



LE LION DE FRANCE

Rares sont les marques qui peuvent s'enorgueillir d'un passé lointain. L'origine de la marque Peugeot trouve ses racines au début du dix-neuvième siècle. C'est en effet en 1810 que deux frères Jean-Pierre et Jean-Frédéric Peugeot créent une fonderie dans le Doubs, à Sous-Cratet exactement. La firme se développe rapidement grâce aux besoins nombreux et variés de l'ère industrielle.

UNE AFFAIRE DE FAMILLE

La société, dirigée ensuite par Jules et Émile, prend le titre de « Peugeot Frères aînés » en 1832. Elle ouvre de nouvelles unités de production dans la région franc-comtoise. À Valentigney, Pont-de-Roide et Terre-Blanche les activités sont nombreuses ; on y fabrique des scies, des marteaux, des fourches, des pelles, en un mot de l'outillage, le fameux outillage Peugeot, qui a traversé les siècles et les républiques, et dont nous apprécions encore de nos jours la qualité.

L'affaire reprise par Armand et Eugène Peugeot devient en 1876 la société « Les Fils de Peugeot Frères ». Parallèlement à l'outillage, les différentes usines fabriquent des ressorts, des moulins à café et même des crinolines et des baleines de corset. Inutile de préciser que ces dernières fabrications n'auront pas le même avenir que l'outillage. La mode passe...

Peu importe, le dynamisme des Peugeot est réel. Ils ouvrent d'autres usines dans la région de Montbéliard, fief de la famille, notamment à Beaulieu, où est entreprise, dès 1885, la production de vélocipèdes. Mais cette trouvaille, pour aussi géniale qu'elle soit, est affligée d'un inconvénient majeur : il faut pédaler, elle est donc fatigante. Et chacun de rêver d'une bicyclette à moteur. Le moteur à explosion apparaît à cette époque, et l'on essaie de l'utiliser dans tous les domaines possibles.

Daimler crée en 1885 un engin dont le cadre en bois abrite un monocylindre vertical et qui, malgré ses deux petites roues stabilisables, est considéré comme l'ancêtre de la moto. En 1885 Armand Peugeot signe un accord avec Serpollet pour la fabrication d'un tricycle à moteur vapeur. Il en est construit quatre exemplaires en 1889. Mais l'expérience de la vapeur sera rapidement abandonnée au profit du moteur à explosion, moins encombrant et beaucoup moins lourd. En 1891 sort un tricycle Peugeot animé par un monocylindre De Dion Bouton. De nombreux tricycles voient le jour jusqu'en 1900 propulsés par des moteurs De Dion ou des Peugeot à admission automatique.

UNE RÉPUTATION DE SÉRIEUX ET DE QUALITÉ

Puis les deux roues apparaissent. Il est encore un peu tôt pour qualifier de motocyclette, cette frêle bicyclette, dans laquelle est installé un monocylindre vertical Zedel devant le pédalier, dotée d'une transmission par courroie. En 1902, le moteur quitte l'emplacement en porte à faux qu'il avait jusqu'alors pour la position centrale à l'intérieur du cadre, qu'il conservera définitivement. La transmission est toujours effectuée par une longue courroie qui relie le moteur à une fausse jante rayonnée sur la roue arrière. Un frein au guidon agit sur la roue avant et coupe l'allumage en même temps, pourquoi pas ! et un frein arrière qui agit sur la fausse jante. Le réservoir, situé sous le tube supérieur du cadre, est divisé en plusieurs compartiments. Le premier contient le carburant, le deuxième une batterie de quatre volts et la bobine d'allumage et le dernier l'huile et la pompe à huile. 40 km/h pour 40 kilos, voilà pour le côté performance.

