

www.bikeboompeugeot.com

A NOS CLIENTS

135 €

Le public pour lequel les épreuves sportives prennent chaque jour plus d'intérêt, a pu considérer comme un heureux hasard les succès ininterrompus de la Bicyclette Peugeot parcourant, au cours de la campagne 1906, ses étapes triomphales du Tour de France, du Grand Prix de Paris, du Championnat du Monde, du Bol d'Or.

Les lecteurs de notre Catalogue 1907, se convaincront, sans peine, que la réputation mondiale de notre Marque et sa suprématie incontestée dans l'industrie du Cycle, se justifient d'elles-mêmes, étayées, qu'elles sont, sur près de vingt années d'un travail persévérant et raisonné, consacré à une fabrication absolument consciencieuse, que l'utilisation d'un outillage de premier ordre, progressivement amélioré sur des données rationnelles, a rapidement conduit à la perfection.

En 1889, alors que les trois quarts des Vélocipèdes circulant en France, étaient de provenance étrangère, nous mettions nos Clients en garde contre la qualité douteuse de ces Machines, et indiquions nettement notre orientation, en leur disant : « Considérant que le Vélocipède est un article non seulement de luxe, mais aussi et surtout d'utilité quotidienne et que, de plus » en plus, il entrera dans les mœurs et deviendra une nécessité, nous abandonnons à la concurrence étrangère les types de » machines, dites bon marché, n'offrant aucune garantie sérieuse de solidité et d'usage. »

Les récompenses obtenues à l'Exposition de 1889, nous classèrent au premier rang des constructeurs français.

Cependant, en dépit des efforts de la Presse, le Sport Vélocipédique se développait lentement. C'est alors que les fervents de la locomotion nouvelle entreprirent l'organisation des Courses. On n'a pas oublié l'intérêt qui s'attacha, de prime abord, aux tentatives des innovateurs : les Courses sur route étaient nées, et dès le début, nous contribuions à leur succès en prenant part, en 1894, à Bordeaux-Paris, Romanshorn-Genève, Paris-Saint-Malo, Paris-Bar-le-Duc, Paris-Nantes, qui furent autant de victoires pour nous. La masse était conquise. A ce moment, saisissant toute l'extension que pouvait prendre le mouvement vélocipédique, dans notre beau pays, dont les routes splendides s'ouvraient à perte de vue devant les adeptes du nouveau sport, les financiers étrangers tentèrent d'accaparer les Maisons françaises : aux ouvertures qui nous furent faites, aux sollicitations dont nous fûmes l'objet, nous répondîmes par le perfectionnement de notre outillage, et l'agrandissement de

www.bikeboompeugeot.com

nos usines. Le Public nous sut gré de cette attitude énergique, et après trois années de nouveaux efforts, durant lesquelles notre titre de grande marque nationale alla s'affirmant chaque jour, nous pouvions dire à notre clientèle : " L'époque historique est close, la période industrielle commence."

Mais nous ne nous désintéressions pas pour cela des manifestations sportives, de nouvelles pages venaient sans cesse enrichir notre Livre d'or, et dans les joutes répétées qui le voyaient combattre, notre vieux Lion continuait à se tailler sa bonne part. C'est ainsi qu'en 1905, nous pouvions ajouter à notre Palmarès le Tour de France bicyclettes et le Tour de France motocyclettes.

Pourtant, il restait à convaincre certains esprits, qui attribuaient uniquement nos victoires en courses à la mise en scène d'un nombre incalculable de machines de rechange échelonnées aux contrôles et sur le parcours : notre engagement dans le Tour de France 1906, catégorie des machines poinçonnées, nous en fournit un éclatant moyen.

La France entière, qui, au cours de la formidable épreuve, s'intéressa aux efforts de ces vaillants, partis pour une randonnée de six mille kilomètres, applaudit à chaque étape au succès du team Peugeot, composé des Pottier, Trousselier, Passérieu, Petit-Breton. Démarrages sur démarrages, efforts combinés des concurrents, rien ne put désagréger notre équipe, et, chaque soir, quelques adversaires abandonnaient la lutte, terrassés, vaincus par la fatigue, tandis que, toujours en tête, toujours compact, notre team affirmait de plus en plus sa supériorité.

Toutefois, si la folle allure des Pottier, Trousselier et Passérieu produisait sur beaucoup une impression profonde, les sympathies de la foule allaient surtout à Petit-Breton, parti sur bicyclette poinçonnée pour accomplir ce terrible parcours, et, à chaque contrôle, les cyclistes s'enquéraient de l'état de sa machine, étonnés et surpris de voir résister aux assauts de la route une bicyclette aux lignes si fines, si frêle et si svelte d'aspect.

Aussi, les cinquante mille personnes, échelonnées sur le parcours de la dernière étape, éprouvèrent-elles une stupeur mêlée d'admiration en apprenant que Petit-Breton, culbuté à vingt kilomètres du but par une automobile qui, du même coup, avait passé sur le cadre de sa bicyclette, continuait la course, remonté sur sa machine, que n'avait pu rompre la charge d'une quarante chevaux.

Les applaudissements frénétiques des vingt mille spectateurs présents à l'arrivée au Parc des Princes s'adressaient à la fois aux hommes invincibles et à la bicyclette incassable. L'article de Fanor, dans le numéro de " l'Auto " du 31 juillet, traduit l'effet produit dans le monde sportif par ce triomphe sans précédent. Il ne nous a pas paru déplacé de le reproduire ici :

« Après une Course gigantesque comme celle de notre dernier Tour de France, il appartient à ce journal, clairon et sabre à la « fois de notre vaillante industrie, de faire ressortir le mérite très grand de notre vieille marque française " LES FILS DE PEUGEOT

www.bikeboompeugeot.com

» FRÈRES", gagnante, avec les quatre premiers, de cette dure épreuve, si dure que les esprits chagrins en contestaient la réussite. Mais » nous savions, nous, que ces titans de la route qui s'appellent Pottier, Passérieu, Trousselier et Petit-Breton, ce déconcertant athlète, » seraient secondés par une machine comme il n'en existe aucune autre au monde, devant laquelle l'étranger a depuis longtemps » baissé pavillon, et que les meilleures de nos marques territoriales sont impuissantes à battre.

» Lorsqu'on relit les chants de cette épopée sportive, on s'aperçoit que c'est mieux qu'un Tour de France de 5.000 kilomètres » dont est première la machine Peugeot ; ce n'est pas une course, c'est onze courses sur route de plus de 300 kilomètres chacune, » quand ce n'est pas 400, que l'épique bicyclette Peugeot a courues et gagnées en vingt-cinq jours. Après seize ans de luttes sportives, » cette course-là est la plus belle et, justice immanente, a été gagnée par la plus belle et la meilleure, par la Peugeot.

» Il ne faut pas le dissimuler ; si les machines sont toutes " les meilleures ", il en est tout de même qui valent mieux que les » autres, mais il faut le prouver.

» J'ai vu hier matin, au magasin des Peugeot, la bicyclette de ce petit-dieu maigre et herculéen qui s'appelle Petit-Breton, » premier des machines poinçonnées. Il y avait bien deux cents personnes pour voir l'homme et la machine. Homme et machine » étaient blessés, mais, comme les preux des légendes, souriaient, oui souriaient ! Petit-Breton oubliait ses furoncles, ses chutes » terribles ; la machine souriait de l'éclat éteint de son nickel, du vernis éraillé de ses tubes. Cette machine est une chose. Mais cette » chose vraiment parle. Ce qu'elle a fait est formidable. Aucune chute n'a pu venir à bout d'elle ni de Petit-Breton. Dans la dernière » étape, près de Vernon, une voiture de 40 chevaux envoyait à dix mètres le coureur et pliait la Peugeot comme on plie en deux une » feuille de papier indéchirable. Les Peugeot ne cassent pas. On la .. déplie, et l'énergie morale chevauchant l'énergie de la matière, » arrivaient au Parc des Princes premières Allez la voir cette machine !

» C'est un poème..... épique Ce n'est plus une machine poinçonnée, c'est une machine tamponnée, abimée, abrutie, si l'on » peut s'exprimer ainsi, mais elle roule encore comme au départ !

» Honneur donc à notre vieille marque française, qui justifie si brillamment le succès de sa vente énorme par de telles preuves » de supériorité. Elle avait déjà gagné, tant en moto qu'en bicyclette, les trois Tour de France de 1905 et de 1906 et le Grand Prix » vitesse ; c'est le quatrième, y compris les machines poinçonnées, qu'elle s'octroie.

» Il n'est plus nécessaire qu'elle fasse maintenant poinçonner ses machines. Le poinçon universel, consécrateur qui suffit est le » mot " Peugeot " avec un lion au-dessus. »

www.bikeboompeugeot.com

CONDITIONS (saison 1907)

VENTE. — Tous les prix de nos machines sont strictement nets, et s'entendent pour marchandises prises à l'usine, port et emballage à la charge du destinataire. Les commandes non réglées d'avance sont expédiées contre remboursement.

GARANTIE. — Nos cycles, motocyclettes, sont vendus avec garantie contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation gratuite de la machine

EXPÉDITIONS. — Les envois par poste sont toujours recommandés, aux frais du destinataire, pour réserver à ce dernier un recours en cas de perte.

