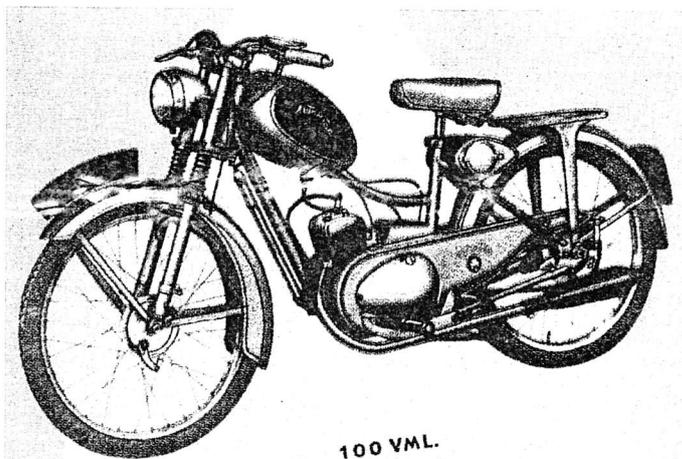


Peugeot, pour les années cinquante, la troisième place sur le podium des constructeurs français de cyclomoteurs, derrière Solex et Motobécane/Motoconfort.

Les vélomoteurs 100 cm³ type 98

Leur existence est due aux liens tissés entre Automoto et Monet-Goyon. En proie à des difficultés à la fin des années quarante, Monet-Goyon avait dû procéder à une augmentation de capital, à laquelle avait souscrit, entre autres, l'Industrielle du Centre, propriétaire d'Automoto. L'Industrielle du Centre obtenait ainsi cinq sièges au conseil d'administration de Monet-Goyon et pouvait y faire entendre sa voix. Après cette prise de participation, le meilleur produit qui allait naître à Mâcon fut le bloc-moteur Villiers S2G 98 cm³ à deux vitesses, apparu en 1953 : il était tout simplement exempt de véritables défauts. Connaissant bien les qualités des mécaniques Villiers pour les avoir utilisées dès 1951 dans son vélomoteur 125 AV, Automoto s'intéressa au moteur S2G et réalisa une partie-cycle pour le recevoir : cadre ouvert en tubes, fourche télescopique sans amortissement inspirée de celle des Bima, réservoir en œuf de 7 litres, roues chaussées en 600 x 55. Cela donna naissance en 1954 au 100 VML, un engin utilitaire qui ne brillait ni par son esthétique ni par ses performances mais dont le rapport prix/fiabilité était sans équivalent. Pour situer les choses, un Automoto 100 VML ne coûtait que 69 250 francs en 1954, tandis qu'un 125 AP (équivalent chez Automoto d'un P55 TA) était 55% plus cher à 107 700 francs ! Et pourtant l'acheteur d'un 100 VML était assuré de rouler plusieurs années durant sans aucune intervention mécanique...

Automoto réalisa donc de bonnes ventes avec son 100 VML, mais fut bientôt invité par ses partenaires à partager le gâteau. Et les partenaires étaient nombreux ! Outre ses relations de capital avec Peugeot et Monet-Goyon, via l'Industrielle du Centre et Indénor, Automoto avait aussi noué des relations commerciales avec Terrot et Magnat-Debon. De son côté, Gnome & Rhône, qui était aussi entré dans le capital de Monet-Goyon, désirait également vendre des 100 VML via sa filiale Motavia. Devant une aussi vaste demande, Automoto décida d'étudier un nou-



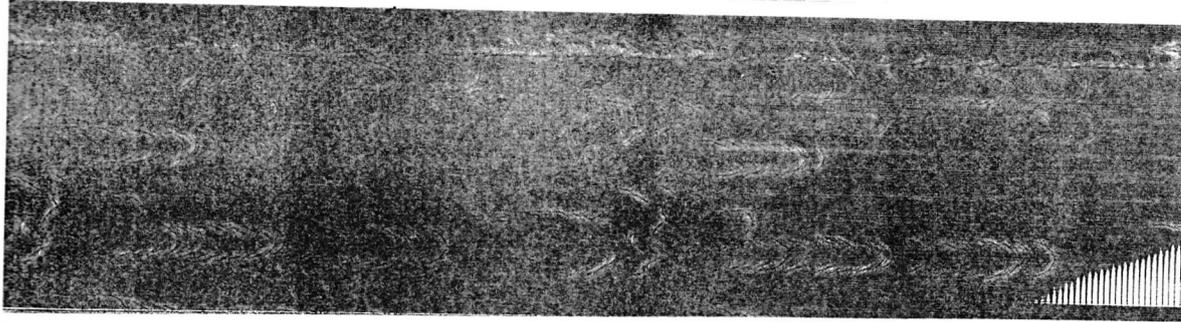
Ci-dessus : Bima "Grand Luxe" version 1956, avec réservoir chromé et émail noir.

