

SPECIAL ANNIVERSAIRE

FERRARI

RETRO  
VISEUR



FERRARI DAYTONA et 365 GTC/4  
La légende et son double

MONTEVERDI 375 L  
Une suisse de 375 ch

FERRARI EN COURSE  
Les débuts de l'aventure

DOSSIER

FORD VEDETTTE

L 9652 - 105 - 35,00 F





# Peugeot 201 C 1932

## La bonne affaire

PAR MICHEL DUMIOT  
PHOTOS BRUNO PLONGERON

**Bruno Plongeron est de ceux dont la première expérience de restauration est placée sous le signe de la chance : trouver une Peugeot 201 dont l'état ne nécessite même pas de refaire l'ossature en bois.**



C'est dans les pages de *Rétroviseur* que Bruno Plongeron découvre la Peugeot 201 pour la première fois, puis plus tard, dans un rassemblement de club, ses questions et son intérêt évident pour la voiture lui valent une invitation à participer à une prochaine sortie... dans une Peugeot 201.

Vous imaginez déjà qu'il va en tomber fou amoureux et qu'il va assaillir le propriétaire de ses offres d'achat ?

Vous n'y êtes pas : Bruno Plongeron a la passion raisonnable, et il commence par adhérer au club de Saint-Quentin : «Tous ces événements m'incitèrent de plus en plus à chercher une voiture, dans les petites annonces

comme parmi les membres du club. Je me souviens très bien de la première Peugeot 201 que j'avais sélectionnée dans les annonces de particuliers. Je suis allé la voir avec un grand connaisseur des 201 faisant partie de mon club. Celle-ci ne correspondait pas du tout à la description, ce qui m'apprit à être prudent et à observer... avant d'acheter».

### Moteur bloqué

Quand une nouvelle Peugeot 201 lui saute aux yeux dans les colonnes de *Rétroviseur*, Bruno Plongeron prend aussitôt rendez-vous avec le vendeur : «A force de chercher, j'avais décidé de franchir le pas : acheter une voiture à restaurer, et

celle-ci, une 201 C de 1932, était présentée dans son état d'origine, complète et saine, mais avec le moteur bloqué. Après réflexion, je suis revenu la chercher avec un plateau et un chèque de 18 000 F».

Il ne le sait pas encore, mais il vient de faire une bonne affaire...

Dans les jours qui suivent, il commence par la nettoyer, par déposer les sièges, puis au fur et à mesure que le temps passe, il la démonte de plus en plus : «Je me suis fixé comme premier objectif de m'occuper du moteur, et pour faciliter le déculassage, j'ai retiré tout ce qui pouvait faire obstacle à mon approche, à savoir le capot, le radiateur, la dynamo, etc.».



**1**  
*Soldement sanglé par des cordes, le moteur est sorti du châssis avec un palan pour envisager un démontage complet.*

*Astucieux : à partir d'un qual de chargement, Bruno Plongeron s'est fait un pont avec des rails pour accéder aux dessous de la 201, et repelindre le châssis.*



**2**



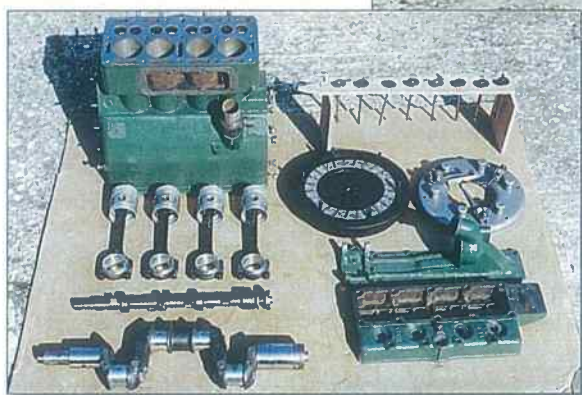


*Puisque l'ossature en frêne n'a pas souffert, la caisse ne va pas quitter le châssis auquel elle est boulonnée depuis 1932, mais tout ce qui peut être démonté va l'être.*

