

PEUGEOT S 55

Face aux restrictions économiques de l'après-guerre et en attendant l'arrivée de l'automobile populaire, les constructeurs européens de motocyclettes se tournent vers un nouveau concept : le scooter. Fleuron de notre industrie nationale, le constructeur de Sochaux ne peut être en reste et lance à l'automne 1953, le S 55. C'est de Belgique et de la société European Models Production que nous vient sa reproduction à l'échelle du 1/43ème.



Eugène Peugeot est, dès 1898, à l'origine de la fabrication de tricycles « maison », mais à mécanique De Dion Bouton. Deux ans plus tard, un quadricycle (quatre roues, un guidon et une selle) à moteur Peugeot est proposé. Le premier engin motorisé à deux roues est produit en 1901, c'est la « motobicyclette », mais hélas pour Peugeot ce nom ne sera jamais inscrit au dictionnaire, l'histoire préférant retenir le nom de « motocyclette ». Avec son cadre de vélo, et son moteur de 198 cm³ monté en porte à faux devant le pédalier, cette machine n'aura pas le succès escompté face à sa concurrente, la Werner. En 1903, on passe au moteur entre les tubes du cadre, technique encore de mise de nos jours.

Peugeot s'engage en compétition avec succès et les années 10 voient se développer la production et toute une gamme. La course à la technique et à la puissance commence, les cylindres se multiplient, la cylindrée augmente, les mécaniques sont de plus en plus sophistiquées et performantes. L'an 1926 voit la

naissance de la « Nouvelle Société des Cycles Peugeot » qui coupe le cordon avec la branche automobile. On y produit bien sûr, vélos et motos. Dans les années 30, après la populaire P 107 de 350 cm³, l'usine lance des 500 cm³, la sportive P 515 (record du monde sur 24h en 1934) et la plus sage P 517.

Après la guerre, la récession imposera des petites cylindrées « populaires », telle la P 55 de 125 cm³, et le fameux triporteur tant prisé des livreurs parisiens entre autres, puis une 175, et surtout une 250 bicylindre en 1953 qui n'a rien à envier à la concurrence. Mais l'activité décline (la voiture populaire telle la 4 cv Renault a débarqué) malgré le lancement des scooters S 55, puis S 57. Le cyclomoteur et le vélo assurent la survie pendant plus de deux décennies avant que ne revienne le « boom » du scooter dans les années 80, grâce il faut bien le dire aux pouvoirs publics de l'époque ayant imposé de nouvelles catégories en matière de permis moto. C'est du sur mesure pour Peugeot et ses 80 cm³ ! En 1987, Peugeot se sépare du département cycles, et devient Peugeot Motorcycles (!). Depuis 1998, et après une période d'alliance au géant

nippon Honda, le constructeur redevient une filiale à 100 % du groupe automobile PSA.

S 55 : motomobile ou scooter ?

En ce début des années cinquante, l'industrie motocyclette française s'essouffle, et il devient urgent de trouver de nouvelles idées... ou de reprendre celles des autres ! Lornant au-delà les Alpes, Peugeot va s'engouffrer dans la brèche du scooter ouverte par Piaggio et sa fameuse Vespa qui virevolte dans les tourbillons de la mode et du succès commercial.

Présenté au salon de Paris en 1953, le S 55 se démarque de la production transalpine en innovant en de nombreux points. La carrosserie originale suit les canons de la mode automobile, certains y voient même un air de famille avec la 203. La ligne rondouillarde des « fifties » est bien sûr de mise. Le coffre placé originellement au-dessus de la roue avant s'avère des plus pratiques. Le phare est intégré en haut et au milieu du tablier fort bien étudié pour la protection des jambes et le confort du conducteur.

↓ L'auteur en visite au musée de Sochaux.

↓ Une publicité d'époque utilisant l'image de la femme moderne.

↓ Un très beau petit scooter de 4,5 cm de long.





1. Un air de famille avec la 203. 2. Service de dépannage chez Michelin.

3. Le S 55 dans son emballage EMP d'origine.



Le S 55 au 1/43^{ème} vu par « EMP »

Le passager prend place sur un « tan-sad », les jambes bien calées sur de longs et larges marchepieds. Une roue de secours complète le tableau.