Les expéditions dont le poids dépasse celui d'un postal sont faites par petite vitesse gare, sauf avis contraire du client. Les postaux sont envoyés en gare ; ceux dont le montant dépasse l'allocation des Compagnies en cas de perte ou avarie, et emballés sous caisse, sont assurés d'office pour 0 fr. 10 aux frais du destinataire.

Nos envois sont soigneusement contrôlés au départ de l'usine, et les Compagnies vérifiant d'autre part les feuilles d'expédition portant le détail des marchandises, nous déclinons toute responsabilité en cas d'avarie ou de manquant. Les Compagnies de chemin de fer sont responsables des marchandises qu'elles transportent ; aussi, prions-nous nos clients de bien vérifier leurs colis avant d'en prendre livraison, et de ne signer le récépissé qu'après vérification, cette signature donnant décharge au chemin de fer, sans recours possible.

Toute réclamation doit être faite au chef de gare, par lettre recommandée, dans les trois jours qui suivent la réception.

EMBALLAGE. — Les emballages des machines sont facturés aux prix ci-après :

En caisse à claire-voie pour une bicyclette	Fr. 3 50
— — — motocyclette	7 »
— fermée, pour une bicyclette	10 »
— — — motocyclette	15 »

L'emballage des pièces détachées et accessoires est compté au plus juste prix. Les emballages ne sont repris en aucun cas.

www.bikeboompeugeot.com

Renseignements Généraux

Toutes nos Machines sont munies de notre chaîne à doubles rouleaux (pas 25 m/m,4); les roues sont montées avec rayons tangents renforcés des deux bouts.

Tout changement apporté au type courant nécessite la construction totale d'une machine et en retarde sensiblement la livraison. La limite de charge de nos Machines est de 90 kilos pour la bicyclette de route, 80 kilos pour la bicyclette de course, 75 kilos pour la bicyclette de dame.

Tous ces modèles peuvent être renforcés moyennant un supplément de 10 francs par bicyclette. Pour un supplément de même somme nous livrons des hauteurs de cadres autres que celles indiquées au Catalogue.

Nous ne garantissons que les produits portant notre marque. Nos Machines portent, sur la douille porte-selle, un numéro d'ordre, et nous ne garantissons pas celles dont les chiffres seraient effacés ou martelés, toute tentative de modification ou de suppression dissimulant une fraude. Sauf spécification contraire, nos Machines sont livrées avec pneus à tringles. Les Machines avec pneus à talons sont facturées au même prix. Toutes nos bicyclettes sont montées avec guidon plongeur de 22 m/m.

Nous ne réparons que les Machines de notre marque.

Les pièces à réparer ou à remplacer doivent nous être adressées franco avec mention lisible sur le colis, des nom et adresse de l'expéditeur, et toute demande de pièce doit être accompagnée de l'échantillon ou du numéro sous lequel elle figure à notre Tarif : Pièces détachées.

Les envois doivent nous être adressés en gare : Audincourt (Doubs) sous marque P. B.

www.bikeboompeugeot.com

Tableau de nos Multiplications

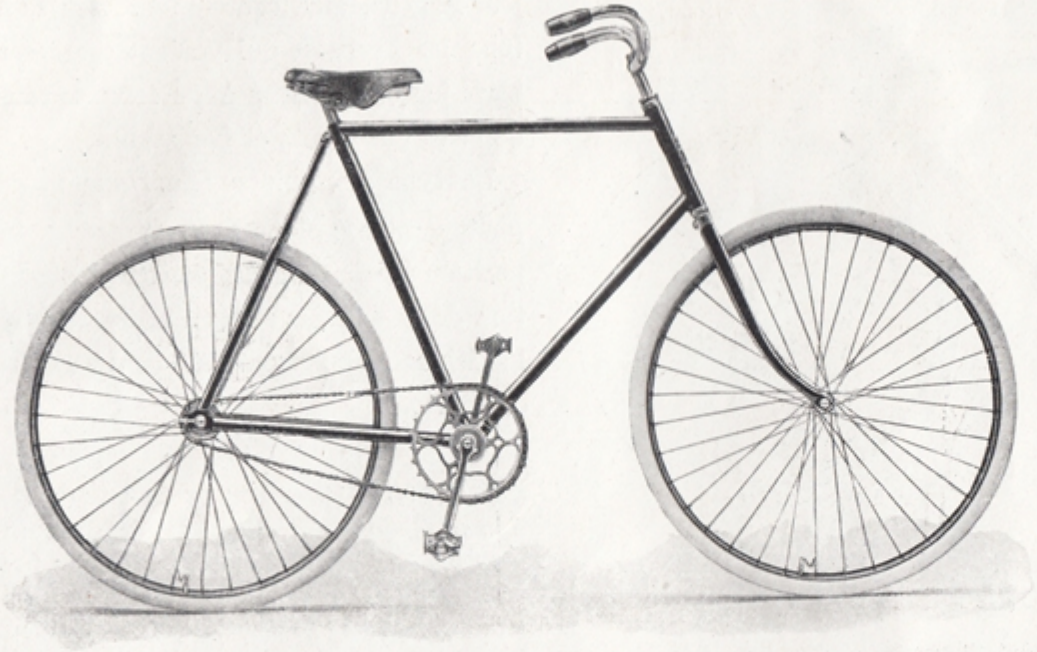
NOMBRE DE DENTS, PAS 25⅘		DIAMÈTRE DE LA ROUE MOTRICE	
Pignon de pédalier	Pignon de moyeu	0m65	0m70
21	8	5m35	5m70
	9	4m75	5m12
	10	4m28	4m62
22	8	5m61	6m04
	9	4m98	5m36
	10	4m48	4m84
23	8	5m87	6m31
	9	5m21	5m59
	10	4m70	5m06
	11	4m27	4m60
24	8	6m12	6m60
	9	5m43	5m85
	10	4m90	5m28
	11	4m45	4m80
26	8	6m63	7m13
	9	5m87	6m34
	10	5m31	5m72
	11	4m80	5m18
27	8	6m80	7m42
	9	6m12	6m59
	10	5m49	5m93
	11	5m03	5m40
28	8	7m13	7m69
	9	6m34	6m81
	10	5m72	6m16
	11	5m18	5m60
30	8	7m63	8m23
	9	6m78	7m32
	10	6m13	6m60
	11	5m56	6m »
32	8	8m17	8m79
	9	7m26	7m79
	10	6m53	7m04
	11	5m93	6m40

Développements de nos Bicyclettes à changement de vitesse "PEUGEOT"

NOMBRE DE DENTS		ROUES DE 0m70		ROUES DE 0m65	
Au pédalier	Au pignon	Grande vitesse	Petite vitesse	Grande vitesse	Petite vitesse
18 dents.	12 dents.	5m10	3m30	4m70	3m »
20 —	12 —	5m70	3m65	5m25	3m35
21 —	12 —	6m »	3m85	5m50	3m50
22 —	12 —	6m40	4m10	5m80	3m70
24 —	12 —	6m88	4m40	6m25	4m »

www.bikeboompeugeot.com

La bicyclette n° 1 que nous présentons à nos Clients est le modèle A de route ; nous la construisons sur deux types différents, l'un avec jambages arrière suffisamment écartés pour la pose des garde-boue acier ou bois ; l'autre avec arrière rétréci, appelé à être mis en service sans garde-boue.



A défaut d'indication précise nous livrons le modèle large.

L'un et l'autre de ces types conviennent particulièrement pour un service journalier.

Nous en donnons ci-après la description générale :

N° 1. — "A" route — Prix : Fr. 250

DESCRIPTION. — Hauteur du cadre : 52 c/m, 57 c/m, 62 c/m ou 67 c/m. — Diamètre des roues : 70 c/m. — Pédalier et moyeux réglables par les cuvettes. — Pignon de pédalier : 24, 26, 27, 28 ou 30 dents. — Chaîne de 3 m/m. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe — Selle Lamplugh. — Jantes acier émail noir. — Pédales scies. — Pneus "Lion" renforcé ou "Lion" luxe de 36 à 40 m/m. — Cadre émail noir.

Les Suppléments applicables à ce Modèle sont indiqués au tableau figurant à la page 32.

www.bikeboompeugeot.com

La machine no 2 est le modèle A type course, dit " Tour de France ", c'est la bicyclette montée par les Pottier, Trousselier, Passérieu, Petit-Breton, et autres rois de la route. Nous la recommandons particulièrement aux jeunes gens, aux coureurs amateurs, à tous les cyclistes qui veulent consacrer leurs jours de loisirs à de longues randonnées par monts et par vaux.



Le type de guidon figuré sur notre photographie (guidon Pottier) permet la position idéale et nous attirons l'attention de nos clients sur son choix, malgré le léger supplément de prix qu'il comporte.

