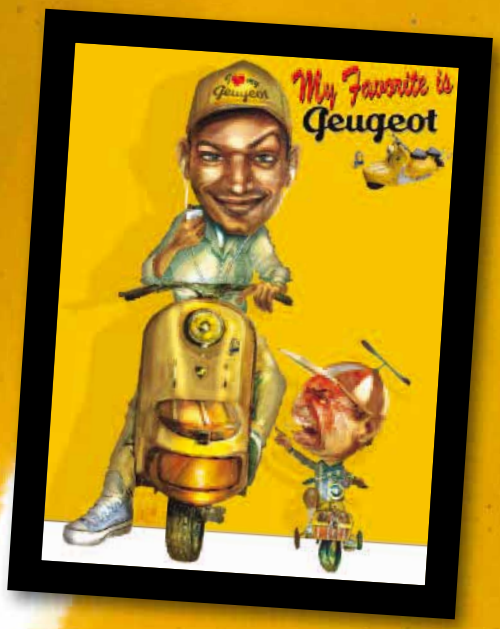
Essai | Peugeot S57 A

Peugeot se lancera tardivement sur le marché du scooter mais il donnera d'entrée naissance à un S55 puis S57 aboutis

Textes & photos : Emmanuel Pander - Illustration : Vincent Roussillat



PEUGEOT

LA PETITE AUTO À DEUX ROUES

Les années 50 ont été marquées par le lancement de nombreux modèles sur un marché en expansion, conséquence d'une féroce concurrence entre constructeurs. Si beaucoup d'entre eux étaient directement ou indirectement inspirés par Vespa ou Lambretta, Peugeot décidait pour sa part d'attendre avant de se lancer dans le grand bain du scooter. Jusque-là centré sur l'automobile, la moto et l'outillage, Peugeot diversifiait ses activités en sortant un scooter directement inspiré par son modèle phare de l'époque, la 203.

Essai | Peugeot S57 A

Un arrière joli et un avant... pratique, tel était la réputation du S57. Une conception volontaire de la part de Peugeot qui se démarquait ainsi des productions italiennes. La seconde selle est en cours de réfection. Elle prend place devant le porte bagages.

« Un scooter carrossé comme une voiture ». Quand Peugeot se lance dans l'aventure du scooter en 1953, sa démarche ne laisse aucune place au doute. Fort d'une colossale expérience dans le domaine de l'automobile et de la moto, le constructeur de Beaulieu Valentigney met à profit tout son savoir faire pour concevoir le S 55, premier scooter de la marque au lion. Un scooter pratique, économique voire utilitaire et destiné aux masses populaires. A cette époque, le marché est déjà bien encombré par la présence des italiens de Vespa depuis peu installés à Fourchambault et de Lambretta ayant de leur côté installé une base française à Troyes. Côté français, le secteur est occupé par la présence de Bernardet ou AGF mais l'ascension du scooter et son potentiel de 100 000 exemplaires produits par an ne laisse pas le lion indifférent. Avec une essence très chère, le premier critère d'achat de l'époque était la facilité d'entretien et le faible le coût d'utilisation. C'est le gouvernement qui incitera Peugeot à se lancer dans la construction de scooters. Le premier prototype, baptisé S 55, est donc un modèle que l'on pourrait qualifier de présérie mais il préfigure déjà des modèles à venir. Dès l'année suivante, Peugeot lance une évolution numéroté S 57 et vendu à 138 500 anciens francs. Il sera produit à environ 10 000 exemplaires.

UNE 203 A DEUX ROUES

Pour notre essai, nous avons rencontré Dominique Biray, le créateur du site indépendant scooterspeugeot.fr. Son modèle ? Un S 57A février 1957, déniché presque par hasard et dont la couleur jaune n'est pas d'origine puisque seuls le bleu, le gris et le crème étaient disponibles en concession. Ce qui frappe en premier lorsque l'on voit l'engin ? Son avant, comme un nez au milieu de la figure. Un long capot qui rappelle volontairement la Peugeot 203, sa grande sœur à quatre roues. Alourdissant quelque peu la ligne, cet appendice est, au-delà du simple effet de style, à vocation pratique. D'ailleurs, l'opinion publique ne tardera pas à dire que le S 57 possède un avant pratique et un arrière joli… Mais c'est bien le but recherché par Peugeot. Transposer au petit deux roues tout son savoir-faire automobile. Le S 57 donne ainsi une impression de produit très abouti, simple d'emploi, bourré de gadgets utiles et surtout protégeant efficacement ses passagers. La carrosserie très enveloppante se divise en cinq parties avec capot avant et arrière, plancher, tablier et tableau de bord. Le tout est en tôle bien épaisse, ce qui contribue à faire dépasser le quintal à l'ensemble. Petite parenthèse, pour mon 1,92m, il faut bien avouer que niveau place pour les jambes ça coince un peu. A noter que la coque arrière sur laquelle reposent les deux selles et la roue de secours s'ouvre de manière monobloc, simplifiant ainsi les opérations de maintenance. Elle donne accès à une autre trappe laissant apparaître le fil de bougie et le bouchon de réservoir. Rien que du très pratique en somme. Sur notre modèle, une option porte bagages est également installée à l'arrière. On peut y disposer un très grand sac ou une petite valise. Pour les rangements toujours, le capot avant cache un petit coffre. En position fermé, celui-ci, surmonté de baguettes en caoutchouc, peut supporter un autre bagage grâce aux poignées d'arrimages et aux crochets fixés sur le tablier, sachant que l'ensemble ne devait pas excéder 250 kg en poids de marche. Le

Quoique alourdie par la présence du capot, la ligne générale du S57 n'en est pas moins plaisante à regarder. On distingue bien ici les nombreux crochets d'arrimage pour le transport de paquets ou bagages.

tableau de bord, un des plus complets de la production, possédait un compteur de vitesse et kilométrique, un robinet d'essence et la tirette du starter. A noter que les premiers modèles S 55 étaient équipés d'un indicateur de rapport de vitesse enclenché. Côté carrosserie toujours, le phare intégré dans le tablier est fixe sur cette version. Ce n'est qu'à partir d'octobre 1956 et l'arrivée du S 57B que le phare avant deviendra mobile.