Dès les premières années du siècle des compétitions s'organisent, et les Peugeot s'y taillent... « la part du lion ». Il faut dire que la marque jouissait, depuis de nombreuses décennies, d'une réputation de sérieux et de qualité qui n'était pas usurpée, même si elle n'était pas fondée alors sur la production motocycliste. En 1903, Peugeot propose, en plus de son modèle à moteur Zedel, une Peugeot à moteur Peugeot. Ce moteur 2 HP est d'ailleurs très proche du Zedel auquel il ressemble comme un frère. Seuls les demi-carters permettent de les distinguer. En septembre 1903, Lafranchi bat le record de l'heure et celui des cent kilomètres sur le vélodrome du Parc des Princes. Les Peugeot font la loi



dans les courses de côte, et s'illustrent à Château-Thierry, Dourdan et Gaillon. Tous ces résultats influent directement sur les ventes. De tous temps, les résultats en compétition font vendre, même à l'étranger où Peugeot commence à exporter. Avec l'année 1904, intervient la disparition des Peugeot à moteur Zedel. Dorénavant les Peugeot ne sont plus propulsées que par des moteurs fabriqués par Peugeot. Le 2 HP se transforme en 2,5 HP et un nouveau 2,75 HP (55 x 70 mm) complète la gamme. Mais ce moteur est à soupapes latérales et cylindre «borgne», cylindre et culasse sont coulés ensemble et ne font qu'un.

A la lecture du catalogue, on est surpris de constater que la politique des «options», qui sera chère à la marque, est déjà en vigueur. En effet, l'acheteur a le choix, moyennant un supplément bien sûr, entre une fourche rigide et une fourche élastique, à roue poussée, entre une transmission par chaîne et une transmission... par arbre. L'année suivante, en 1905 donc, la gamme Peugeot s'étoffe considérablement avec l'arrivée de plusieurs modèles animés par des moteurs bicylindres en V, quatre exactement, à admission automatique. Seule, la 2,75 HP monocylindre, sortie l'année précédente, dispose de soupapes commandées. Les deux autres monocylindres 2,75 HP et 5 HP restant, comme les bicylindres, à admission automatique. Les moteurs bicylindres de 330, 480, 660 et 1000cc resteront au catalogue jusqu'à la guerre, remportant de nombreux succès aussi

bien dans les épreuves routières que dans les courses en circuits. Comme on peut le voir «la course à l'armement», c'est-à-dire l'escalade de la cylindrée ne date pas d'hier.

Les succès en compétition confirment la fiabilité des Peugeot qui se classent première et deuxième du Tour de France 1905. Pilotées respectivement par Cissac et Guippone, elles ont couvert les 2.134 kilomètres de l'épreuve sans incident majeur.

