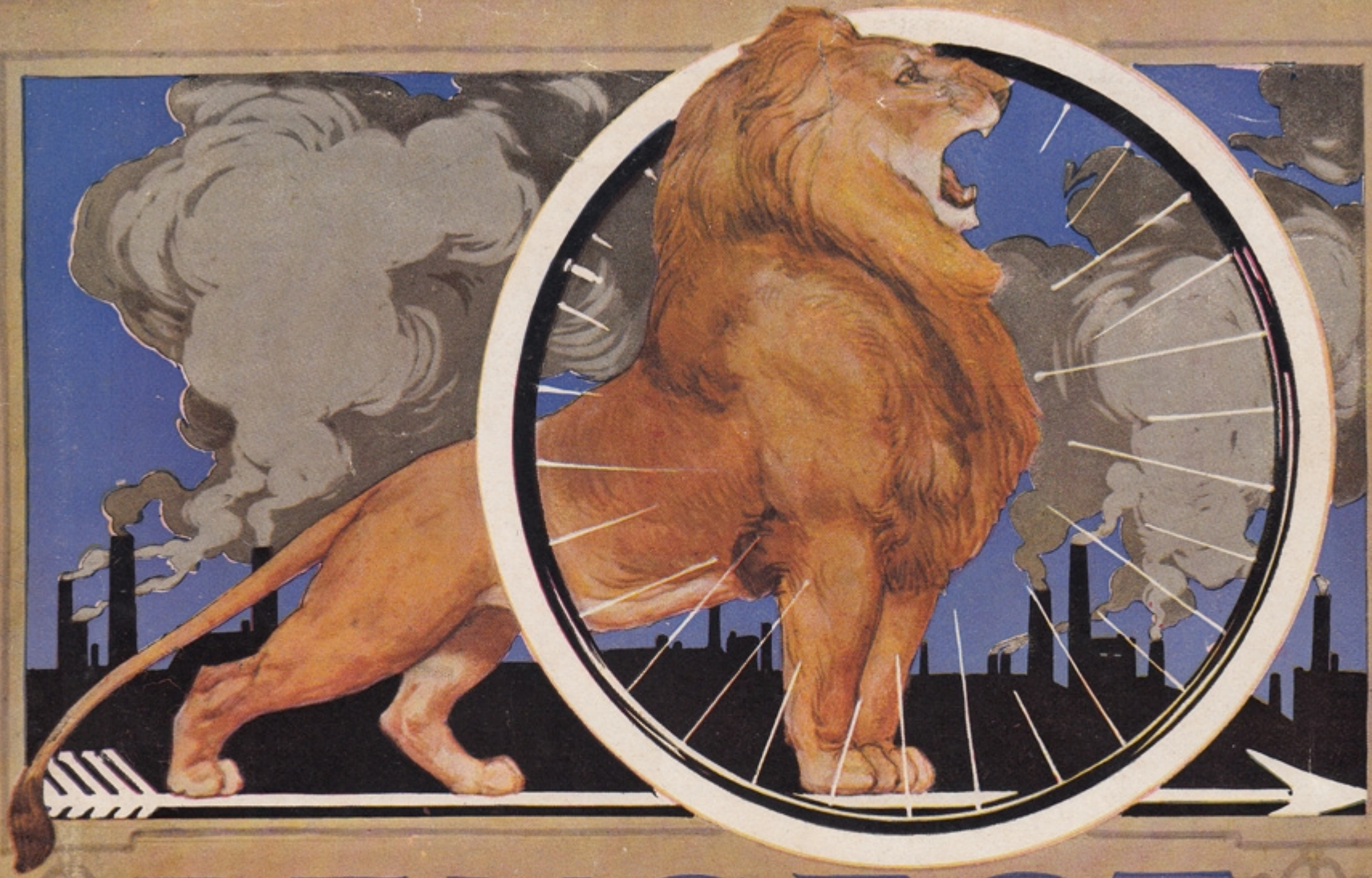


PEUGEOT

1909

www.bikeboompeugeot.com

CYCLES & MOTOCYCLETTES

"PEUGEOT„

SAISON 1909

AGENT :

www.bikeboompeugeot.com



PETIT BRETON

Gagnant de Paris-Bruxelles,

du Tour de Belgique;

du Tour de France 1908,

sur Bicyclette Peugeot, pneus Lion.

www.bikeboompeugeot.com

PRÉFACE

BEAULIEU, *le 15 Janvier 1909.*

L'année 1907 est encore présente à toutes les mémoires, où, roulant de succès en succès, nos machines couvraient, sans défaillance, cette série d'étapes triomphales qu'ont enregistrée les journaux de sport du monde entier, où chaque soir le soleil se couchait sur un nouveau champ de victoire, où chaque lutte affrontée apportait un fleuron de plus à la couronne de notre vieux Lion.

