500 PETITES ANNONCES

ENQUÊTE LECTEURS P. 6

la vie de A MOTO

CHAQUE JEUDI, TOUTE L'ACTUALITÉ DE LA MOTO DE COLLECTION

N° 485 • 26 JUILLET 2007

Turlututu capot pointu

PEUGEOT S 57

Il se démarquait des autres scooters avec son "capot" digne d'une 203.

Essai P. 3-5

■ VOTRE BD DE L'ÉTÉ

Lucien, inédit !

Le héros de Franck Margerin fait son come-back ! Voici les premières planches d'un album inédit. P. 2

■ TECHNIQUE

Système Débrouille

Que faire lorsqu'un vendeur vous dit «*Connais pas*» ou, pire, vous annonce un tarif aussi dissuasif qu'un coup de matraque? P. 34-35

PROCHAIN NUMÉRO JEUDI 9 AOÛT

■ HOMMAGE

Jack Findlay

Ce gars de Moroopna, où poussent les plus belles oranges d'Australie, était le plus "courageux" de tous les pilotes. P. 30-31

Préparez vos sorties !

Calendrier jusqu'au 22 septembre 2007.

P. 12

ÉDITIONS LVA

L 19647 - 485 - F: 2,20 €

F 2,20 € • BEL 2,40 €

ISSN 0989 0009

PEUGEOT S 57, 1955

Deux roues... et un capot

Parmi la multitude des scooters de la décennie cinquante, il en est un qui se démarque avec son capot pointu façon "automobile". Cette originalité émane de Peugeot, dont la production du moment ne respire pourtant pas la fantaisie.

▶ Le capot du S 57 évoque l'alligator de la 203 (excepté le sens d'ouverture).

Par Bernard SOLER-THÈBES

Nous sommes en 1953, dans une France en pleine reconstruction, où le niveau de vie s'élève sûrement... mais lentement ! N'en déplaise aux révisionnistes de l'histoire, l'automobile demeure un véhicule pour les riches, y compris la 2 CV Citroën, laquelle ne s'adressait guère à l'ouvrier mais plutôt à son contremaître. Heureusement, le scooter est là, offrant aux masses laborieuses sa carrosserie et sa roue de secours. Seulement, voilà, Vespa et Lambretta monopolisent, ou peu s'en faut, ce marché prospère.

La part du Lion

Pendant ce temps, Peugeot fabrique sa 203, une berline relativement cossue dans un tel contexte, mais qui laisse échapper la clientèle populaire. Alors, pourquoi pas un scooter ? Félicitons le constructeur d'avoir su éviter le plagiat de la Guêpe, puisque son petit dernier, avec son capot alligator, ressemble à sa grande sœur à quatre roues. Un air de famille ne devant rien au hasard, car les deux véhicules se font réciproquement de la réclame, ou si vous préférez un coup de pub'. C'est donc au printemps 1953 que naît le lionceau, baptisé S 55, selon une logique des nombres dont Peugeot a le secret. Jugé prématuré, le bébé sera mis en couveuse jusqu'au salon d'octobre, où son joli minois fait la conquête du public. Solidaire du tablier, on trouve donc le fameux coffre de rangement, bien situé car permettant un lestage de la roue avant trop peu chargée sur les scooters. De plus, son capot pointu (qui, malgré notre désignation d'alligator, s'ouvre dans le sens inverse de la marche), possède des baguettes caoutchoutées associées à des poignées d'ancrage sur le tablier. Doublé par une tôle intérieure, ce dernier ménage un vide-poches fermant à clé et recelant la tirette d'ouverture du capot. Entièrement relevable, la coque arrière à la ligne aérodynamique bascule vers l'avant pour découvrir l'ensemble mécanique.

Naturellement, cette carrosserie arrière amovible interdit toute notion de coque autoporteuse.

Quel châssis !

Voilà pourquoi le S 55 possède un robuste châssis tubulaire à double berceau renforcé par cinq traverses ! Les petites roues de 8 pouces, montées en porte-à-faux, sont suspendues à l'avant par une biellette tirée et à l'arrière par le pare-chaîne étanche en aluminium moulé faisant fonction de bras oscillant, ces ▶

Bibliographie

Scooters du monde, par F.M. Dumas et D. Ganneau, éditions EPA - Tous les scooters du monde, par J. Goyard et D. Pascal, éditions Massin - Scooters de A à Z, par J. Goyard et BST, éditions ETAI - Motos Peugeot, par B. Salvat et D. Ganneau, éditions EBS - Motos Peugeot, par et chez C. Reynaud, - Revue technique motocycliste n° 99 du 15 06 55.

Le pare-chocs arrière est un accessoire Ardar.

▶ Pour avoir accès à la mécanique, on déverrouille le capot arrière.

▼ Toute la carrosserie arrière pivote alors vers l'avant.