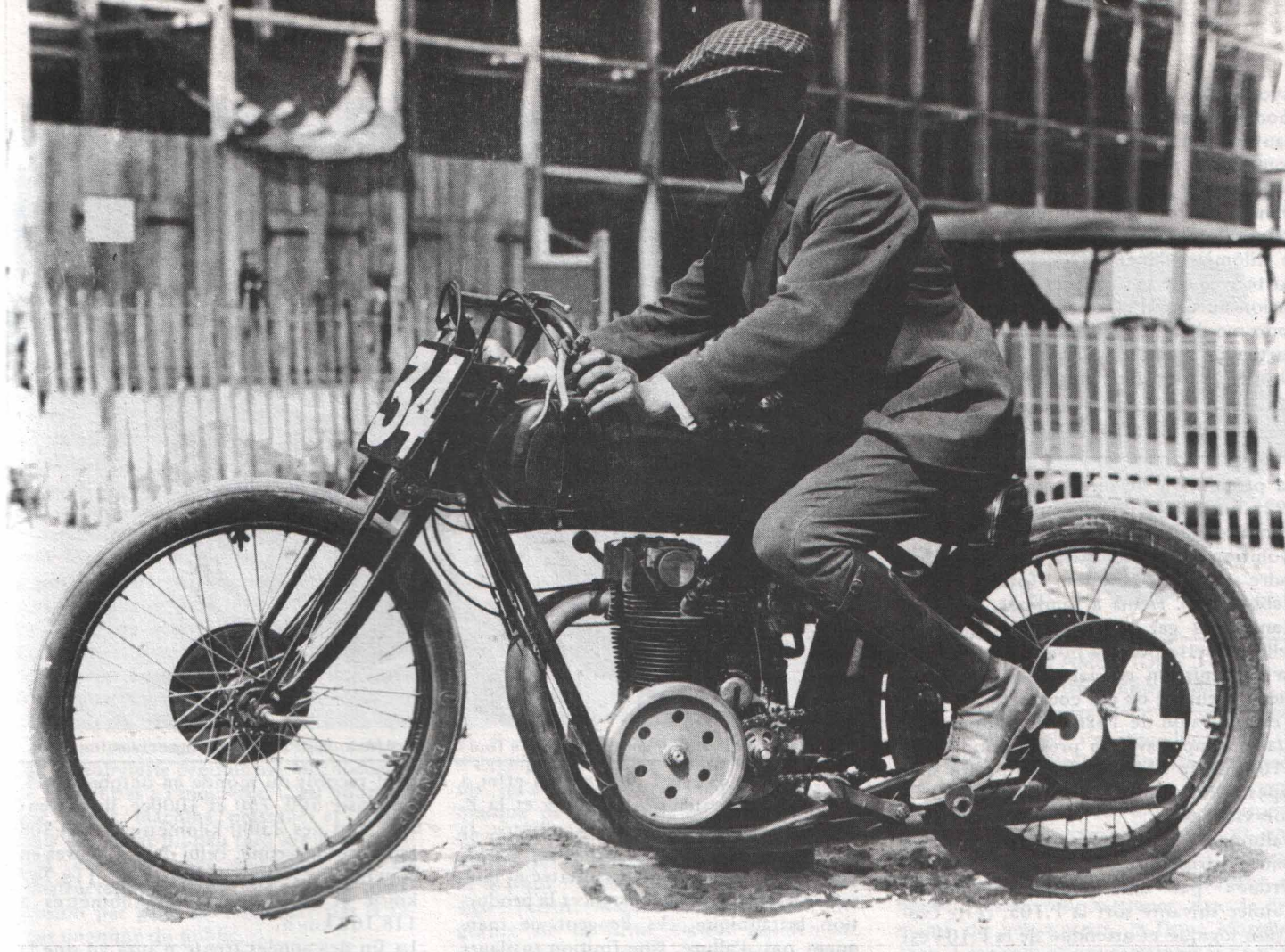
UNE VICTOIRE AU TOURIST TROPHY !

Curieusement, en 1906, la monocylindre à soupapes latérales commandées ne figure plus au catalogue, ce qui semble être un recul dans l'évolution mécanique, alors que la plupart de la concurrence adopte enfin ce que Peugeot abandonne. Les moteurs Peugeot sont toutefois unanimement appréciés, à tel point que Norton engage au premier Tourist Trophy de l'île de Man, une de ses productions animée par un bicylindre Peugeot. C'est avec ce cocktail que Rém Fowler remporte la première édition d'une épreuve qui deviendra malheureusement tristement célèbre. Quelle époque merveilleuse, celle où les Anglais utilisaient des moteurs français pour vaincre. Les grosses cylindrées n'attirent pas la totalité des motocyclistes ; les petites cylindrées légères ont aussi leurs partisans. C'est pour eux que Peugeot sort en 1907

la « motocyclette Lion ». Le lion fait en fait plutôt figure de lionceau. Un monocylindre Zedel quatre temps de 220cc, délivrant moins de 2cv, 38 kilos et 30 km/h de vitesse de croisière. Mais cet outil s'adresse surtout à ceux que rebute un poids excessif, des mises en route délicates et des performances...élevées !

Des performances, les Peugeot en avaient suffisamment pour se couvrir de gloire en 1908 dans des épreuves aussi variées que Paris-Amiens, Paris-Chartres, le Grand Prix de la République, Paris-Bruxelles, le Tour de Belgique, Paris-Tours, le Tour de France. Il faut dire que le talent de Guippone, le pilote de l'usine, n'était pas étranger à cette kyrielle de succès. Ceci sans minimiser la qualité des machines, car «le pilote propose et la mécanique dispose».