*Hormis le changement de couleur, cette Peugeot 201 a retrouvé sa présentation d'origine, reconnaissable dans sa version Confort à sa grille de calandre chromée.*



*Excepté de rares points de rouille et le nickelage disparu des pare-chocs au moment de l'achat, la Peugeot 201 C de 1932 est étonnamment saine de caisse, mais le moteur ne peut pas en dire autant.*



*Le réglage des bielles n'étant pas à la portée de l'amateur, le moteur de la 201 a été refait à neuf par un professionnel.*

Moteur bloqué disiez-vous ?

A l'évidence, il ne pouvait en être autrement : «Pistons abîmés, ressorts de soupapes cassés, couronne de démarreur endommagée, voilà autant de pièces irrécupérables, sans compter que le bloc avait besoin d'une rectification et les bielles d'un réglage. J'ai donc sorti complètement le moteur de la voiture pour le confier à un professionnel. Pendant ce temps, j'ai commencé à repeindre le châssis qui était en bon état».

A défaut de pont élévateur pour atteindre sans difficulté le dessous du châssis, il utilise alors un quai de chargement, prolongé par deux solides rails, pour mettre la voiture au-dessus du vide et ne pas être obligé de travailler couché.

«J'ai démonté les lames de ressort pour les séparer car elles étaient collées par la graisse. Décapées, repeintes et regraissées, j'ai pu les remettre en place avant de remonter les freins à tambour équipés de garnitures et roulements neufs. Ceux de l'arrière m'ont posé quelques difficultés et j'ai dû les chauffer pour parvenir à les extraire. J'ai également remis à neuf le circuit électrique d'époque qui n'en finissait plus de se désagréger.»

### Restaurer sans séparer

Comme on peut le voir sur les photos, la méthode de travail de Bruno Plongeron est assez particulière : à aucun moment il ne dépose la

caisse du châssis. Voilà de quoi relancer le débat chez les collectionneurs : peut-on restaurer sans séparer ?

Bruno Plongeron fait la preuve que cela est possible, mais pour une seule raison : l'état de conservation de sa Peugeot 201 est assez exceptionnel, aucun élément en bois de l'ossature n'ayant besoin d'être remplacé, ni même la molaskine du toit. La tôle de la caisse ne souffre d'aucune corrosion perforante, et manifestement, rien n'avait été démonté auparavant.

Bref, c'est à se demander si cette 201 n'aurait pas pu reprendre du service en conservant sa patine et en adoptant seulement une mécanique neuve... Mais tel n'étant pas le choix de Bruno



*Longue séance de ponçage à l'eau pour mettre la tôle à nu : le soleil est là pour donner du baume au cœur de Bruno Plongeron...*

*Aucune trace de rouille perforante, une molaskine de toit qui n'est pas déchirée : voilà une caisse dans un état de conservation comme on en voit peu.*





### LECTURE ET RENCONTRE

Les sept ans de production de la Peugeot 201 nous valent de nombreux modèles encore en circulation, ce qui fait le bonheur des collectionneurs. Rétroviseur lui a déjà consacré un dossier complet dans le numéro 58 et le numéro 72, c'est la restauration d'une version de 1931, encore à essieu avant rigide, qui est traitée. De la lecture, passez ensuite aux rencontres avec les propriétaires de Peugeot 201, via les clubs régionaux qui en comptent souvent au moins une dans leur rang (la liste des clubs est dans "Le Guide 1997 du Collectionneur Auto-Moto", édité par La Vie de l'Auto, tél. 01 60 71 55 55), ou par l'intermédiaire du club Les Amis du lion (tél. 01 46 72 70 47). Enfin n'oubliez pas que L'Aventure Peugeot (tél. 01 40 66 49 92, fax 01 40 66 41 85) est là pour promouvoir le patrimoine Peugeot et met un point d'honneur à répondre aux questions des collectionneurs.

Plonger, il laisse donc la caisse fixée au châssis, ce qui lui permet de travailler "à hauteur d'homme".