No 2. — " A " type course. Guidon à potence fixe forme Pottier. — Prix : Fr. 270

La même machine avec guidon sans potence. — Prix : Fr. 265

DESCRIPTION.— Hauteur du cadre : 52, 57 ou 62 c/m. — Diamètre des roues : 70 c/m. — Pédalier et moyeux réglables par les cuvettes. — Pignon de pédalier : 24, 26 ou 27 dents — Chaîne de 3 m/m. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe. — Selle Lamplugh. — Jantes bois, jantes bois et aluminium ou jantes acier nickelées, au choix.—Pédales scies.—Pneus " Lion " luxe de 28 m/m, 32 m/m ou 36 m/m.— Cadre émail noir.

A la page 32 sont indiqués les suppléments applicables à ce modèle, pour lequel nous recommandons spécialement notre jante bois et aluminium étroite, spéciale, pour pneus de 28 m/m.

www.bikeboompeugeot.com

La vogue de la bicyclette de dame, après avoir subi, il y a quatre ou cinq ans, une période d'arrêt, est restée quelque temps hésitante, et le fait n'a rien de surprenant si l'on se reporte aux défauts de conception que présentaient alors les modèles de la majorité des fabricants. Fidèles à notre programme, nous avons, les premiers, étudié un type vraiment rationnel, et sous le n° 3, nous présentons notre modèle Dame A qui réalise la perfection comme disposition de cadre, roulements, etc.



DESCRIPTION. — Hauteur du cadre 52 ⅝ ou 57 ⅝. — Diamètre des roues : 65 ⅝ ou 70 ⅝. — Pédalier et moyeux réglables par les cuvettes. — Pignon de pédalier : 20, 21 ou 22 dents. — Chaîne de 3 m/m. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe. — Selle Hunt ou Christy. — Jantes acier émail noir. — Frein sur caoutchouc avant. — Garde-boue acier émail noir. — Couvre-chaîne. — Garde-jupe. — Pédales scies. — Pneus "Lion" renforcé ou "Lion" luxe de 32 à 36 m/m. — Cadre émail noir.

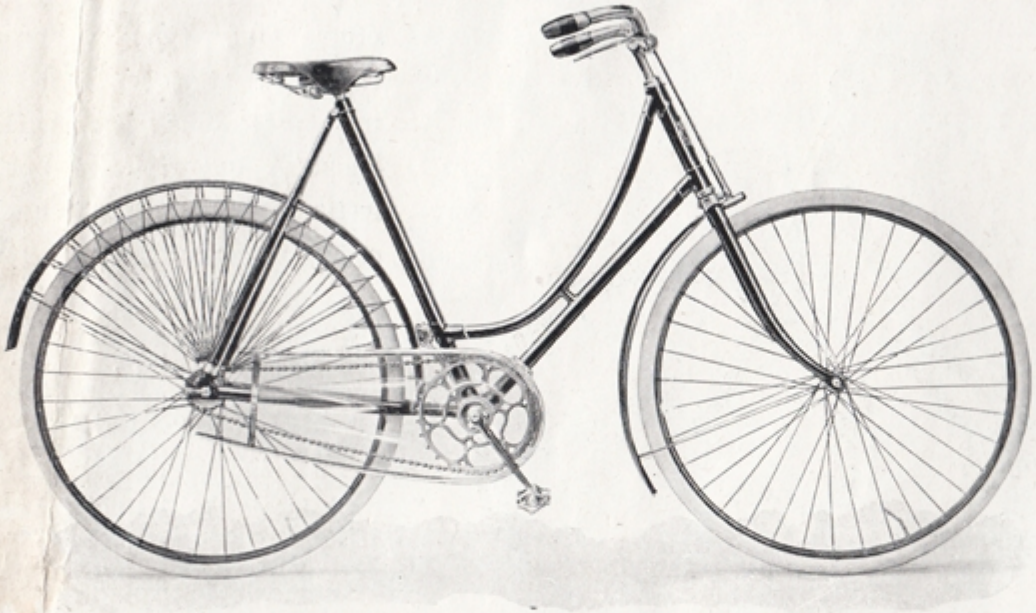
N° 3. — Dame A. — Prix : Fr. 270

Le modèle courant s'entend avec roues de 65 ⅝. — Les suppléments sont indiqués à la page 32.

www.bikeboompeugeot.com

Nos études eussent été incomplètes si, en dehors de la machine nº 3 répondant aux besoins courants, nous avions négligé ceux de nos clients qui désirent un cadre col de cygne extra rigide, et les ecclésiastiques, appelés pour l'exercice de leur ministère, à faire usage de la bicyclette en toute saison.

Le type nº 4, dit type " Ecclésiastique " s'imposait, et son succès croissant depuis deux ans constitue, en sa faveur, la meilleure recommandation.



Nº 4. — Modèle "ECCLÉSIASTIQUE". — Prix : Fr. 270

DESCRIPTION. — Hauteur du cadre : 52 c/m. 57 c/m ou 62 c/m. — Diamètre des roues : 70 c/m. — Pédalier et moyeux réglables par les cuvettes. — Pignon de pédalier : 24 ou 26 dents. — Chaîne de 3 m/m. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe. — Selle Lamplugh. — Jantes acier émail noir. — Frein sur caoutchouc avant — Garde-boue acier émail noir. — Couvre-chaîne. — Garde-jupe. — Pédales scies. — Pneus "Lion" renforcé de 40 m/m — Cadre émail noir.

Les suppléments sont portés à la page 32

www.bikeboompeugeot.com

Dès l'origine des épreuves sur piste, les préférences des grands cracks sont allées aux Bicyclettes Peugeot qui résistent mieux que toutes autres aux à-coups des démarrages, et rendent le maximum de l'effort dans les virages, grâce à leur grande rigidité.



N° 5. — Bicyclette " Extra-Piste ". — Prix : Fr. 400

Les Morin et les Bourrillon s'adjugèrent nombre de fois le Grand Prix de la Ville de Paris sur bicyclette Extra-Piste Peugeot; les principaux grands championnats courus en France et à l'Etranger ont été gagnés sur Peugeot, et en 1906, notre supériorité était à ce point consacrée que les plus fines pédales de la saison, les Kramer, les Ellegaard, les Friol, les Schilling, les Rettich, etc. confièrent leur chance à la Peugeot, et ajoutèrent à notre Livre d'Or, parmi tant d'autres épreuves, le Grand Prix de Paris, le Championnat du Monde, le Championnat de France, etc., etc.

Notre modèle " Extra-Piste " (cliché n° 5 ci-dessus) dont nous donnons ci-après la description succincte,

www.bikeboompeugeot.com

se classe en dehors de toute comparaison et s'impose à tous les cyclistes attirés par les réunions des Vélodromes.

DESCRIPTION. — Hauteur du cadre 52, 57 ou 62 $^{c}/_{m}$. — Diamètre des roues 70 $^{c}/_{m}$. — Pignon de pédalier 28 ou 30 dents. — Chaine de 3 $^{m}/_{m}$. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées liège. — Selle de course. — Serrage de selle à l'avant. — Jantes bois. — Pédales scies. — Pneus collés. — Cadre tube supérieur incliné à l'avant. — Email noir.

La bicyclette " Extra-Piste " se monte exclusivement avec jantes bois, pneus collés.

Aux cyclistes qui, sans s'adonner aux épreuves sur piste, participent parfois à des courses sur route, locales ou régionales, ou ne pratiquent la bicyclette que sur de belles routes, nous conseillons notre modèle de course à serrage de selle conique, monté soit avec jantes bois ou jantes acier, pneus démontables, soit avec pneus collés.

En passant commande, bien préciser le genre choisi.

Ce type constitue la bicyclette Course route et se facture au prix de la bicyclette " Extra-Piste ".

www.bikeboompeugeot.com

Depuis trois ans nous désignons sous la rubrique " Touriste " une bicyclette munie d'un moyeu deux vitesses de notre fabrication complété par notre frein à contre-pédalage. Ce moyeu, connu à présent de tous les touristes à bicyclette, nous est demandé sur tous nos modèles de route, combiné parfois avec des freins de systèmes différents ; aussi pour éviter toute confusion dans l'interprétation des commandes, l'appellation " Touriste " est supprimée et nous prions nos clients de nous passer leurs ordres de bicyclettes à plusieurs développements, sous la désignation des modèles courants du tarif, en précisant les types de changement de vitesse et de frein qu'ils désirent.



N° 6. — Bicyclette A route, changement de vitesse " Peugeot " et frein à contre-pédalage sur jante arrière, frein " Peugeot " sur jante avant, jantes nickelées, garde-boue acier.

Prix . . . . . Fr. 350

Le tableau de la page 31 de notre catalogue donne les indications voulues sur ce point.

Le cliché ci-contre n° 6 figure une bicyclette du modèle A moyeu deux vitesses Peugeot, avec frein Peugeot sur jante avant et frein à contre-pédalage Peugeot sur jante arrière.

www.bikeboompeugeot.com

Les divers types de moyeux à deux et trois vitesses applicables à nos principaux modèles, sont énumérés à la page 31 de notre Tarif, mais nous attirons tout spécialement l'attention de nos clients sur le changement de vitesse automatique " L. Badois ". Le cliché ci-contre n° 7 représente une bicyclette A montée avec ce genre de moyeu.

Nous résumons ci-après la disposition du système, son fonctionnement et ses avantages et donnons le tableau des vitesses qu'il est possible d'obtenir, soit avec roues de 70 %, soit avec roues de 65 %.