En 1910, la motocyclette légère Lion, sortie en 1907, troque son moteur Zedel monocylindre pour un Peugeot bicylindre de 330cc. Si le poids s'en ressent sensiblement, les performances font un bond. Elle atteint maintenant 60 km/h. La partie cycle reste identique, à l'exception de la fourche, qui est une Truffault. Cette fourche «élastique» à roue poussée peut être comparée à la future fourche Earles, bien qu'elle ne soit pas identique en tous points. La transmission s'effectue toujours par l'intermédiaire d'une courroie. Outre ce modèle, figurent au catalogue, une monocylindre 500cc et deux bicylindres de 660 et 1000cc. En 1911, les pilotes Perrin, Franquebalme, Henry,



Lacroix et Duvernoy font une moisson de lauriers, dans diverses compétitions. Ils remportent pour Peugeot : Marseille-Nice, le Critérium de Cannes, la course de côte de Nancy et Paris-Reims. Il faut attendre 1913 pour que la gamme évolue. La moto légère Lion voit sa cylindrée portée à 350cc, et elle subit un changement de présentation avec l'adoption d'un nouveau réservoir doté, suprême raffinement, d'un niveau visible. Avec un supplément, le client peut avoir une moto avec un embrayage dans le moyeu arrière et même un moyeu à trois vitesses. Ces options sont également disponibles sur la bicylindre 660cc, mais sont refusées à la 1000cc.

LA BICYLINDRE DOUBLE ACT D'HENRY

Mais l'évènement de 1913, c'est la moto «d'Henry». Cet ingénieur automobile a conçu un bicylindre vertical de 500cc à double arbre à cames commandé par une cascade de pignons. Chaque culasse est dotée de quatre soupapes ! du bel ouvrage pour cet engin de compétition, aussi sophistiqué que la production est classique. Les performances sont à la hauteur de la réalisation et Péan réalise 122 km/h sur le kilomètre lancé.

Malheureusement 1914, c'est la guerre, et la moto d'Henry laisse le devant de la scène à d'autres activités. La production de Peugeot se limite à la fabrication de bicylindres en V de 750cc pour l'armée et d'obus de toutes sortes. Cet arrêt forcé de

la production motocycliste traditionnelle dure, bien sûr, jusqu'en 1918. Mais la paix revenue, les moyens de production ne sont plus les mêmes. Les besoins de la clientèle non plus. Les clients amateurs de grosses cylindrées ont à leur disposition un nombre important de motos étrangères. Les autres n'ont besoin que de modèles utilitaires et économiques. La 750 bicylindre en V disparaît du catalogue en 1920, et la 330cc, sortie en 1913, fait de même l'année suivante.

En 1922 sortent deux nouveaux modèles, des monocylindres deux temps de 110 et 270cc. Le second modèle est caractérisé par la position du moteur monté incliné dans le cadre simple berceau dédoublé et dont l'ailetage du cylindre est horizontal (par rapport au sol !). En outre, la mécanique est flanquée côté gauche, d'un volant moteur démesuré destiné à augmenter l'inertie. Pourvue d'une boîte de vitesses à deux rapports, la transmission primaire s'effectue sous carter étanche. La transmission secondaire par courroie relie la boîte à la roue arrière grâce à une fausse jante rayonnée. Sur celle-ci agit le patin qui, en appui dans la gorge de la jante, fait office de frein arrière. La progressivité de ce ralentisseur est réelle, son efficacité l'est moins, mais conduire c'est prévoir...