Mais l'œuvre malgré tout demeurait incomplète : une innovation s'imposait, impérieuse et nécessaire ; il restait à prendre en moins la cause des jeunes, des tout petits, n'ayant encore jamais couru. Aussi l'épreuve des

Premiers Pas Peugeot

fut-elle mise debout dès le début de 1908. Ouverte à toutes les marques, dotée par nous seuls d'un lot de prix importants, cette course réunit plusieurs centaines d'engagements et se termina par le succès du jeune

GUENOT, sur Bicyclette Peugeot

Ce résultat qui mettait une fois de plus en vedette les qualités de nos machines, ouvrait la campagne sous les meilleurs auspices, et nombre d'adeptes nouveaux, amateurs et professionnels, ne tardèrent pas à venir s'ajouter aux fidèles de notre marque, désireux, eux aussi, de confier leurs chances à la Peugeot.

Aucun n'eut à regretter son choix.

à Paris-Amiens.
Paris-Reims.
Paris-Chartres.
au Championnat de la Côte-d'Or.
à la Course du Lyon-Républicain.

relevés au hasard parmi nos victoires sur route, nous ajoutions les quatre grandes courses officielles de l'« Union Vélocipédique de France » :

Championnat de France, avec HOURLIER, sur Bicyclette Peugeot



GUENOT

Gagnant de la Course des Premiers Pas Peugeot

sur Bicyclette Peugeot

www.bikeboompeugeot.com

Grand Prix de la Ville de Paris, avec POUCHOIS, sur Bicyclette Peugeot.
Championnat du Monde, avec ELLEGAARD, sur Bicyclette Peugeot.
Grand Prix de la République, avec FRIOL, sur Bicyclette Peugeot.



Course des Premiers Pas Peugeot (Arrivée)

Sur notre nom aussi, commme en 1907, l'industrie française continuait à affirmer à l'étranger sa supériorité incontestable, et les Belges conserveront longtemps le souvenir de l'arrivée de Petit-Breton, classé premier sur Bicyclette Peugeot, dans :

Paris-Bruxelles

et de notre triomphe magistral dans le

Tour de Belgique

couru en six étapes, toutes gagnées sur Bicyclette Peugeot, tandis que les cinq premières places du classement général se répartissaient comme suit :

1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *GARRIGOU,* » »
3e *PLATEAU,* » »
4e *GEORGET,* » »
5e *WANCOURT,* » »

Signalons encore le *Championnat de France des 100 kilomètres sur route* que s'adjugeait sur Bicyclette Peugeot notre coureur Garrigou, tandis qu'un nouveau venu, le jeune Brocco, réussissait à porter à plus de 51 kilomètres, grâce à sa Bicyclette Peugeot, le record de l'heure, derrière tandems humains.

L'éclat de cette moisson sportive, suffisamment éloquente par elle-même, pâlit néanmoins devant les résultats sans précédents de la course la plus dure, la plus retentissante, et partant la plus enviée de celles inscrites depuis quelques années, au calendrier sportif de la route. Nous voulons parler du *Tour de France.*

Gagnée sur Bicyclette Peugeot en 1906 et 1907, cette formidable randonnée, n'eût cependant rien démontré de

www.bikeboompeugeot.com

nouveau si elle eût été courue en 1908 sous le règlement ancien. Mais par une heureuse innovation, les organisateurs spécifièrent à l'article fondamental que le *Tour de France* 1908 se ferait sur Bicyclettes Poinçonnées. Il s'agissait donc, cette fois, de placer tous les concurrents sur un pied d'égalité complète, et d'éviter ainsi, que le succès pût être attribué à une organisation plus ou moins parfaite ou à un nombre plus ou moins considérable de machines de rechange échelonnées sur le parcours.

La valeur de la machine allait décider du sort de la course.