N° 7. — Bicyclette A route, avec changement de vitesse automatique " L. Badois ", frein sur jante arrière, frein sur jante avant, jantes nickelées, garde-boue acier. — Prix : Fr. 390

I. **DESCRIPTION.** — Deux roues solidaires des pédales commandent, par deux chaînes, deux pignons sur la roue arrière. De ces deux pignons, l'un, correspondant à la petite vitesse, est une roue libre ordinaire ; l'autre, fou, correspondant à la grande vitesse est muni d'un encliquetage à galets commandé par des masses régulatrices contrebalancées par des ressorts antagonistes ; masses régulatrices et ressorts — placés dans deux boîtes fermées sur la jante — sont établis de façon que l'encliquetage du pignon grande vitesse se fasse à une vitesse déterminée — soit 13 kilomètres à l'heure — rendant ce dernier pignon roue libre, à son tour.

II. **FONCTIONNEMENT.** — Dans ces conditions :

a) de 0 à 13 kilomètres le pignon de grande vitesse étant fou, la bicyclette se comporte comme une bicyclette ordinaire à roue libre ayant une multiplication égale à la petite multiplication.

www.bikeboompeugeot.com

b) A 13 kilomètres et au-dessus, le pignon de grande vitesse devenant roue libre entraîne la roue arrière plus vite que le pignon de petite vitesse qui, étant " roue libre ", n'a plus d'action. La bicyclette fonctionne alors comme une bicylette ordinaire à roue libre ayant une multiplication égale à la grande multiplication.

III. **AVANTAGES.** — Changement de vitesse indépendant du bicycliste, aussi fréquent que nécessaire et toujours en harmonie avec les résistances dues à la route et aux circonstances ambiantes (profil ou état de la route, vent, etc.).

— Démarrage toujours en première vitesse avec effort sensiblement nul. (Tant que la petite vitesse est moindre de 13 kilomètres, on emploie la petite multiplication, c'est-à-dire que l'effort à faire sur les pédales en terrain plat est pratiquement négligeable). — Rendement sensiblement égal à un pour les deux vitesses. — Changement de vitesse insensible au pied. — Petit nombre de pièces, simples, robustes, indéréglables. — Pas d'engrenages, ni de pièces " baladeuses ". — Roue libre aux deux vitesses. — Multiplication des deux vitesses à la demande, sans restriction. — Cadre complètement dégagé de toute commande.

MULTIPLICATIONS

Pouvant être obtenues avec le Changement de Vitesse automatique " L. BADOIS ". — (Chaîne au pas, 12,7)

ROUES DE 70				ROUES DE 65			
PETITE VITESSE		GRANDE VITESSE		PETITE VITESSE		GRANDE VITESSE	
PIGNONS	DÉVELOPPEMENTS	PIGNONS	DÉVELOPPEMENTS	PIGNONS	DÉVELOPPEMENTS	PIGNONS	DÉVELOPPEMENTS
20 × 18	2 m 40	44 × 18	5 m 37	20 × 18	2 m 26	44 × 18	4 m 97
22 × 18	2 m 65	46 × 18	5 m 63	22 × 18	2 m 48	46 × 18	5 m 20
24 × 18	2 m 94	48 × 18	5 m 86	24 × 18	2 m 71	48 × 18	5 m 42
28 × 18	3 m 43	52 × 18	6 m 35	28 × 18	3 m 16	52 × 18	5 m 87
32 × 18	3 m 90	54 × 18	6 m 60	32 × 18	3 m 61		
36 × 18	4 m 40			36 × 18	4 m 08		

www.bikeboompeugeot.com

A l'époque où certains fabricants de cycles utilisaient sur leurs machines des chaînes de qualité médiocre, le partisans de la " Chainless " (sans chaîne) furent nombreux, et afin de satisfaire ceux de nos clients pour qui le mot " chaîne " était synonyme de fabrication douteuse, nous fûmes amenés à comparer les divers modèles de sans-chaîne existant sur le marché et à fixer notre choix sur la sans chaîne " La Percutante " Brevet du capitaine Robert qui nous parut réaliser sur les modèles similaires un appréciable progrès. Quoique de vente plus restreinte, la sans-chaîne a encore ses fervents parmi les cyclistes pratiquant la bicyclette par des chemins détrempés et des temps pluvieux.



Nous leur recommandons en confiance notre type nº 8 que nous décrivons sommairement ci-dessous.

Nº 8. — Sans-Chaîne " La Percutante ". — Prix : Fr. 380

DESCRIPTION. — Hauteur du cadre : 52 m/m, 57 m/m, 62 m/m ou 67 m/m. — Diamètre des roues : 70 m/m. — Développement : 5m,50 ou 6m,60 — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe. — Selle Hunt ou Christy. — Jantes bois et aluminium. — Frein extérieur sur caoutchouc avant, ressort invisible. — Garde-boue bois. — Pédales caoutchouc. — Pneus " Lion " luxe de 36 m/m. — Cadre émail noir.

La bicyclette sans-chaîne ne peut pas recevoir de pneus de plus de 36 m/m de section

www.bikeboompeugeot.com

Les prouesses des Bataillons cyclistes montant aux dernières manœuvres la Bicyclette Pliante du Commandant Gérard, ont éloquemment attesté la résistance de cette machine. La Pliante Gérard (cliché nº 9), montée avec cadre réglable pour toutes tailles, se recommande principalement à ceux de nos clients qui disposent d'un local réduit.



DESCRIPTION — Cadre réglable pour toutes tailles. — Roues de 65 %. — Pédalier et moyeux réglables par les cuvettes. — Pignon de pédalier : 23 dents. — Pignon de moyeu : 9 dents. — Chaîne de 4 %. — Guidon à serrage extérieur par chien-cône. — Poignées liège. — Selle à ressorts. — Jantes acier émail noir. — Pédales scies. — Pneus Michelin à talons de 40 %. — Cadre émail noir.

Nº 9. — Bicyclette " Pliante Gérard ". — Prix : Fr. 300

Sur demande nous fournissons pour emballage de pliante un panier osier. — Prix : Fr. **30**

www.bikeboompeugeot.com

Malgré la perfection que présentent nos bicyclettes A homme et dame A, nombre de cyclistes préfèrent à ces modèles des machines de route de fabrication plus soignée dans les détails. Pour répondre à leurs désirs, nous établissons, pour dame, le modèle dame luxe, suivant cliché ci-contre N° 10, et dont nous donnons ci-après la description.



N° 10. — Dame luxe. — Prix : Fr. 360

DESCRIPTION — Hauteur du cadre : 52 ⅝ ou 57 ⅝. — Diamètre des roues : 65 ⅝ ou 70 ⅝. — Pédalier sans clavettes. — Pignon de pédalier : 21 ou 22 dents. — Chaîne de 3 ⅝. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe. — Serrage de selle conique. — Selle Hunt ou Christy. — Jantes bois et aluminium ou jantes nickelées. — Frein sur jante avant. — Garde-boue bois ou acier. — Couvre-chaîne. — Garde-jupe. — Pédales caoutchouc. — Pneus "Lion" luxe de 32 ⅝ à 36 ⅝. — Cadre émail noir.

Le modèle courant s'entend jantes bois et aluminium, garde-boue bois. roues de 65 ⅝.

Les roulements des roues de cette bicyclette sont les mêmes que ceux des modèles de course et son pédalier permet de placer le repos du roulement dans le plan vertical de la ligne de chaîne, position particulièrement favorable à un bon rendement.

www.bikeboompeugeot.com

Pour homme, nous construisons la Routière luxe (cliché N° 11) qui se monte avec pédalier à manchon et moyeux de course.



DESCRIPTION. — Hauteur du cadre : 52 %m, 57 %m, 62 %m ou 67 %m. — Diamètre des roues : 70 %m. — Pédalier sans clavettes, à manchon. — Pignon de pédalier : 24, 26, 27, 28 ou 30 dents. — Chaîne de 3 %m. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées luxe. — Serrage de selle conique. — Selle Hunt ou Christy. — Jantes bois et aluminium ou jantes nickelées. — Frein sur jante avant. — Garde-boue bois ou acier. — Pédales caoutchouc. — Pneus " Lion " luxe de 36 %m ou 40 %m. — Cadre émail noir.

Le modèle courant s'entend jantes bois et aluminium, garde-boue bois.

N° 11. — Routière luxe. — Prix : Fr. 350

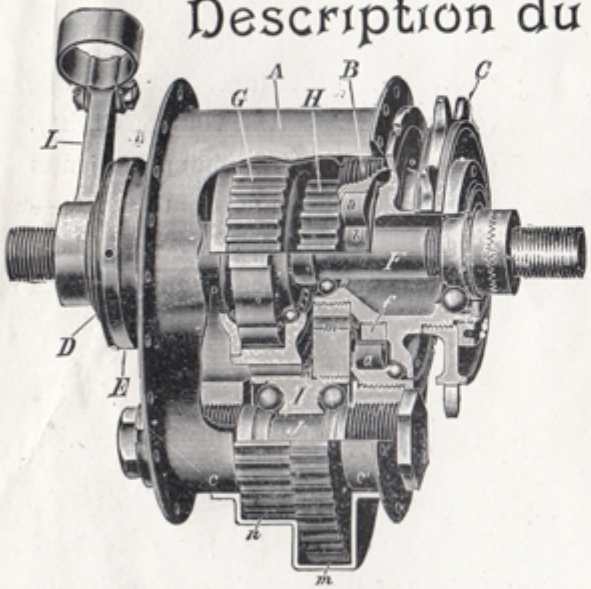
Contrairement aux modèles A, homme et dame, le prix des Routière luxe et Dame luxe comprend le frein sur jante avant, les garde-boue acier ou bois, les jantes bois et aluminium ou jantes acier nickelées, au choix.