LE CYCLO-MOTO

Dans un autre genre, un nouveau modèle voit le jour en 1922. Le «cyclo-moto» dont le moteur (52 x 52mm) deux temps

Deux des plus illustrés machines de la marque : à gauche le monocylindre 2,5 HP équipé de la fameuse fourche Truffault dont s'inspira probablement Earles pour dessiner la sienne qui équipa très longtemps les BMW, et à droite la 500 de Grands Prix dans sa version 1925, Péan à son guidon. Ces deux modèles valurent à la marque française bien des succès en compétition. Malheureusement, l'époque est révolue...

est en avant du pédalier de mise en route. Sa caractéristique principale réside dans le fait qu'il tourne perpendiculairement en plan de transmission et non parallèlement comme sur le reste de la production. Un embrayage à cône et une transmission par courroie complètent le tableau. Le tout installé, au choix, dans un cadre simple berceau dédoublé «fermé» ou dans un cadre ouvert pour la version destinée aux dames et aux ecclésiastiques. Les robes comme les soutanes empêchaient d'enfourcher facilement une moto, d'où cette délicate attention du constructeur.

LA RÉAPPARITION DE LA 500

La glorieuse 500 double arbre d'avant-guerre est ressortie après guerre et modifiée par l'ingénieur Antonesco. La commande des arbres à cames, qui était centrale avant-guerre, devient latérale, les cotes et le nombre de soupapes restent identiques. Pourvue d'une boîte à trois rapports, elle écume, dès 1920, les différentes courses de côte où elle domine systématiquement. Pilotée par Péan, elle s'illustre à Gaillon (120 km/h de moyenne), à Gometz-le-Chatel, au Grand Prix de

Lyon 1921. En 1923, elle est à nouveau modifiée par Antonesco qui redessine le haut-moteur. Il n'a plus qu'un seul A.C.T. commandé par arbre vertical et couples coniques, et deux soupapes par cylindre. Dans cette configuration, elle réalise, toujours pilotée par Péan, 157,895 km/h sur le kilomètre lancé à Nice. Gillard remporte avec elle sa plus belle victoire à l'occasion du Grand Prix des Nations sur l'autodrome de Monza. Il remporte l'épreuve, particulièrement longue, 400 kilomètres à plus de 122 km/h de moyenne !

UNE GAMME COMPLETE

La production de série comprend depuis 1925 une 175cc deux temps qui sans être révolutionnaire, marque une très nette évolution. Un bloc-moteur à deux vitesses, cadre double berceau, fourche type Webbs, deux freins à tambour. La commande des gaz abandonne la sempiternelle manette pour la poignée tournante. La transmission est laissée au choix du client, à chaîne ou par courroie.

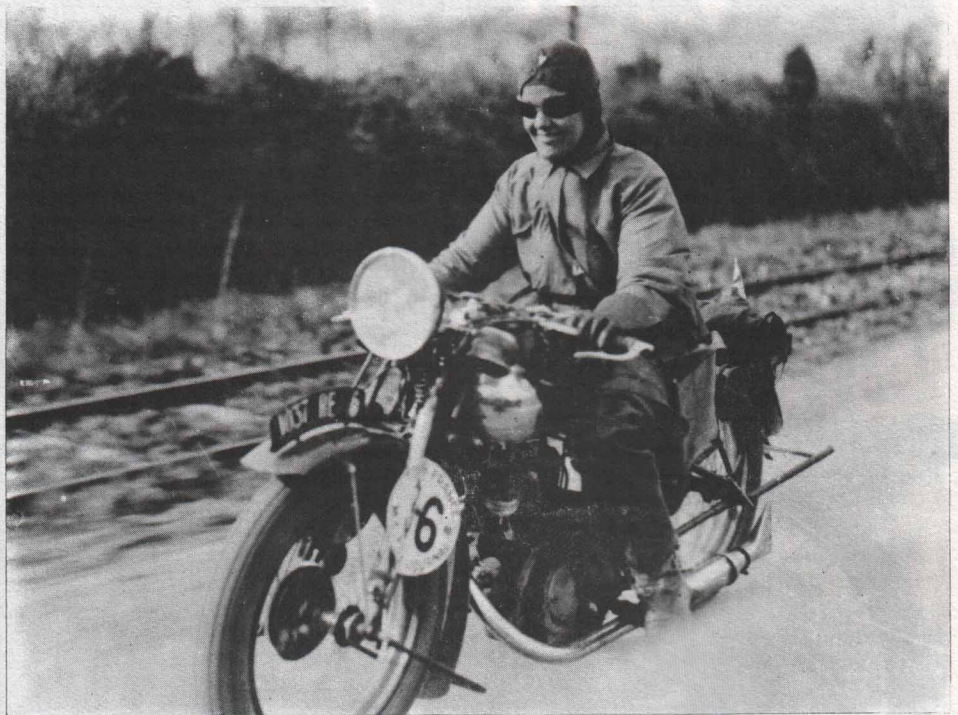
C'est au Salon de 1926 que réapparaît le quatre temps, avec la présentation de la P.104. Cette 350cc (72 x 85mm) à soupapes latérales possède un bloc moteur à trois vitesses.