► deux éléments étirant des anneaux en caoutchouc. Côté motorisation, la firme de Beaulieu puise dans sa gamme 125 cm³, le bloc à trois vitesses de notre scoot' provenant de la moto légère P 55. Deux-temps à cylindre alu chemisé, ce moteur utilise un piston à calotte bombée qui agit sur un vilebrequin à masses déportées. Quant au refroidissement, il repose sur une turbine de ventilation constituée par le volant magnétique à ailettes délivrant 40 W. Problème, cet ensemble délivre 4,5 ch, une puissance bien modeste car, malgré son petit gabarit, le S 55 pèse 105 kg. Autre inconvénient, il possède deux pédales au plancher, l'une pour monter les rapports, l'autre pour les descendre. Rien de tout cela ne semble troubler l'actrice (Nathalie Nattier, si nos souvenirs sont bons) chargée d'assurer sa promotion. «*Carrossé comme une voiture, conçu pour deux personnes avec bagages et permettant de longs trajets sans fatigue*», le vaillant scooter, chargé comme un baudet, se tape un périple mémorable, le Saïgon-Paris de deux quartiers-maîtres rentrant au pays.

Poignée... demain

Le S 55 entame donc sa carrière commerciale, malgré les défauts que nous lui connaissons. Rapidement, il apparaît que les pédales de vitesses sont incompatibles avec les talons aiguilles, mais ces dames attendront le salon 1955 pour que leur scooter adopte le sélecteur à main gauche. Devenu S 57, le Peugeot voit augmenter le diamètre des soies du vilebrequin. Les engrenages de boîte sont renforcés alors que, on ne sait pourquoi, la puissance du volant magnétique régresse de 40 à 25 W. Sur le plan de la présentation, le scooter demeure disponible en gris perle, mais aussi en bleu RAF comme l'exemplaire présenté ici, ou beige Marly. Dommage que les tons bicolores avec filets assortis soient réservés aux motos de la marque... La diversité viendra de la multiplication des modèles, dans une gamme dont le S 57 occupera la position intermédiaire. Pour les budgets limités, il devient 57 AL, une version dite allégée car dépourvue de roue de secours, de tachymètre, de pneus à flancs blancs et des petites chandelles servant de cric au modèle normal. Pire, le capot du coffre est condamné (pour économiser combien ?) alors que la selle du passager disparaît. Dix pour cent moins cher... mais à quel prix ! Plus logique, le S 157 adopte la cylindrée 150 cm³, qui lui donne 0,6 ch de mieux et une vitesse de pointe augmentée de 10 km/h. Mais comme dans la fable, la guêpe continue d'importuner le lion et rafler ses parts de marché. Alors, le S 57 commence à se calquer sur sa rivale, à laquelle il "pique" le phare directionnel, devenant le S 57 B surbaissé et emballé dans une belle teinte corail. Parallèlement, Peugeot-Sochaux sort la 403 à la ligne carrée, impossible de greffer un tel museau sur le scooter ! Exit le coffre élégant du S 57, le S 57 C de 1957 se retrouve affublé d'un banal garde-boue avant mobile. Mais quelle importance ? Touché de plein fouet par l'augmentation des tarifs d'assurance, le scooter, à partir de 1959, amorce un lent déclin. Dans ce contexte, le S 57 C poursuivra sa carrière confidentielle jusqu'en 1961. Collectionneurs, faites bon accueil aux scooters Peugeot !

A la provençale

A Pélissanne, village des Bouches-du-Rhône, existe un Scooter-club constituant pour votre serviteur une réserve de modèles à essayer, tous plus craquants les uns que les autres. Parmi les compères constituant ce club, il y a Robert Martinez, l'auteur de la restauration du S 57 et son cousin qui en est le propriétaire. Nous avons nommé Guy Castro, un amoureux de tout ce qui possède deux, trois ou quatre petites roues. «*Initialement, je m'inté-*

◄ La transmission finale est confiée à une chaîne protégée par un carter qui forme le bras oscillant.

► A l'avant comme à l'arrière les suspensions sont confiées à des éléments caoutchouc.

▲ On vous l'avait dit, le capot pointu façon alligator de 203 s'ouvre à l'envers...

▶ Autour de 60-70 km/h, le Peugeot S 57 ronronne. Attention aux grands gabarits : difficile d'y caser les genoux.

▶ Sur le S 57, les selles sont encore haut perchées contrairement au S 57 B.

ressais à l'automobile ancienne, mais j'ai été pris par le virus des voiturettes et des scooters. Pour ceux-ci, je possède les modèles les plus originaux, comme mon Lambretta type D ou mon LD attelé. J'ai aussi un Motoconfort ST à quatre-temps, mais ma préférence va au S 57. En 1997, je l'ai racheté en semi-épave à une veuve, qui a été très touchée de le revoir dernièrement». Voyons à quelle sauce il a été accommodé... Pour le degré de finition, on peut réellement parler d'état concours. Cependant, vous le savez, une réfection totale ne se fait pas sans compromis. Faute de pneus Dunlop à flancs blancs, le scoot' se contente de Sava fabriqués en Slovénie. A l'avant du capot, la plaque d'immatriculation n'a pas été peinte dans son logement, alors que les baguettes parallèles protégeant les caches latéraux sont de fabrication personnelle, une fantaisie bien intégrée à l'ensemble. Citons également le remplacement du carburateur Gurtner T 18 par un Zénith 20 MX, le saute-vent ainsi que le pare-chocs Ardor à l'arrière, on est quand même loin du style "arbre de Noël" !