A gauche : en haut, l'Automoto CGU de 1958 est l'équivalent de la Bima 2 C, qui ne vécut qu'un an ; en bas, l'Automoto CGL de 1958, sœur de la Bima GL : c'est dans cette présentation que les Bima vont poursuivre leur carrière jusqu'en 1964.

En bas à droite : le 100 Automoto type VML de 1954 : il est l'ancêtre de toutes les versions du 98.

98 U/L/GL - 1956/1959

Moteur	Villiers monocylindre 2t
Distribution	Lumières
Alésage	47 mm
Course	57 mm
Cylindrée	98,9 cm ³
Allumage	Volant magnétique
Carburateur	Carburetor R13
Transmis.	Chaîne/chaîne
Boîte	2 vitesses au guidon
Cadre	Simple berceau en tubes
Fourche	Télescopique
Pneus	600 x 55 ou 65 C *
Poids	60 kg
Vitesse	65 km/h
Production	Relativement importante
Divers	* Sauf 98 GL 1958/1959, chaussé en 2.75 x 16"



Les vélomoteurs légers 100 cm³ 2 vitesses

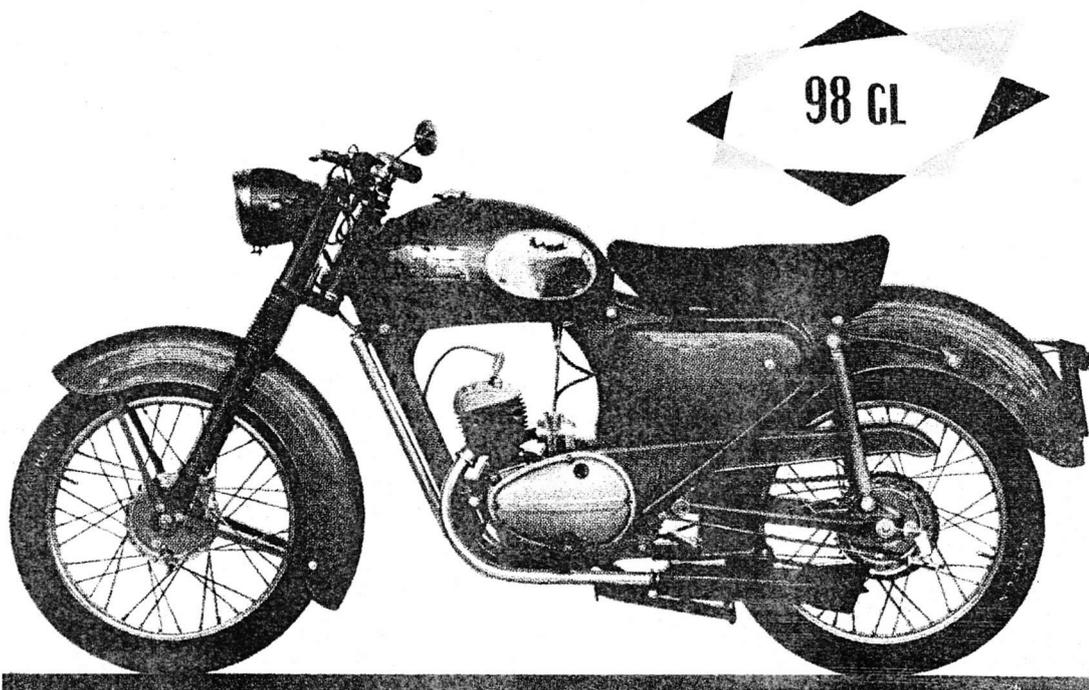
Ci-dessus : les 98 L et GL de 1956, dont c'était la première année de présence au catalogue Peugeot.