L'allumage s'effectue par magnéto à avance variable, et le graissage « à huile perdue » par une pompe mécanique. L'année suivante sort la P.105, cette évolution logique et attendue de la P.104 est aussi une 350cc mais à soupapes culbutées. Extérieurement, elle se distingue de son aînée par l'adoption d'un réservoir en selle. Le cadre est un simple berceau interrompu et les deux roues sont à broches. Produite dans de nombreuses versions, elle figure au catalogue jusqu'en 1936. La série de P. qui caractérise dorénavant la nouvelle gamme s'étoffe constamment. Après la P.101 et la P.102 des deux temps de 175cc respectivement sans boîte de vitesses et avec boîte à deux rapports, la P.105 350 culbutée donc, arrive la P.107 une 350 latérale, la P.108 une 250 latérale, la P.109 une 175 latérale et la P.110 une 220 latérale.

LES B.M.A. ANCETRES DU CYCLO

En 1932 apparaît un petit vélomoteur, le P.50 qui contrairement à son appellation est un 100cc qui répond à la législation des B.M.A., les Bicyclettes à Moteur Auxiliaire. La réglementation dispense d'impôt et de permis tout utilisateur d'un deux roues dont la cylindrée n'excède pas 100cc, le poids 30 kilos et la vitesse 30 km/h. (L'histoire n'est qu'un éternel recommencement !) Ah oui, j'avais oublié la présence du pédalier était obligatoire. Le P.50 est bien sûr disponible en deux versions : pour hommes le P.50, et le P.50 D pour dames et ecclésiastiques. Ce véritable ancêtre du cyclomoteur Peugeot actuel reste au catalogue jusqu'en 1936, dans de multiples versions.

A partir de 1933, quatre nouvelles motos vont renforcer la gamme, sans pour autant remplacer les modèles utilitaires existants.



Miss Foley, anglaise bon teint, remporta le Tour de France Moto 1932 sur cette Peugeot bien française.

tant. Eugène Peugeot présente en effet à la presse en septembre la P.115 et la P.117, deux 350, la première culbutée, la seconde latérale ; et les P.515 et P.517, deux 500 respectivement culbutée et latérale. Destinées à concurrencer la production britannique, ces Peugeot ne manquent pas d'allure. Une finition rutilante pour les versions G.S. (Grand Sport) et une abondance de chrome, qui si elle n'améliore pas directement les performances, satisfait le client.