Notre adhésion fut envoyée sans retard.

Jamais *Tour de France* ne passionna les masses à un égal degré. La cote au départ nous était défavorable ; des paris sérieux escomptaient même notre défaite ; il est vrai que les « Tour de France Peugeot » couleur bambou, disparaissaient au milieu des lots beaucoup plus importants des machines concurrentes.

A défaut de la quantité, nous avions pour nous la qualité. Le *Tour de France* le prouva indiscutablement.

L'épreuve se courait en 14 étapes, et, dût notre modestie en souffrir, nous devons à la sincérité de ce compte-rendu la classification exacte de chaque jour.

1re Etape : PARIS-ROUBAIX
1er *PASSERIEU,* *sur Bicyclette Peugeot.*
2e *PETIT-BRETON,* » »

2e Etape : ROUBAIX-METZ.
1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *PASSERIEU,* » »

3e Etape : METZ-BELFORT.
1er *FABER,* *sur Bicyclette Peugeot.*
2e *PETIT-BRETON,* » »



Tour de France 1908
PASSERIEU et PETIT-BRETON à Metz

4e Etape : BELFORT-LYON.
1er *FABER,* *sur Bicyclette Peugeot.*
2e *GARRIGOU,* » »

www.bikeboompeugeot.com



Tour de France 1908. — Contrôle d'Auch
PETIT-BRETON faisant des provisions

Classement Général :

1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot*
2e *FABER,* »
3e *PASSERIEU,* »
4e *GARRIGOU,* »

5e Etape : Lyon-Grenoble.
1er *PASSERIEU, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *FABER,* » »

6e Etape : Grenoble-Nice.
1er *DORTIGNAC, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *PASSERIEU,* » »

7e Etape : Nice-Nimes.
1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *GERBI,* » »

8e Etape : Nimes-Toulouse.
1er *FABER, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *PETIT-BRETON,* » »

9e Etape : Toulouse-Bayonne.
1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot.*

10e Etape : Bayonne-Bordeaux.
1er *PAULMIER, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *PASSERIEU,* » »

11e Etape : Bordeaux-Nantes.
1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot*
2e *PASSERIEU,* » »

12e Etape : Nantes-Brest.
1er *FABER, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *GARRIGOU,* » »

13e Etape : Brest--Caen.
1er *PASSERIEU, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *FABER,* » »

14e Etape : Caen-Paris.
1er *PETIT-BRETON, sur Bicyclette Peugeot.*
2e *FABER,* » »

www.bikeboompeugeot.com

Ainsi donc bien qu'handicapés par le nombre, les Bicyclettes Peugeot prirent le départ quatorze fois et se classèrent quatorze fois premières, couronnant ces quatorze victoires en s'appropriant les quatre premières places du Classement général.

Au Nord, à l'Est, au Midi, à l'Ouest de la France, les Bicyclettes Peugeot prouvèrent aux foules amassées sur le parcours du *Tour de France*, leur écrasante supériorité : quatorze fois les juges à l'arrivée proclamèrent les succès de Peugeot.

Si le même homme eût gagné les quatorze journées, certains, difficiles à convaincre, auraient peut-être diminué notre mérite en proclamant que Peugeot possédait l'homme supérieur à tous les autres, mais précisément, le *Tour de France 1908* a révélé des hommes nouveaux qui, jusqu'alors, pilotant d'autres marques, ne s'étaient pas encore signalés à l'attention des foules, et c'est ainsi que nous trouvons premiers aux différentes étapes, tantôt Passerieu, Petit-Breton, Faber, Paulmier, Dortignac.

Tous ceux qui ont suivi le *Tour de France* de bout en bout, ou qui en ont lu les péripéties dans les organes spéciaux, apprécieront les efforts supportés par nos frêles bicyclettes sur les pavés du Nord, les routes détrempées de l'Est, les chemins poussiéreux du Midi et les silex de la Bretagne.

Aucun n'aurait pu contenir une exclamation admirative à l'arrivée de Petit-Breton au Vélodrome du Parc des Princes en constatant, après 5.000 kilomètres, l'état de conservation de sa Bicyclette Peugeot.