Sur demande, le cadre de ces machines est émaillé en couleur avec filets sans supplément.

www.bikeboompeugeot.com

Le développement du tourisme en montagne a donné naissance à une catégorie de bicyclettes dites à rétropédalage. Des plumes autorisées ont consacré aux avantages de ce dispositif de nombreux articles que le cadre de notre tarif ne nous permet pas de relater. Les deux bicyclettes rétropédalage décrites plus loin sont le fruit de deux années d'expériences sur route ; elles se recommandent par la simplicité et la sûreté de leur fonctionnement.

Description du moyeu à Rétropédalage Peugeot



N° 12. — Moyeu à Rétropédalage Peugeot

Dans le pédalage direct, le pignon arrière de chaîne C entraîne le moyeu A à la même vitesse, par l'intermédiaire de l'encliquetage se produisant de la pièce *f* à la cuvette B. Tous les autres organes sont liés avec l'entraîneur, sauf le pignon G qui tourne fou sur l'axe du moyeu. — Ce pédalage direct donne la grande vitesse.

Dans le pédalage en rétro, le pignon de chaîne se libère du moyeu A et l'entraînement en avant de ce moyeu se fait par l'intermédiaire des quatre pignons dentés H, *m*, *n*, G, de diamètres différents. Le pignon G, par son encliquetage, devient fixe sur l'axe du moyeu et force de ce fait le moyeu à tourner en avant à une vitesse réduite de celle du pignon de chaîne C.

ROUE DENTÉE DU PÉDALIER	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
28 dents	6 m 80	4 m
26 —	6 m 30	3 m 65
24 —	5 m 80	3 m 30
23 —	5 m 15	2 m 85

Nous pouvons obtenir avec notre bicyclette à rétropédalage les diverses multiplications du tableau ci-contre.

www.bikeboompeugeot.com

Description du système rétro à chaîne

La rétro-directe à chaîne (cliché nº 13) se compose spécialement de deux roues dentées de diamètre différent montées sur l'axe pédalier ; l'une, la grande, n'entraînant la roue arrière que par pédalage direct ; l'autre, la petite, n'entraînant la roue arrière que par rétro, et de deux pignons roue libre du même nombre de dents, montés sur le moyeu arrière. — Une chaîne de longueur double d'une chaîne ordinaire réunit ces quatre pignons deux à deux ; les deux brins travaillant à la translation de la machine dans les deux genres de pédalage sont parallèles, et les deux brins ne travaillant pas sont obliques aux pignons, c'est-à-dire qu'ils réunissent le pignon extérieur avant au pignon intérieur arrière, et le pignon intérieur avant au pignon extérieur arrière.



Nº 13. — Bicyclette A " route " Rétro à chaîne. — Prix : Fr. 325

Développements de notre Bicyclette Rétro à Chaine

Roues dentées du pédalier	Grande vitesse
28 dents	6m16
27 —	5m94
26 —	5m72
15 dents	**Petite vitesse**
15 dents	3m30
14 —	3m08
13 —	2m85

Cette machine a l'avantage de donner le minimum de frottement aux deux vitesses, les brins qui ne travaillent pas dans une vitesse faisant tourner sur billes le pignon de l'autre vitesse et vice-versa. Le prix s'entend avec jantes nickelées, garde-boue acier, frein Peugeot sur jante arrière.

www.bikeboompeugeot.com

Notre série de vélocipèdes du type courant se trouve complétée par les bicyclettes garçonnet et fillette (cliché nº 14) qui sont une réduction des modèles homme et dame.



DESCRIPTION. — Hauteur du cadre : 38 %, 42 % ou 47 %. — Diamètre des roues : 50 %. 55 % ou 60 %. — Pédalier à cuvettes. — Moyeux à cônes. — Pignon de pédalier 18 ou 20 dents. — Chaîne de 3 %. — Guidon à serrage intérieur. — Poignées liège. — Selle à ressorts spéciale pour enfant. — Jantes acier émail noir. — Frein extérieur sur caoutchouc avant. — Pédales scies. — Pneus "Lion" de 32 %. — Cadre émail noir.

Nº 14. — Bicyclette "GARÇONNET". Prix : Fr. 180

La bicyclette pour fillette s'établit conforme à la description ci-dessus, mais avec cadre col de cygne.

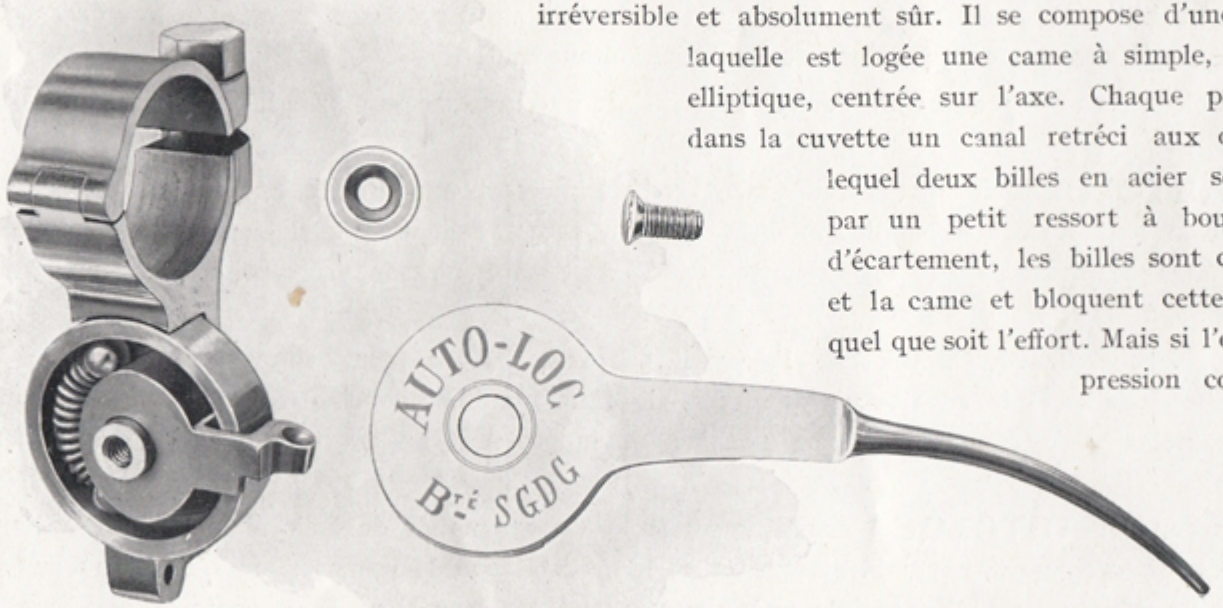
SUPPLÉMENT pour couvre-chaîne, garde-jupe et garde-boue émail noir à la bicyclette fillette. Fr. **20**

Les modèles garçonnet et fillette ne se livrent qu'avec pneus à tringles, jantes acier, et ne peuvent subir aucune modification.

www.bikeboompeugeot.com

La généralisation des pignons de roue libre a provoqué la recherche d'un frein puissant que l'unanimité des constructeurs actionne sur jante. Pour rendre ce frein réellement pratique, il fallait joindre à une commande douce la possibilité de placer le levier dans une position immuable, variable à la volonté du cycliste. L'appareil "**AUTOLOC**" résout ce problème.

L'**AUTOLOC** (cliché nº 15) est un dispositif mécanique de blocage automatique et instantané très simple, très puissant, absolument irréversible et absolument sûr. Il se compose d'une cuvette circulaire dans laquelle est logée une came à simple, double ou triple profil elliptique, centrée sur l'axe. Chaque profil de la came forme dans la cuvette un canal retréci aux deux extrémités et dans lequel deux billes en acier sont maintenues écartées par un petit ressort à boudin. Dans leur position d'écartement, les billes sont coincées entre la cuvette et la came et bloquent cette dernière immuablement quel que soit l'effort. Mais si l'on vient, au moyen d'une pression convenable, à repousser légèrement une des billes de chaque profil — s'il y en a plusieurs — vers la partie la plus large du canal, la came se trouve, de ce fait,



Nº 15. — Appareil "AUTOLOC" Breveté S. G. D. G.

www.bikeboompeugeot.com

débloquée et peut tourner sur son pivot, entraînant toute pièce quelconque, arbre ou bras de levier, qui y est fixée. Par contre, dès que la pression cesse, le ressort à boudin réagit instantanément, repousse la bille ou les billes, qui se coincent de nouveau et immobilisent la came.