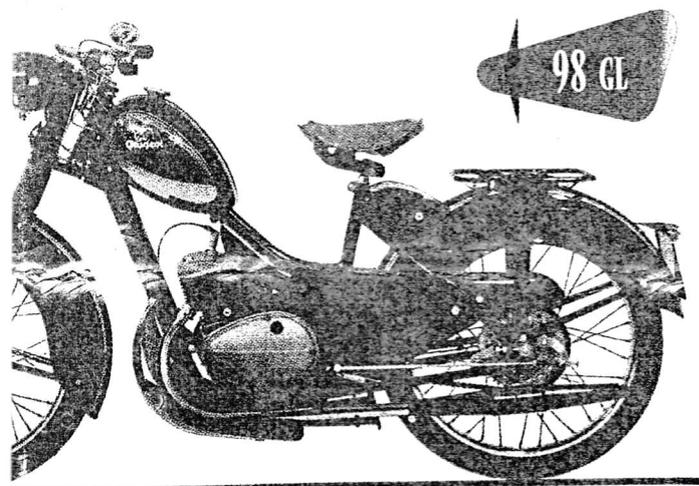
En bas à droite : le 100 Automoto VMSS est apparu en 1957, un an avant le Peugeot 98 GL qui lui correspond ; en 1958, il sera rebaptisé V2S.

Ci-dessous : 98 GL à cadre fermé et suspension arrière oscillante de 1958 et 1959.

veau cadre, moins coûteux à construire en grande série. La solution retenue fut celle d'un cadre, toujours ouvert, mais réalisé pour partie en tubes et pour partie en tôle emboutie. Il fut prêt dans l'été 1955. Deux ans après la naissance du 100 VML, Peugeot ajouta donc à son catalogue 1956 ce vélomoteur utilitaire mi-mâconnais, mi-stéphanois, qui fut aussi proposé par FMC (Aiglon et Griffon), par Hurtu (récemment racheté par l'Industrielle du Centre), par Terrot et Magnat-Debon, par Monet-Goyon et Koehler-Escoffier, enfin par Motavia.

Baptisé 98 par Peugeot, le "vélomoteur léger 100 cm³ 2 vitesses" à moteur Villiers fut décliné en quatre versions dont les caractéristiques et la présentation varient au fil des années : 98 L "Luxe"





195'

• Les cyclomo - Les famille - Tous les autre

Plus dure sera la chute...

d'octobre 1955 à décembre 1956, avec cadre rigide, pneumatiques de 600 x 55 et présentation en bleu RAF; 98 U de mars 1956 à septembre 1957, version très dépouillée de la précédente, émaillée en bleu RAF puis en noir; GL "Grand Luxe" d'octobre 1955 à décembre 1956 et L "Luxe" de janvier 1957 à septembre 1959, avec garde-boue flasqués, moyeux monoblocs, pneus de 600 x 65 C, présentation en émail noir et chrome; enfin 98 GL "Sport Léger Grand Luxe" d'octobre 1957 à septembre 1959, avec cadre fermé, suspension arrière oscillante et pneus de 2.75 x 16", émaillé en gris métallisé. Précisons que les versions Automoto sont plus nombreuses encore, certaines utilisant même une fourche d'origine Monet-Goyon.

Les chiffres de production Peugeot auxquels nous avons eu accès ne tiennent pas compte des vélomoteurs 100 cm³ type 98, qui n'étaient pas produits à Beaulieu, mais dans l'usine Automoto de Saint-Etienne. Si l'on en juge par les exemplaires survivants en collection, il semble que les ventes ne furent pas négligeables, exception faite pour la version 98 GL à cadre fermé et suspension arrière oscillante de 1958 et 1959, que l'on peut considérer comme fort rare.

Désaffection pour les 125, coma virtuel de la moto, at-
inaccessibles, les constructeurs français pensent à la vo-
1956. Peugeot et Terrot envisagent d'en construire un
à Dijon : le projet n'aboutira pas. Motobécane aussi
plusieurs prototypes, mais c'est plus concrètement s-
moteur que se reporte leur activité. Or si Motobécane
sa millionième Mobylette le 14 octobre 1955, Peuge-
encore très solide dans ce créneau : ses BIMA sont bie-
L'enjeu est pourtant énorme : au premier janvier 1
français de cyclomoteurs s'établit déjà à 3 250 000 un
total de 5 140 000 deux-roues. Même en Allemagne,
se que deux millions de 50 cm³ : comme les moto-
souffrent d'une trop grande sophistication, et leur pr-
la motorisation populaire. Quant à l'Italie, où le
dominant, elle ne compte encore que 815 000 cyclom-

Les BB 2 : naissance d'un grand mo

Pour une fois mal renseignée, Moto-Revue anno-
numéro spécial du Salon d'octobre 1956 une nouve-
cyclos Peugeot, baptisés "Cyrus," qui utiliseraien-
Lavalette. En fait, c'est le BB 2 qui est lancé. Bien qu-
lé par rapport à la production du moment, il n'en-
personne et peut être considéré comme le premier

