MENSUEL N°52 - DECEMBRE 1992

RETRO VISEUR

VÉCU

D'ALGER AU CAP 70 ans d'exploit !

RETROUVAILLES

CINQ TALBOT DE COURSE RÉUNIES

DES LIVRES POUR LES FÊTES
à l'intérieur
64 PAGES DE CATALOGUE
de la Librairie du collectionneur

DOSSIER

XJ6 JAGUAR

M1613 - 52 - 35,00 F

ISSN 0992-5007 FRANCE : 35 F BELGIQUE : 255 FB SUISSE : 11 FS ESPAGNE 950 PTS ITALIE 8 000 LIRES U.S.A. : 9,50$ CANADA : 10,50$ PAYS-BAS : 16,50 FL

S57

S 57 1956
Le scooter selon Peugeot

Au début des années 50, la vogue du scooter bat son plein, mais il faut attendre 1954 pour voir la réponse de Peugeot aux Vespa. Stupeur chez les amateurs du genre : le "S 55" est un mélange de lourdeur "germanique" et de fluidité "italienne" ; doit-on s'irriter ou s'extasier ?...

Par DUCLOUX

Il est particulièrement délicat de nos jours de parler de scooters anciens : le sujet est aussi sensible que celui des plus grandes légendes de la motocyclette, qu'elles aient nom Vincent ou MV Agusta ! Et quand par-dessus tout l'engin porte l'illustre nom de Peugeot, il convient d'être prudent... Voici ce que se disait l'auteur de ces lignes avant d'essayer le "S 57" qui apparaît dans ces pages : aurai-je le droit, éventuellement, de démystifier ce monument de la culture mécanique ?...

UNE LONGUE HISTOIRE

En 1954, le "phénomène scooter" n'est pas nouveau, car sa première apparition datait du début des années 20. Cette vague ne dura guère, du fait des petites roues peu compatibles avec l'état des routes de l'époque et de la puissance dérisoire des moteurs.

Après le deuxième conflit mondial, le renouveau du genre est en fait le fruit d'un concours de circonstances. Les usines italiennes d'aéronautique doivent en effet se reconvertir ou mourir. L'une d'entre elles, Piaggio, qui n'a aucune expérience motocycliste, crée en 1946 un engin qui va devenir un modèle pour tous les autres constructeurs ! Le succès que va rencontrer son "Vespa" (la "Guêpe") est aussi énorme qu'incroyable. Sa "voiturette" à deux-roues est en effet adoptée par toutes les classes de la société, tout en rencontrant l'essentiel de son succès auprès des jeunes. Des scooters de la première vague, le Vespa n'a repris que les petites roues, ainsi que le tablier et le plancher pour les pieds du pilote. Tout le reste est original : c'est un cocktail d'influences plus aéronautiques et automobiles que motocyclistes. Le Vespa va être copié par tous, c'est une bousculade générale pour copier ce nouvel engin !

L'entreprise qui saura le mieux le faire s'appelle "Innocenti". Il s'agit d'un trust qui lui aussi, avec la fin de la guerre, a perdu l'essentiel de son activité : son "Lambretta" saura dès 1947, rivaliser avec le Vespa. En France, les grands constructeurs traditionnels, dont Peugeot fait partie, vont d'abord être attentistes. Ce sont de petites et moyennes entreprises comme AGF, Mors ou Bernardet, qui occupent tout d'abord le créneau. En 1951, Motobécane et Terrot se décident à franchir le pas et présentent des scooters sur leur stand du Salon de Paris en octobre. Piaggio et Innocenti, sentant en France un vrai marché, ouvrent des usines à Fourchambault et à Troyes. D'entrée, ils écrasent

Le capotage de phare bien dessiné est à l'image de l'effort réalisé pour faire du S 57 un bel engin, même si l'avant reste un peu lourd (voir page de gauche). Ci-dessous, touchante décalcomanie d'époque pour vanter les mérites de l'huile Yacco...

L'arrière du Peugeot est particulièrement réussi ; il n'y manque qu'un peu de chrome...

DEUX COLLECTIONNEURS !

Si nous parlons du collectionneur propriétaire du "S 57", nous devrons employer le pluriel, car Nadia, l'épouse de Jérôme Bruley, se sent aussi très concernée par la santé, les humeurs, ou caprices de leur "S 57". Journalistes tous deux, ils ne manquent jamais, quand l'occasion se présente, de vanter les mérites de cet engin incomparable qu'est le scooter. Un "plus" également pour ce Peugeot, c'est celui-là même qui fut, pour Jérôme, un rêve de jeune homme. Il le perdit de vue pendant plusieurs années et réussit grâce à toute la persévérance que donne la passion, à le retrouver. Il est pour lui beaucoup plus qu'un simple objet de collection.

nos constructeurs en s'octroyant plus des trois quarts du marché : un marché qui approche aussitôt, grâce à eux, les 100.000 unités par an.

SE HATER ...AVEC LENTEUR

Peugeot réfléchit, étudie... en fait piétine ! C'est seulement au Salon 1953 qu'est présenté son scooter, d'abord baptisé "S 55". La production démarre tout doucement avec la sortie de 3.000 unités seulement en 1954. L'année suivante, le "S 55" cède la place au "S 57", une version améliorée de son aîné. La fabrication en série débute vraiment en 1955, où près de 10.000 "S 57" sont construits, cela au moment où l'avenir du scooter est déjà hypothéqué par la chute d'un marché pourtant prometteur. Cette chute va être brutale : 135.000 "français" ont été construits en 1955 (les Vespa de la Nièvre et les Lambretta Aubois sont compris dans ce chiffre), c'est un record. En 1957, 100.000 unités seulement sortent des chaînes. Et ce n'est que le début de la fin : 50.000 en 1958, pour arriver ensuite au chiffre ridicule de 302 en 1962 !