Pour agir à volonté sur une quelconque des deux billes et obtenir le blocage ou l'entraînement de la came dans un sens ou dans l'autre, on emploie une sorte de clef formée d'un plateau recouvrant la cuvette et portant des griffes qui pénètrent dans l'espace libre, en dehors du profil de la came. La face latérale de l'une des griffes agit sur la ou les billes à décoincer et immédiatement après le plateau entre en contact par une échancrure avec la pièce solidarisée avec la came et entraîne l'une et l'autre simultanément.

Ce plateau se prolonge en un manche ou levier de manœuvre d'une façon appropriée et peut ainsi être actionné aisément.

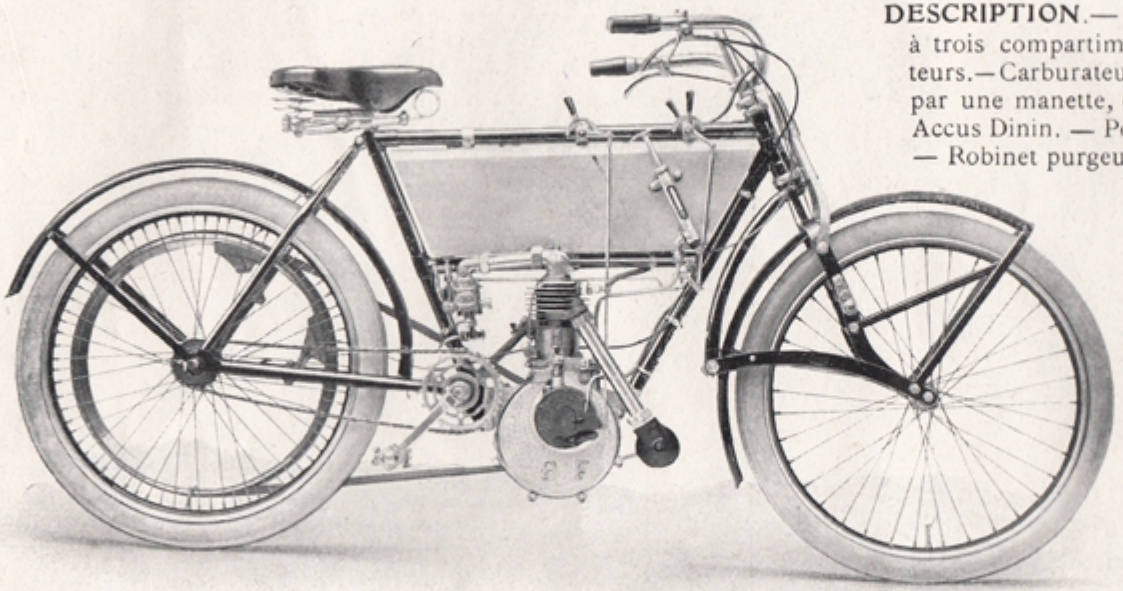
En résumé, l' "**AUTOLOC**" comprend uniquement comme pièces : une cuvette, une came, une, deux ou trois paires de billes avec leur ressort à boudin, un bras ou un arbre, solidaire de la came, et une clé de manœuvre à griffes. Toutes ces pièces étant en acier cémenté et trempé ne sont susceptibles d'aucune usure appréciable.

Pour l'application aux freins de bicyclettes, l'appareil est réduit à sa plus simple expression; il ne comporte qu'une seule paire de billes et la cuvette n'a que 33 $^{m}/_{m}$ de diamètre. Néanmoins, il résiste aisément à toute la pression qu'un cycliste puisse exercer pour freiner sa machine, et supporterait un effort de traction de plusieurs centaines de kilogrammes.

Dans cette application, l' "**AUTOLOC**" constitue un levier de commande de frein éminemment pratique; toute position, une fois donnée, demeurant immuablement acquise, le cycliste possède le moyen de freiner sans aucune fatigue et en toute sécurité, quelle que soit l'inclinaison de la route, c'est-à-dire la raideur de la pente.

www.bikeboompeugeot.com

Notre motocyclette moteur 2 3/4 monocylindrique (cliché nº 16) répond au type dit 1/3 de litre. Montée par Cissac et Guippone, cette machine s'est classée première en 1905 et 1906 dans le Tour de France, les deux épreuves les plus dures qui aient jamais été imposées à des motocyclettes. Par sa simplicité et sa régularité de marche, elle s'impose aux touristes qui ont à accomplir de grands parcours à motocyclette. Ci-après sa description :



DESCRIPTION.— Cadre de 50 %. — Réservoir nickelé, à trois compartiments, pour huile, essence, accumulateurs.— Carburateur Longuemare à prise d'air commandée par une manette, et papillon de réglage de quantité. — Accus Dinin. — Pompe de graissage extérieure à l'avant. — Robinet purgeur pour huile et essence. — Transmission par courroie cuir trapézoïdale Houben. — Bobine "Electric".—Lève-soupape commandé au guidon. — Deux freins sur jante-poulie, commande par câble. — Garde-boue supplémentaire à l'avant. — Selle spéciale pour motocyclette. — Pneus "Lion" de 60, à tringles

Nº 16. — Motocyclette "PEUGEOT", moteur 2 3/4 monocylindrique. Prix : Fr. 825

Pour des régions accidentées ou des motocyclistes emportant parfois quelques bagages, nous établissons une motocyclette avec moteur 3 1/2 monocylindrique, conforme à la 2 3/4 dans sa description générale. Prix : Fr. **875**.

Ces motocyclettes ne se font qu'avec soupape d'admission automatique. Une réduction de 50 francs est consentie sur les prix du Catalogue pour substitution d'une fourche rigide à la fourche élastique.

www.bikeboompeugeot.com

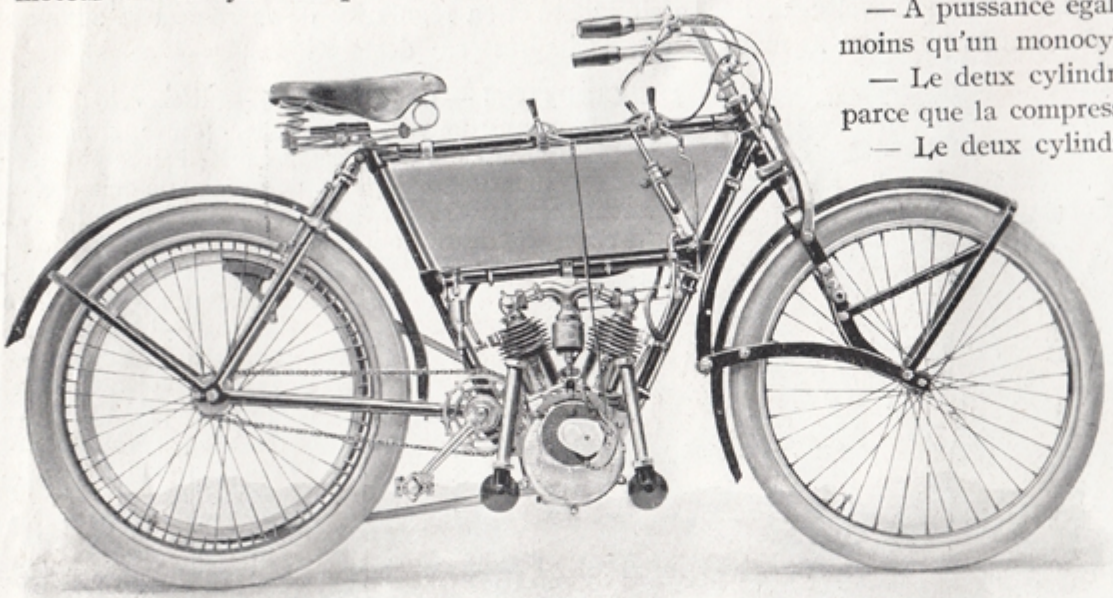
Malgré l'excellent rendement de nos motocyclettes à moteur monocylindrique, certains amateurs préfèrent un moteur à deux cylindres pour diverses raisons dont voici les principales :

— A puissance égale, un moteur deux cylindres chauffe moins qu'un monocylindrique.

— Le deux cylindres est de mise en marche plus facile parce que la compression à vaincre est plus faible.

— Le deux cylindres est plus souple en raison de la force réduite des explosions par suite de la cylindrée moindre de chaque cylindre.

Dans l'ensemble de leur description, nos motocyclettes à deux cylindres moteur 3 ½ et 5 chevaux sont identiques aux monocylindriques.



N° 17. — Motocyclette " Peugeot " moteur 3 1/2 H P à deux cylindres

Prix de la motocyclette :

3 ½ HP deux cylindres. Fr. **950**
5 — — **1000**

Une réduction de 50 fr est consentie sur les prix ci-dessus pour substitution d'une fourche rigide à une fourche élastique.

Sur demande, nous établissons un modèle spécial pour l'entrainement type 7 chevaux deux cylindres à fourche rigide exclusivement. — Prix : Fr **1.025**.