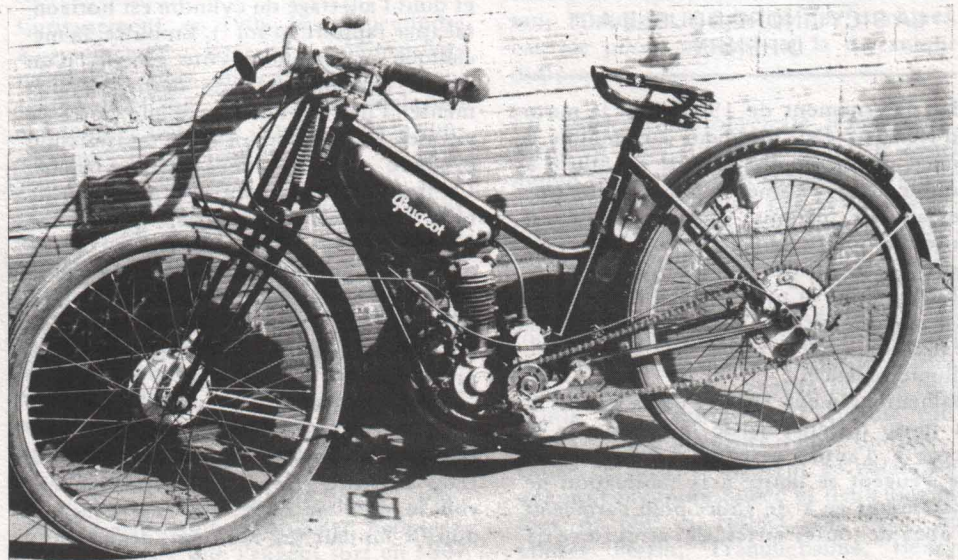
La P.115 GS est donc une 350 culbutée dont le bloc moteur comprend trois vitesses. La bielle est montée sur roulement à aiguilles et le graissage à carter sec est assuré par une double pompe à huile. Elle possède aussi un piston spécial en raison de son taux de compression élevé. La P.515, proche de la P.115, est une 500cc très brillante. C'est au guidon de cette machine que Pedro Verchere, Camille Narcy et les frères Pahin s'octroyent sur l'autodrome de Montlhéry

neuf records du monde en octobre 1934. En classe 500, 750 et 1000cc, ils battent le record des 2.000 kilomètres à 120,308 km/h de moyenne, celui des 24 heures en couvrant 2.849 kilomètres à 118,747 km/h et celui des 3.000 kilomètres à 118,162 km/h.

La fin des années trente n'aura vu que la disparition de quelques modèles : les P.115, P.117, P.114 entre autres au profit des P.124 et P.134. Celles-ci remplacent la P.114. Ce sont des 175cc (60 x 60mm) deux temps à boîte séparée. La P.135, une 350 culbutée, sera la dernière Peugeot à moteur quatre temps.

Au Salon de 1938 est présentée une nouvelle moto, la P.53, une 100cc (46 x 60 mm) deux temps, à trois vitesses qui sera le seul modèle que la guerre ne fera pas disparaître. En effet, sa conception préfigurait déjà les besoins de l'après-guerre. C'était déjà une moto de crise. Pendant la guerre quelques Peugeot P.107 équipent l'armée, où elles servent aux estafettes.

Avant guerre, la gamme Peugeot était très complète avec cet engin pour dames et ecclésiastiques.



L'APRES-GUERRE

En 1945, l'usine essaie de redémarrer malgré les graves dégâts qu'elle a subis. Mais les mêmes causes produisent les mêmes effets et comme au lendemain de la première guerre mondiale, la demande concerne uniquement les vélomoteurs utilitaires... et les triporteurs. Programme que Peugeot réalise aussitôt avec succès. Tous les motocyclistes ont encore en mémoire les 125 et 175cc deux temps dont certains roulent encore aujourd'hui.

En 1950, Peugeot ne compte plus à son catalogue que ces petits deux temps à fourche à parallélogramme, sans suspension arrière. Mais deux nouveaux marchés apparaissent : le 50cc qui, selon la nouvelle législation est le seul engin motorisé à pouvoir être conduit sans permis, et le scooter inauguré par Piaggio avec la Vespa. Le règne du scooter arrive. Peugeot va s'accrocher désespérément à ces deux domaines. Tout d'abord en sortant la Bima, un cyclomoteur à transmission par galet sur la roue arrière. La Bima qui s'attaque ouvertement au créneau occupé par la mobylette produit par Motobécane, ne réussit pas à l'inquiéter. C'est pourtant une petite machine pratique et fiable, mais elle arrive un peu tard sur un marché déjà encombré par une multitude de constructeurs de 50cc. De plus, la transmission par galet ne rencontre pas la faveur unanime du public.