On n'avait pas oublié le côté utilitaire du scooter, comme le prouvent le coffre placé au-dessus de la roue avant et le porte-paquets qui le surplombe.

Comment surnagent nos "S 57" dans ce marasme ? Leur production tombe à 5.500 en 1956, remonte à 6.000 en 1957, pour rechuter en 1958. Peugeot persiste pourtant en 1959, plus pour éponger ses stocks que pour des motifs commerciaux. Les dernières pièces permettront de monter 400 scooters en 1960 et 50 en 1961, dernière année de la production. Faisant les comptes pour juger de la rareté du modèle, on arrive à un grand total d'environ 30.000 "S 55" et "S 57" fabriqués. Malgré les casses gloutonnes des années 60/70, c'est sans doute plusieurs centaines de ces engins qui ont survécu avant que l'espèce ne soit "protégée". Mais il n'y a pas assez de Jérôme Bruley, le propriétaire de notre "S 57" dans notre France scootériste, nos compatriotes roulent majoritairement italien !

ET SUR LA ROUTE ?

Heureuse surprise, l'engin par ses qualités est très utilisable dans la circulation quotidienne. On l'enfourche (ou plutôt on "monte" sur un scooter, nuance qu'un motocycliste ne sait pas toujours apprécier)... et on roule ! Bien conçu dans ses dimensions, le scooter "S 57" laisse une place appréciable pour les pieds du pilote, dont les genoux ne flirtent pas avec le tablier. L'équilibre des masses n'amène pas de surprises désagréables : l'ensemble moteur-boîte, avec seulement un léger déport vers la gauche, a été mieux localisé que celui de ses rivaux transalpins. Le faible taux de compression d'un moteur très tranquille permet de kicker en totale décontraction et l'embrayage est très doux. Quant au groupe propulseur, il s'agit à quelques détails près de celui des 125 utilitaires de la marque, et il bénéficie de cette expérience. La première vitesse est très courte, trop même, mais c'est qu'avec une puissance maximale de seulement 4,5 ch pour un poids roulant en duo pouvant dépasser les 250 kg, il fallait prévoir les démarrages en côte ! La deuxième est très longue par contre, et il faut monter le régime pour

Notez les charnières sur lesquelles s'articule tout le capotage arrière pour l'accès au moteur, ainsi que le kick placé très bas.

l'accrocher ; à cette occasion, on peut se rendre compte que le bruit d'échappement est peu discret, et même excessif en regard de la puissance délivrée.

Que Peugeot ait choisi pour équiper son scooter du plus calme de sa gamme, celui du "P 55" à trois vitesses, ne passe pas inaperçu à l'usage : 75 km/h réels au plus sur la troisième, le "S 57" reste toujours maîtrisable... Retour des choses, les autres paramètres, freinage, tenue de route et confort s'en trouvent magnifiés. Les performances permises par le propulseur donnent une large marge de sécurité. L'inconvénient, c'est qu'il est bien sûr impossible de doubler un camion ; tout au plus en déboîtant pourrez-vous lui faire admirer votre avant façon "203", dans son rétroviseur...

Agréable à l'usage, confortable pour une éventuelle passagère, le "S 57" est plus un engin de ville qu'un routier. De nombreux petits détails vont dans ce sens : coffre avant surmonté d'un porte-bagages avec des crochets pour sandows, roue de secours, cric compris dans l'outillage, l'absence de béquille centrale est ainsi en partie compensée.

LA TECHNIQUE

Une tradition a été respectée sur ce scooter, la tendance congénitale des Peugeot à perler des bougies... La turbine, en améliorant le refroidissement, n'a pu compenser totalement un dessin interne de la chambre de combustion favorisant ce problème. Le moteur est traité en bloc, avec une ouverture sur le plan vertical. Son mouvement est transmis par une chaîne à une boîte trois vitesses à deux arbres, quant à l'embrayage il est à disques multiples. La turbine de refroidissement est accolée au volant magnétique. Pour le châssis, il est constitué par un cadre en tubes de forte section surmonté par une carrosserie très inspirée du dessin des productions automobiles maison de l'époque. Les deux roues à flasque sont montées en porte-à-faux, facilité de démontage oblige.

Ce représentant Peugeot de la deuxième vague des scooters peut croiser journellement les nombreux Peugeot modernes produits actuellement par la firme au lion. Gardons-nous de toute prospective mais remarquons seulement qu'ils sont plus anonymes, moins typés que ce "S 57" de 1956, et qu'on les oubliera sans doute plus vite ●

Remarquez la lanière de maintien du passager et le bouchon de réservoir, dissimulé par la selle avant.

FICHE TECHNIQUE

ARCHITECTURE MOTEUR	Monocylindre deux temps
CYLINDRÉE	122,58 cm³
ALÉSAGE × COURSE	51×60 mm
TAUX DE COMPRESSION	6,6 à 1
PUISSANCE	4,5 ch à 4 600 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES	3 rapports
ALLUMAGE	Volant magnétique
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile
SUSPENSIONS	AV et AR par anneaux Neiman
PNEUMATIQUES	AV et AR 4.00×8
CAPACITÉ CARBURANT	7,5 l
POIDS	105 kg
VITESSE MAXIMALE	75 km/h
PRIX	157 000 F en 1956 avec toutes options
PÉRIODE DE FABRICATION	1954/1960