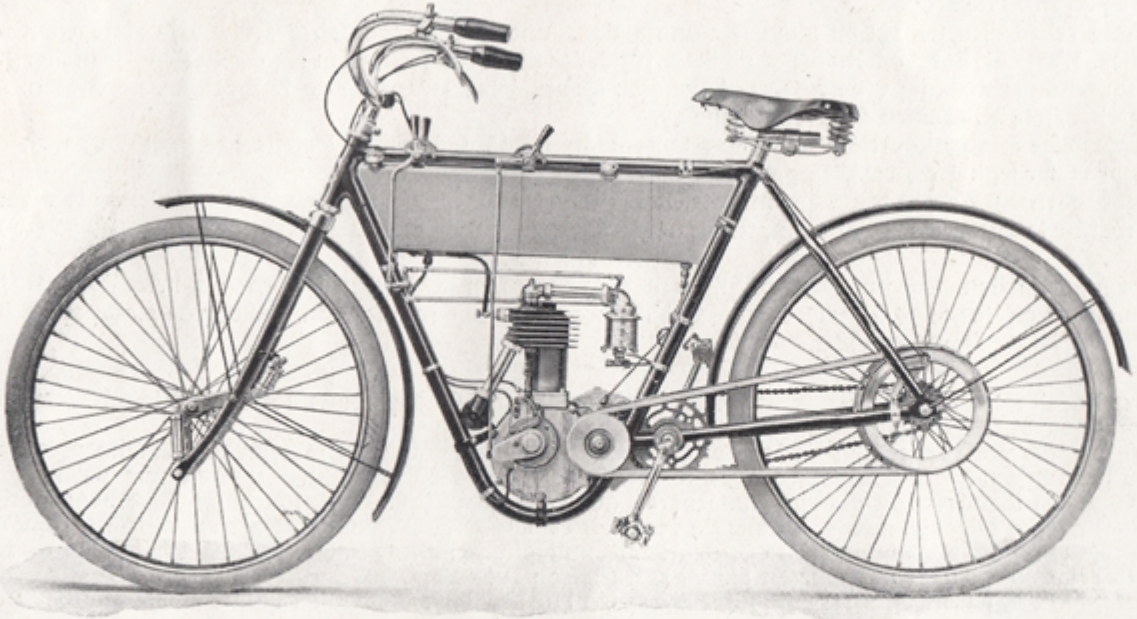
Toutes nos motos sont montées avec pneus de 60 renforcés. Sur demande, toutes nos motos sont livrées avec allumage magnéto Simms Bosch en substitution des accus Dinin.

Supplément pour allumage magnéto	à chaîne aux monocylindriques. . . .	Prix : Fr.	**90**
— — —	à chaîne aux deux cylindres. . . .	— —	**110**
— — —	à engrenages aux monocylindriques.	— —	**120**
— — —	à engrenages aux deux cylindres. .	— —	**140**

Nos motocyclettes deux cylindres, comme les monocylindriques, ne se font qu'avec soupape d'admission automatique

www.bikeboompeugeot.com

Les motocyclettes légères lancées sur le marché en 1906 par quelques constructeurs sont plutôt des bicyclettes à moteur que des motocyclettes proprement dites. Sortant des sentiers battus, nous fournirons en 1907 une moto construite spécialement pour ceux de nos clients qui se sentent attirés vers la motocyclette, mais qui trouvent quelque peu exagéré le poids des modèles décrits aux précédentes pages de notre tarif. — Les essais de cette motocyclette en terrain varié ont été concluants, nous sommes certains de son succès.



N° 18. — Motocyclette Légère "Lion". — Prix : Fr. 825

Description de la Motocyclette Légère Peugeot "Lion" mod. 1907

Le cadre de 50 c/m de hauteur, d'un modèle entièrement nouveau, avec tube de corps cintré d'une seule pièce, pour en augmenter la rigidité, est construit en tubes d'acier de qualité supérieure. — Le moteur, à soupape d'admission automatique, placé verticalement à la partie inférieure du cadre, est attaché au tube de corps par trois brides. Le réservoir nickelé en tôle de laiton, maintenu au cadre par quatre attaches, est divisé en trois compartiments, contenant d'avant à l'arrière : l'huile, les accumulateurs et la bobine, l'essence. La capacité du compartiment à huile est d'environ un litre ; le compartiment à essence contient quatre litres.

Les accumulateurs Dinin, d'une capacité de dix-huit ampères heure, et la bobine Nilmélior, ont été spécialement étudiés pour ce type de motocyclette. — Le moteur, du type à quatre temps, a 64 m/m d'alésage, 68 m/m de course et donne une puissance d'un

www.bikeboompeugeot.com

cheval trois quarts. — L'allumeur est du modèle à trembleur bien connu. — Le carburateur placé à l'arrière du moteur est à réglages d'air et de gaz commandés l'un et l'autre par deux manettes indéréglables système Autoloc (breveté S. G. D. G.). — Une troisième manette, munie également de l'appareil " Autoloc ", commande l'avance à l'allumage — Les roues de 650 m/m de diamètre sont montées avec pneus Lion à tringles de 45 m/m de section.

La fourche avant, au lieu d'être reliée directement au moyeu, comme dans une fourche ordinaire, attaque la roue avant par l'intermédiaire de deux leviers articulés. L'articulation se fait autour de deux rondelles de cuir amortissant les oscillations de ces leviers, dont les extrémités sont reliées à la fourche par deux jeux de ressorts à boudins assurant la suspension de la machine. Le mécanisme de cette fourche est facilement compréhensible à l'examen du cliché, page 27.

La puissance du moteur est transmise à la jante arrière par un système composé d'un démultiplicateur tournant à une vitesse quatre fois moins grande que le moteur et sur lequel est calée la poulie de commande de la roue motrice.

Partant de ce principe, le moteur tournant à 2.000 tours par minute, le pignon calé sur l'axe du moteur ayant 20 dents, le pignon du démultiplicateur a 80 dents pour réduire la vitesse de la poulie motrice au 1/4 de celle du moteur et tourne par conséquent à 500 tours par minute.

Avec une poulie motrice de 100 m/m de diamètre, une jante poulie arrière de 200 m/m de diamètre, la roue motrice de 650 m/m de diamètre développant par conséquent $2^m,04$ ($0^m,65 \times 3,1416$), la vitesse à l'heure, pour une rotation du moteur de 2.000 tours par minute, est

$$\frac{500 \times 100 \times 2,04 \times 60}{200} = 30 \text{ km } 600.$$

En réduisant au 1/4 la vitesse linéaire de la courroie, notre démultiplicateur supprime presque totalement le glissement et augmente, par conséquent, le rendement effectif du moteur.

En outre, dans les motocyclettes ordinaires, la tension de la courroie s'exerçant sur la poulie du moteur, tend à faire prendre à l'axe du volant une position oblique par rapport à son remboitage, il en résulte des efforts de coincement absorbant une partie de la force du moteur. — Dans notre système, cet inconvénient est supprimé parce que l'axe démultiplicateur tourne parfaitement lubrifié dans des coussinets qui le supportent sur toute sa longueur. — L'huile du réservoir est envoyée au moteur par une pompe à main d'un fonctionnement connu ; nous recommandons, pour un bon graissage, de donner un coup de pompe tous les 4 à 5 kilomètres. — Les 4 litres d'essence contenus dans le réservoir sont suffisants pour un parcours d'environ 100 kilomètres.

Deux freins énergiques, actionnés par des leviers fixés au guidon et agissant : l'un sur la jante poulie, l'autre sur la couronne du démultiplicateur, permettent l'arrêt immédiat de la machine.

La vitesse en palier est de 35 kilomètres environ ; la motocyclette pèse de 38 à 40 kilos, en ordre de marche ; la dimension du cadre permet, dans un embarras de voitures, de poser les pieds sur le sol sans quitter la selle.

Sur demande, nous livrons la motocyclette avec magnéto Simms-Bosch, transmission par chaîne placée à l'avant du moteur. Dans ce cas, le réservoir est à deux compartiments seulement : huile (un litre), essence (six litres environ).

Prix de la motocyclette avec accumulateur . . . . . Fr. **825**
Supplément pour allumage magnéto à chaîne. . . . . Fr. **90**

NOTA. — Pour des cavaliers de taille dépassant sensiblement la moyenne, nous établissons cette motocyclette avec cadre de 55 centimètres.

www.bikeboompeugeot.com

CONSEILS PRATIQUES

SUR LA MISE EN MARCHE ET L'ENTRETIEN DE LA MOTOCYCLETTE

Nos moteurs sont du type à quatre temps comprenant l'aspiration, la compression, l'explosion et l'échappement.

Un mauvais fonctionnement du moteur se traduit par des ratés, c'est-à-dire par des explosions irrégulières, et le plus souvent cet état du moteur est le fait d'un défaut d'allumage, de carburation ou de compression, qu'il y a lieu de vérifier en procédant comme indiqué ci-après :

ALLUMAGE. — L'allumage comprend l'accumulateur, la bougie, l'allumeur proprement dit et ses fils.