Le scooter Peugeot S.57 vient occuper un créneau laissé libre pour un scooter de marque française. Le reste du marché étant en majorité pris par les deux leaders italiens avec les Vespa et Lambretta. Le S.57 est animé par un moteur de 125cc deux temps refroidi par turbine. La boîte de vitesses à deux rapports est commandée par une poignée tournante au guidon. La transmission s'effectue par chaîne. La carrosserie, ni belle, ni laide est bien dans la tendance des années cinquante. Peugeot lui trouve un slogan : « le scooter Peugeot est la petite auto à deux roues des jeunes ».

La production des motos proprement dites continue malgré tout. Après la 56 (125cc) et la 156 (150cc) sort la 176, une monocylindre deux temps de 170cc dont cinq exemplaires seront engagés au Bol d'Or 1952. Quatre des cinq machines arrivent au terme des 24 heures et se classent respectivement première, huitième, douzième et quinzième sur une quarantaine de participants. Avec un tel résultat, Peugeot ne pouvait faire autrement que de présenter dès l'année suivante un modèle « Bol d'Or ».

DERNIERS SURSAUTS MOTOCYCLISTES

En 1953, en même temps que cette dernière, est présentée la 256, une bicylindre deux temps de 250cc. Ce moteur était en fait dû à l'assemblage de deux 125cc. La même opération est réalisée en 1958 avec deux 170cc et donne ainsi naissance au modèle 356 de 350cc. Mais

Peugeot prit en marche la mode du scooter avec ce 125cc, 2 temps, 3 vitesses baptisé S 57. Existait aussi un 150cc, le S 157.



DÈS AMBITIONS ET DES CYLINDRÉES LIMITÉES

le marché d'une telle moto n'existe plus, et il n'en sera construit que très peu d'exemplaires. Entre temps, les difficultés qu'a rencontrées Ierrot, la grande marque de Dijon, ont permis à Peugeot de racheter sa marque et ses usines. Les motos, les scooters et autres produits de la marque Peugeot sortiront aussi sous le sigle Terrot. Malheureusement les dirigeants de la firme feront rapidement disparaître ce nom prestigieux, tout comme ils le feront pour une autre grande marque française : René Gillet. Il faut avouer que les temps sont durs, et ce n'est pas la 350 qui remonte la situation. En plus des difficultés économiques, de l'arrivée des petites voitures, les motocyclistes de l'époque rêvaient, parlaient et achetaient anglais, comme aujourd'hui nous rêvons, parlons et achetons japonais. Avec les années soixante, Peugeot produit ses fameuses B.B., parmi lesquels les cyclos sport en livrée rouge, sont les plus remarquables. C'est le cyclo de sport français qui rivalise, ou qui essaie de rivaliser, avec les cyclos italiens, Itom, Garelli, Peripoli...

La série B.B. peut s'enorgueillir à juste titre de son modèle 104. Entièrement caréné, de forme anguleuse et de couleur vert clair, ce cyclo de 50cc avait une suspension avant par anneaux Neiman et une suspension arrière oscillante. Après cet essai plus ou moins réussi, Peugeot se borne à essayer de rattraper, dans le domaine du vélomoteur, la firme Motobécane. Les productions ressemblent de plus en plus à leurs homologues de Pantin. La firme Peugeot a pris une place prépondérante dans le marché du deux roues. Actuellement un effort est fait pour exporter vers les États-Unis et essayer de s'implanter sur ce marché de rêve. Mais les armes pour y parvenir sont limitées, même avec toutes les qualités du 80cc qui représente... le haut de gamme. Domage, les motocyclistes qui ne demandent qu'à rêver, parler et acheter français sont contraints de se tourner vers l'étranger. Les amateurs souhaitent que le Lion Peugeot se mette à nouveau un jour à rugir : pour l'instant avec le 80cc, il ne fait que miauler.

Cette 125 Peugeot, à moteur deux temps, fut l'une des dernières motos de la marque vue en course.