SOUS LE CAPOT... UNE TONDEUSE A GAZON

Le dépouillement général et la simplicité de conception frappent au premier regard. Additionné à la carrosserie généreusement proportionnée, le S 57 ne fait pas dans la demi-mesure niveau poids. Son lourd châssis tubulaire à double berceau n'allégeant pas l'ensemble, loin s'en faut. Pas de coque autoporteuse non plus. La solution retenue pour la suspension avant était la roue tirée avec d'énormes anneaux en caoutchouc Neiman. Ce système pratique avait l'avantage de n'occuper qu'un côté, facilitant le changement de roue qui se faisait au cric, livré avec le scooter, faute de béquille centrale. Le poids de cette suspension et sa position latérale gauche avaient en revanche une sévère tendance à déséquilibrer l'avant du scooter. Pour l'arrière, même procédé mais avec un bras oscillant et là aussi des anneaux Neiman en caoutchouc. Pour faire rouler le S 57A, Peugeot avait monté les roues en porte à faux et fixé la monte pneumatique à 4x8 pouces, les premiers modèles dont le fameux « allégé » AL étaient eux équipés en 3,5x8 pouces.

Conçu avec le savoir faire auto de la marque, le S57 est sécurisant, pratique et protège bien ses passagers

Peugeot ne prendra pas non plus de risques pour le moteur issu du vélomoteur P 55 de la marque et déjà éprouvé. Ce bloc équipera les scooters Peugeot dès la sortie du S 55. Accouplé à une boîte de trois vitesses, il développe 5,1 ch sur la version A et permet à l'ensemble de frôler les 75 km/h en pointe. Pour être adapté aux contraintes de refroidissement d'un moteur encapsulé sous une carrosserie, le moteur d'origine subira quelques transformations. Turbine de refroidissement accolée au volant magnétique, culasse et pipe d'admission seront modifiées. Son taux de compression bas le rend facile à kicker et à démarrer. Alors que sur le S 55 les vitesses se changent au pied droit avec pédale de frein arrière au pied gauche, on se rend vite compte chez Peugeot qu'une adaptation est nécessaire pour

En 1955, près de 10 000 scooters S 57 sont construits. Cette année là, le S 57 était vendu à 138 500 anciens francs. Au total, on arrive à environ 30 000 scooters S 55 et S 57 fabriqués pendant près de 8 ans.

Scooterspeurgeot.fr : le site de référence
Créé en 2007 par Dominique Biray, ce site rassemble tous les possesseurs de scooters Peugeot des années 50. C'est ainsi que de la France en passant par la Pologne, l'Angleterre, la Belgique, les Etats Unis et même le Japon, douze nationalités sont représentées pour près de 80 scooters inscrits. Photos, infos techniques, publicités d'époque, forum, vous trouverez un maximum d'informations sur ces scooters très rares sur nos routes. Une rubrique « scooters des collectionneurs » vous attend également.

FICHE TECHNIQUE

Cylindrée : 123cc

Puissance : 5,1 ch

Transmission : Boîte 3 vitesses

Transmission finale : par chaîne

Dimensions :

Hauteur de selle : 72,5 cm

Largeur totale : 70 cm

Empattement : 125 cm

Garde au sol avec passager : 10 cm

Pneumatiques : 4x8 pouces

Résevoir : 7,5 litres

Poids : 105 kg

Options :

Porte bagage

cibler une clientèle plus large et féminine notamment. La commande de boîte à câbles passe dès lors à la poignée gauche du guidon sur le S 57 et la pédale de frein arrière est rapatriée au pied droit. Des crans installés dans la poignée émettent un clic à chaque vitesse enclenchée et le levier d'embrayage verrouille chaque rapport. La transmission finale se fait quant à elle par chaîne protégée par un carter.

Sur la route, les premiers tours de roues nécessitent un peu de prudence. Si l'équilibre général est bon la suspension avant nécessite un mode d'emploi. Très souple mais aussi déséquilibrée, le S 57A devait très bien s'accommoder d'un surplus de poids sur le capot. La tenue de route, ainsi que le freinage confié à des tambours de 130 mm sont par contre sans reproche et conforme aux standards de la marque. Peugeot voulait un scooter sûr et sécurisant. De l'avis de son propriétaire, «… ce S 57A m'a d'abord surpris par sa ligne très différente des autres productions. Pour la conduite, j'y suis allé progressivement jusqu'à me mettre en confiance et il faut bien l'avouer, au fil des kilomètres, ce scooter devient particulièrement attachant ».
Une version S 157 destinée à l'export verra le jour en 1955 avec un moteur réalésé à 150cc. Selon nos sources, un modèle à moteur 175cc et resté à l'état de prototype aurait même vu le jour. Nous essaierons de vous en dire plus dans un prochain numéro.

Le tableau de bord était un des plus complets de l'époque.

Le fameux coffre avant si spécifique s'ouvrait vers l'avant. Le S 57 est un scooter pratique.

Le réservoir surplombe le bras oscillant. On distingue aussi la turbine de refroidissement.

Les changements de vitesses se font "à l'italienne" à l'aide de la poignée gauche.

La suspension avant et son anneau de caoutchouc deséquilibre le scooter.

Le kick côté droit et le pignon de sortie de boîte actionné grâce à une chaîne.