ACCUMULATEUR. — S'assurer, à l'aide d'un voltmètre, du voltage de l'accumulateur qui ne doit pas être inférieur à 3/8. Si l'accumulateur accuse un voltage inférieur, il faut faire procéder à sa recharge qui ne peut s'effectuer qu'au moyen d'un courant continu. Nous conseillons de ne jamais relier les deux bornes avec un objet métallique pour s'assurer que l'accu présente encore une certaine charge, car ce procédé met l'accu en court-circuit, et le détériore. Il est prudent de contrôler le voltage des accus chaque quinzaine.

BOUGIE. — Sortir la bougie de son logement, fixer à la bougie le fil y amenant le courant, mettre la bougie à la masse et faire contact à l'allumeur. Au moment où ce contact cesse, une étincelle très chaude doit jaillir entre les deux pointes de la bougie Si l'étincelle ne se produit pas, nettoyer à l'essence, les pointes pouvant être encrassées par l'excès de graissage, et remplacer la bougie si ce nettoyage n'aboutit pas à la production d'une étincelle normale.

ALLUMEUR. — Les deux rivets de platine doivent être maintenus très propres et se toucher lorsque la came soulève le trembleur de l'allumeur.

FILS. — Il faut s'assurer que les fils sont solidement fixés aux pôles de l'accumulateur, qu'il n'existe pas de rupture de fils et qu'aucun n'est à nu par suite de l'usure de l'isolant en frottement contre les parties métalliques de la machine. Si après ces diverses vérifications, l'allumage ne fonctionne pas, un court-circuit existe dans la bobine dont la réparation doit être confiée à un électricien.

CARBURATION. — L'essence n'arrive pas au carburateur, s'il ne se produit aucun choc sous la pression du bouton de la chambre du flotteur. Dans ce cas, dévisser le tube d'arrivée d'essence et le déboucher.

L'essence contenue dans la chambre du flotteur n'arrive pas dans la chambre de carburation si les rainures du gicleur sont obstruées par des impuretés d'essence et cette obstruction existe si, l'air complètement fermé, le moteur n'explose pas.

Il faut alors démonter le gicleur, et le nettoyer. Nous recommandons d'employer de l'essence ne pesant pas plus de 680 degrés. Après un trop long séjour dans le réservoir, l'essence devient lourde, et impropre à une bonne carburation.

www.bikeboompeugeot.com

COMPRESSION. — On appelle compression la résistance qu'offrent à l'ascension du piston, les gaz enfermés dans la culasse.

La compression peut être défectueuse pour l'une des causes suivantes :

1° Les gaz s'échappent par la bougie insuffisamment vissée ;

2° La porcelaine de la bougie est fendue ;

3° Les soupapes d'aspiration ne ferment pas hermétiquement sur leurs sièges ;

4° La soupape d'échappement est trop longue, et plaque insuffisamment sur son siège ;

5° Les joints du cylindre ne sont pas étanches ;

6° Les ressorts des soupapes ont perdu de leur élasticité par l'usage ;

7° La tige d'une soupape est cassée ;

8° Les segments sont collés dans les rainures du piston, ou l'un de ces segments est cassé.

Il faut procéder avec méthode à la vérification de ces différents points, pour déterminer lequel nuit à la bonne compression du moteur, et réparer ou changer la pièce défectueuse.

GRAISSAGE. — Après l'exposé des différentes causes de pannes du moteur et des moyens d'y remédier, nous croyons utile de donner quelques indications sur le graissage, qui joue également un grand rôle dans son fonctionnement.

Il est nécessaire d'employer pour le graissage, de l'huile spéciale conservant à une haute température ses qualités lubrifiantes, et de vidanger la vieille huile chaque semaine si la motocyclette fait un service quotidien.

Deux coups de pompe au départ et un coup de pompe tous les 8 kilomètres, suffisent pour nos moteurs monocylindriques.

RENSEIGNEMENTS SPÉCIAUX AUX MOTEURS A DEUX CYLINDRES

Si le moteur fonctionne mal, il faut procéder à sa vérification en suivant les indications données pour le moteur à un cylindre. mais il importe auparavant de localiser ses recherches sur le cylindre dont la marche est défectueuse.

Il suffit pour cela de détacher le fil d'une des bougies et de mettre le moteur en marche. Si le cylindre resté en communication d'allumage a une marche normale, le cylindre isolé est celui qu'il y a lieu de vérifier.

Les moteurs à deux cylindres nécessitent un graissage plus abondant que les monocylindriques. — Nous recommandons de donner trois coups de pompe au départ, et un coup de pompe tous les 4 kilomètres.

www.bikeboompeugeot.com

Renseignements Divers

Le pignon roue libre se fait en 9, 10 ou 11 dents. Par jantes nickelées, nous entendons jantes nickelées sur les bords et émaillées au centre.

Nos différentes formes de guidons doivent nous être désignées sous les numéros suivants :

N° 1, demi-cintré ; N° 2, cintré en avant ; N° 3, surélevé, non projeté en avant ; N° 4, demi-relevé ; N° 5, droit : N° 6, piste ; N° 7, chapeau de gendarme.

En plus de ces diverses formes de guidons, nous livrons nos machines sur demande, soit avec guidon à potence en avant, fixe, moyennant un supplément de **5** fr., soit avec guidon à potence en avant, mobile, moyennant un supplément de **7** fr. Ces extras ne sont appliqués qu'aux bicyclettes A route et A type course. Ces deux genres de guidons ne peuvent être établis pour bicyclettes Garçonnet et Fillette et les machines qui en sont munies ne peuvent pas recevoir de frein sur caoutchouc avant.

Le modèle Dame A demandé avec jantes bois et aluminium ou jantes nickelées est livré d'office avec garde-boue bois sans supplément.

Les modèles autres que les A route, A course, Dame A et Ecclésiastique, s'émaillent en couleur et filets sur demande, sans supplément. La Pliante ne se fait pas avec cadre émail couleur.

Sur demande, la Sans-Chaîne est livrée avec jantes demi-nickelées, au même prix qu'avec jantes bois et aluminium.

Les changements de vitesse applicables à certains de nos modèles sont énumérés ci-après :

	Supplément
MOYEU deux vitesses Peugeot, roue libre aux deux vitesses, ou roue serve aux deux vitesses et roue folle entre les deux vitesses. (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclésiastique*).	**60** fr.
— deux vitesses Fagan, roue libre aux deux vitesses (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclésiastique, A course, Dame luxe, bicyclette de course*).	**60** fr.
— "Hub Two Speed" roue libre aux deux vitesses (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclésiastique*).	**60** fr.
MOYEU deux vitesses automatique, système Badois, roue libre aux deux vitesses (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclesiastique*).	**100** fr.
— trois vitesses "Sturmey Archer" (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclesiastique*).	**90** fr.
— rétro à chaîne, roue libre aux deux vitesses (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclesiastique*).	**75** fr.
— rétro à bossage, roue libre aux deux vitesses (*S'adapte aux A route, Routière luxe, Dame A, Ecclesiastique*).	**75** fr.

Les Routière luxe et Dame luxe demandées avec frein à contre-pédalage sont établies avec pédalier à clavettes.

Sur demande nous livrons toutes nos machines avec moyeux roue libre et frein Departure ou Eadie.

Supplément pour bicyclette avec moyeu Départure : **25** fr. — Supplément pour bicyclette avec moyeu Eadie : **25** fr.

www.bikeboompeugeot.com

Tableau des Suppléments

BICYCLETTES	"A" Route	"A" type course	Dame "A"	Dame luxe	Routière luxe	Ecclésiastique	Sans chaîne	Pliante	Enfants	
									Garçonnet	Fillette
Frein extérieur sur caoutchouc avant	6 »	6 »								
Frein Peugeot sur jante avant	12 »	12 »								
Frein Peugeot sur jante avant, en remplacement du frein sur caoutchouc			6 »			6 »	6 »		6 »	6 »
Frein Peugeot sur jante arrière, commande au guidon	18 »	18 »	18 »	18 »	18 »	18 »			18 »	18 »
Frein Peugeot sur jante arrière, en remplacement du frein sur caoutchouc avant			12 »			12 »			12 »	12 »
Frein Peugeot sur jante arrière, en remplacement du frein sur jante avant				6 »	6 »					
Frein Peugeot à contre-pédalage sur jantes nickelées	30 »		30 »	25 »	25 »	30 »				
Frein Bowden sur jante arrière	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »	16 »			
Frein Bowden sur jante arrière, en remplacement du frein sur caoutchouc avant			10 »			10 »	10 »			
Frein Bowden sur jante arrière, en remplacement du frein sur jante avant				4 »	4 »					
Jantes bois et aluminium	10 »		10 »			10 »		10 »		
Jantes nickelées	5 »		5 »			5 »		5 »	5 »	5 »
Garde-boue acier	4 »									
Garde-boue bois	6 »									
Garde-boue bois en remplacement des garde-boue acier			2 »			2 »				
Pignon de roue libre	7 »	7 »	7 »	7 »	7 »	7 »	12 »	7 »	7 »	7 »
Pédales caoutchouc	4 »	4 »	4 »			4 »		4 »	4 »	4 »
Poignées corne								2 »	2 »	2 »
Couvre-chaîne et garde jupe										20 »

www.bikeboompeugeot.com

IMP. DES ARTS INDUSTRIELS.
CAMIS & Cie. PARIS.

www.bikeboompeugeot.com