c'est de la bagnole ! »
Ray Ventura : « Qu'est ce qu'on attend pour être heureux ? »
Charles Trenet : « Je chante »
Edith Piaf : « C'est lui que mon cœur a choisi ».

Joël Berger



26 mai - Hitler inaugure l'usine Volkswagen qui produit la « voiture du peuple » qu'il a initiée.

24 Heures du Mans - victoire Delahaye avec Eugène Chaboud et Jean Trémoulet.

Rudolf Caracciola - champion d'Europe de « Formule ».

Indianapolis - Pour la première fois, un pilote, Floyd Roberts, passe la barre des 200 km/h de moyenne en qualification avec 202,264 km/h sur 1 tour (le record actuel datant de 2003 est proche de 373 km/h).

Les chefs d'états en exercice :

France : Albert Lebrun
Royaume Uni : George VI
Allemagne : Adolf Hitler
USA : Franklin Delano Roosevelt.