Taille S

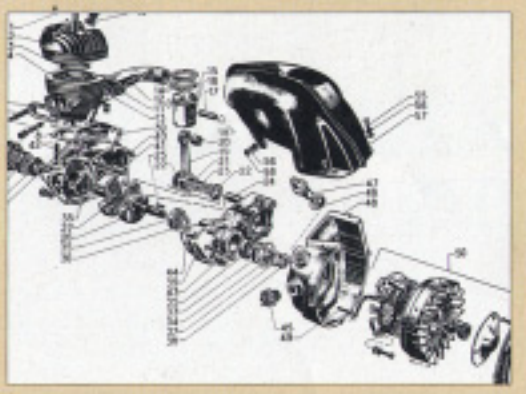
Sitôt que je prends place sur le S 57, je regrette qu'il n'ait pas été prévu en version... XXL 57 ! Erreur de taille, c'est le cas de le dire, car si l'adorable Peugeot est un gros jouet, il n'en demeure pas moins un petit scooter. Pour vous donner une idée, il faut mesurer moins d'1,70 m pour que les genoux ne frôlent pas le tablier, dans une position non modulable due à la selle monoplace. A l'inverse, vu qu'il s'agit d'un modèle non surbaissé, j'apprécie la hauteur de la position.

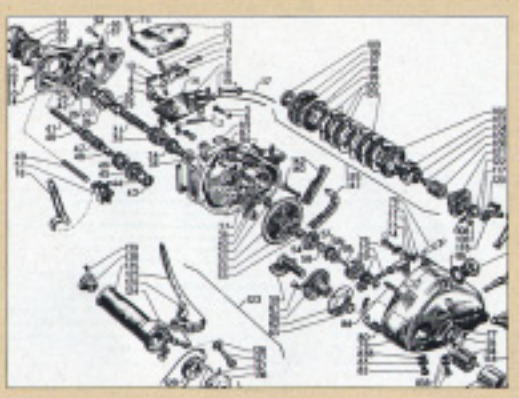
A l'arrêt, la suspension avant fait preuve de souplesse, alors que l'arrière, tarée pour une utilisation en duo, se montre plutôt ferme. Au premier coup de kick, ma cheville déguste le marchepied, ce qui n'empêche pas le lion de feuler discrètement. Première, le rapport s'engage fermement, et me voilà parti dans une accélération très sensible qui réclame vite la seconde. Véloce, le scooter atteint rapidement sa vitesse maximum, environ 70 km/h. A cette allure, la direction me semble un peu légère, je mets quelques centaines de mètres à rouler droit, puis tout s'arrange et une complicité s'établit avec le petit engin. Car il est vaillant, le bougre !

En troisième, il grimpe presque toutes les côtes et je ne rétrograde guère qu'aux croisements. Pour tester la limite en virage, j'accélère progressivement dans un rond-point, jusqu'à ce que la direction se mette à "fermer". Me voilà prévenu, mais ce sous-virage ne se décèle pas en utilisation normale. Le freinage ? Disons que le S 57 freine comme un scooter, autant dire qu'il faut prévoir des distances d'arrêt "à l'ancienne". Pas étonnant pour ce quinquagénaire, qu'il faut replacer dans son contexte... ou dans un rallye actuel, parmi ses contemporains ! ■

Fiche technique Peugeot S 57 1955

Partie-cycle : cadre double berceau entretoisé et coque en tôle emboutie. Suspension avant : apériodique, biellette tirée et anneaux de caoutchouc. Suspension arrière : carter de chaîne formant bras oscillant et anneaux de caoutchouc. Roues : à jante démontable, pneus 4,00 X 8. Freins : à tambours, diamètre 130 mm. Selles : Reydel à double ressort concentrique. Phare : Cibié de 120 mm.
Réservoir : capacité 7 litres.
Moteur : deux-temps à balayage Schmürle formant bloc. Culasse : en alliage léger, chambre hémisphérique. Cylindre : en aluminium chemisé fonte. Piston : à deux segments et calotte bombée. Alésage x course - cylindrée : 51 X 60 mm - 122,57 cm³. Taux de compression : 6,6 à 1.
Puissance : 5,1 ch à 5 000 tr/min.
Embiellage : tête sur galet, pied sur aiguilles. Vilebrequin : à masses déportées tournant sur 4 roulements - joints d'étanchéité Paulstra. Refroidissement : air pulsé par turbine.
Allumage/éclairage : par volant magnétique ABG 25 W.
Carburateur : Gurtner T 18 (Zénith 20 MX sur machine essayée).
Transmission : primaire et secondaire par chaîne.
Embrayage : bimétal à disques multiples en bain d'huile. Boîte : à trois vitesses, poignée tournante Amero.
Rapports : 13,9 - 7,85 - 5,23.
Poids : 105 kg. Vitesses : 70 km/h. Prix en 1955 : 138 500 anciens francs + 950 af pour roue de secours et 2e selle.





▼ La petite boîte à gants derrière le tablier. Le tableau de bord avec le compteur Veglia.