Puisque la voiture est encore posée sur ses roues, il peut la déplacer à volonté entre son garage et sa cour où il se lance dans le ponçage de la peinture d'origine. Quand on a la chance de pouvoir travailler en extérieur, surtout pour une opération qui soulève beaucoup de poussière, il ne faut pas s'en priver...

«Ma première idée était effectivement de conserver la peinture d'origine, marron foncé et ailes noires, mais elle était usée et passée par endroits. J'ai donc préféré la repeindre moi-même, et j'ai commencé par poncer la caisse avec une ponceuse rotative, pour dégrossir le travail, puis à la main, au papier et à l'eau.»

Bruno Plonger ne manque pas de courage car il va poncer seul toute la caisse, puis les ailes, la malle et les jantes. Quant à la couleur,



La Peugeot 201 Confort a l'élégance sobre d'une berline populaire des années 30, équipée comme il se doit d'une jolie malle Coquille pour les voyages en famille.

il la choisit bordeaux avec ailes noires, d'après les références des teintes d'époque que lui fournit L'Aventure Peugeot.

#### Filets peints

Laisser la caisse sur le châssis n'est pas sans inconvénients. Exemple de la préparation à la peinture : il faut doubler de caches, protections et camouflages divers pour protéger l'intérieur de la caisse, le châssis et les trains, de toutes projections intempestives de peinture : «Ce fut un long travail, demandant de la patience, et suite à la couche d'apprêt, la première peinture appliquée fut une couleur beige, sur le pourtour de la ceinture de caisse, en prévision des filets. Quand il fut parfaitement sec, ce beige fut recouvert de bandes adhésives, de la largeur des filets désirés ; et ce n'est qu'après la peinture bordeaux définitive que l'adhésif fut retiré pour "dévoiler" les filets peints. Les ailes et la malle ont été peintes à part, et pour conserver le logo "Peugeot 201 Confort" avec ses rivets d'origine sur l'aile arrière droite, j'ai repassé chaque lettre à la peinture argentée.»

Après la peinture, Bruno Plonger peut alors remonter le moteur revenu du rectifieur : «Ma grande satisfaction fut d'entendre ses premiers "battements", ce qui me donna le courage nécessaire pour finir la restauration. Au fur et à mesure, le re-

montage devenait de plus en plus intéressant, bien qu'il faille rester prudent avec les éléments à refixer pour ne pas abîmer la peinture de la caisse ou du châssis. Beaucoup d'heures ont été employées à la repose des différents joints, des ailes, du capot, de la malle, des marchepieds, sans oublier la sellerie refaite en famille, tandis que les garnitures de portes et le ciel de toit d'origine reprenaient leur place.»

Comme le veut désormais la législation française, la première vraie sortie de la Peugeot 201 C de Bruno Plonger l'amène au centre de contrôle technique, lieu de passage obligé avant la demande de carte grise.

Côté budget, les comptes sont vite faits : 47 000 F de frais, répartis en 14 400 F de mécanique, 1 900 F de pièces de freins, 9 200 F de fournitures de carrosserie et peinture, 1 800 F de pneus neufs, 1 300 F de joints divers, et 400 F de faisceau électrique, auxquels n'oublions pas de rajouter le prix d'achat (18 000 F). Un budget somme toute raisonnable, qui correspond à peu de chose près à la meilleure cote actuelle de ce modèle, grâce au grand nombre de travaux faits par Bruno Plonger lui-même.

Au terme de cette restauration, étalée sur un an, il lui reste néanmoins une ultime étape à franchir, de loin la plus agréable : l'apprentissage de la conduite d'une 201 ; pardon, de SA 201. ♦



Quelques bâches en plastique ont suffi à improviser une cabine de peinture pour les éléments de tôlerie, comme ici le capot et la malle passés en apprêt.

La peinture définitive est sèche, donc l'heure est venue de décoller l'adhésif pour faire apparaître les filets de la ligne de caisse.