Sous la carrosserie, Peugeot se démarque aussi de la Vespa et de sa coque autoporteuse en choisissant un châssis (ou cadre) en tubes d'acier imposants. Le moteur de 125 cm³ est emprunté à la P 55 de la gamme, ce qui simplifie la mise au point et diminue le coût de production. Ce sage monocylindre à deux temps développant modestement 4,5 ch à 4000 tr/mn est placé judicieusement devant la roue arrière. Cette dernière est entraînée par une chaîne enfermée dans un carter étanche lui assurant ainsi propreté et longévité. La boîte de vitesses à trois rapports est d'un maniement trop compliqué avec ses deux pédales au plancher (plus une troisième pour le frein arrière !), ce qui fera fuir nombre de clients potentiels avant que le constructeur sochalien ne revoie sa copie en proposant dès l'année suivante, une sélection à poignée tournante comme sur la Vespa (tiens, tiens !), avec le descendant S 57 et, comme par magie, les ventes décollent enfin.

Le S 55 est très confortable grâce à ses suspensions à anneaux Neiman, assurant une grande douceur à cet ensemble dépassant tout juste le quintal et capable de croiser à plus de 50 km/h sur les berges de la Seine sans que le conducteur ne pense à ses points de permis qui pourraient s'envoler, mais nous ne sommes qu'en 1953 et tout cela ne relèverait que de la pure fiction, bien entendu !

La société de Bruxelles, European Models Production est fort connue des amateurs de modèles réduits automobiles grâce à sa marque « Miniacar's 43 », qui comme son nom ne l'indique pas produit également quelques deux-roues motorisés tels les scooters Peugeot S 55 et Speefight ou diverses BMW en version civile, police ou gendarmerie. Le modèle qui nous intéresse ici est sorti sous la référence 97-06 il y a une quinzaine d'années déjà. Il existe en beige et en bleu. Ce splendide modèle réduit (4,5 cm de long) est en résine, à l'exception des suspensions, des jantes et du guidon qui sont en « white metal », et bien entendu des pneus qui eux sont en plastique souple.

« C'est un « scoot », c'est Peugeot, c'est Français, c'est toute une époque et c'est une très belle pièce ! »

La finition est exemplaire et de grande qualité : une peinture au rendu parfait, les baguettes chromées sur le capot du coffre ou le long des marchepieds sont très bien reproduites, le petit phare rapporté fort réaliste, les selles de couleur mate et leurs ressorts bien réalisés, le guidon aux poignées noires qui agit réellement sur la direction et des petits pneus aux sculptures dessinées avec réalisme complète l'ensemble. Les tapis, les plaques minéralogiques, tant à l'avant qu'à l'arrière, et les compteurs du tableau de bord sont en décalcomanies

de très bonne facture. La roue de secours n'a bien sûr pas été oubliée. Vraiment du beau travail. Toutefois, en y regardant de plus près, le S 55 souffre de quelques petits défauts, à savoir : l'absence du logo Peugeot à l'avant, sous le phare (même si il semble que les premiers modèles en étaient dépourvus) et surtout celle des deux poignées chromées fixées au tablier (les trous pour la pose sont bien là pourtant). Compte tenu du prix demandé (aux alentours de 50,00 €) et de la catégorie qui se veut haut de gamme, ces oublis sont difficiles à admettre. Les modélistes « pinailleurs » que nous sommes auront aussi remarqué que le modèle réduit est campé sur une béquille centrale, alors que l'original ne possédait qu'une seule et unique béquille latérale. Enfin constatons, pied à coulisse et fiche technique en main que si ce scooter est ma foi fort proche de notre échelle favorite, le terme revendiqué « au strict 1/43^{ème} » est légèrement usurpé. En effet quelques différences apparaissent, le modèle réduit s'avérant un peu trop « généreux » notamment au niveau de la hauteur de selle.

Toutefois, ne crachons pas dans la soupe, ce S 55 est superbement fini dans son ensemble, et le modèle choisi a plus d'une raison de s'afficher dans nos vitrines : c'est un « scoot », c'est Peugeot, c'est Français, c'est toute une époque et c'est une très belle pièce ! Voilà amplement de quoi justifier son acquisition.



4. Le S 55 et son concurrent le Bella de chez Zündapp. 5. Livraison à domicile. 6. Une petite soudure chez le concessionnaire local.