Tour de France 1908. — Départ de Caen

www.bikeboompeugeot.com

Paris-Tours qui clôturait la liste des courses sur route de la saison 1908, réunissait les plus fines pédales de toutes marques : ce fut pour la bicyclette Peugeot l'occasion d'un nouveau triomphe : Omer Beaugendre, Saillot et Faber se classèrent en effet premier, deuxième et troisième sur Bicyclette Peugeot.



Bicyclette Peugeot du coureur PETIT-BRETON
Photographie prise après le « Tour de France 1908 »

Que dira-t-on d'une marque qui, dans une seule campagne, place au premier plan des hommes tels que Faber, Paulmier, Brocco, Charpiot, Guenot, Omer Beaugendre ? Niera-t-on à cette marque, les vraies qualités de fabrication scrupuleuse et de mise au point parfaite qui créent les champions ? et s'étonnera-t-on encore de voir la très grande majorité des jeunes gens qui se vouent à la carrière cycliste, donner leurs préférences à la Bicyclette Peugeot.

Et tandis que s'enrichissait le palmarès de la Bicyclette Peugeot, la Motocyclette Peugeot, de son côté, cueillait de multiples lauriers. Nous nous bornerons à citer la plus probante de ses victoires :

Le *Tour de France*, couru sur moto de tourisme, moteur 2 3/4, qui donna le classement suivant :

1er *PÉAN sur Motocyclette Peugeot.*
2e *PONS* » »

Cependant, les succès de la Bicyclette Peugeot ne devaient pas tarder à lui attirer des contrefacteurs, et, dès le mois d'Août dernier, nombre de nos agents nous signalaient des ventes de machines quelconques sous le nom de Peugeot.

Il était indispensable de mettre nos clients en garde contre de tels agissements. Aussi avons-nous pris la décision d'estampiller désormais de notre marque les principales pièces de nos Bicyclettes. Nous avons également décidé de délivrer à tout acheteur un certificat de garantie portant le numéro matricule de sa machine, notre signature sociale et la griffe commerciale de notre maison ; nous recommandons spécialement à nos clients de l'exiger de leur vendeur. Tout refus dissimulerait une fraude et nous déclinons à l'avance toute responsabilité pour une machine livrée sans ce certificat.

Enfin, il nous est revenu qu'aux yeux de bien des gens, le nom de Bicyclette Peugeot était synonyme de prix élevé : les lecteurs du présent catalogue réfuteront d'eux-mêmes cette erreur en constatant qu'ils peuvent se procurer aux mêmes conditions, sinon meilleur marché que n'importe quelle machine, une Bicyclette Peugeot véritable, scrupuleusement établie, parfaitement roulante, et présentant tout à la fois le cachet d'élégance et les qualités robustes qui sont le propre du Lion.

LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES.

www.bikeboompeugeot.com

CONDITIONS (Saison 1909)

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 règlées d'avance sont expédiées eontre remboursement.

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, sont emballés sous caisse, et assurés d'office 0 fr. 10 aux frais du destinataire. A moins d'avis contraire, les réparations effectuées dans nos usines sont toujours retournées grande vitesse.

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 chemins 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 :

A 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.

Nous rappelons au public que nous ne livrons pas de séries de pièces détachées pour construction de cycles

www.bikeboompeugeot.com



Petit Breton au Sommet



A la Montée



Vue du Sommet du Ballon

Trois Vues du Ballon d'Alsace, escaladé par les coureurs du Tour de France dans l'étape Metz-Belfort

www.bikeboompeugeot.com

TABLEAU DE NOS MULTIPLICATIONS

NOMBRE DE DENTS PAS 25 m/m 4		DIAMÈTRE DE LA ROUE MOTRICE	
Pignon de pédalier	Pignon du 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



Fac-Simile de notre Certificat de garantie

www.bikeboompeugeot.com



Tour de France 1908. — Arrivée de PAULMIER & PASSERIEU à Bordeaux, Premier et Deuxième

www.bikeboompeugeot.com

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Nos machines sont munies de notre chaine a doubles rouleaux (pas 25 millim. 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.

Nos cycles et 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.

Nous déclinons toute responsabilité en cas de modifIcation apportée à nos machines par des tiers.

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. Nos machines sont livrées avec pneus Lion-Peugeot à tringles.

Nos pneus Lion-Peugeot, sections de 70×28 et 32 se livrent en gris ou rouge au choix du client.

Les autres sections se font en gris seulement. Sauf indication précise les deux sections ci-dessus se livrent en gris.

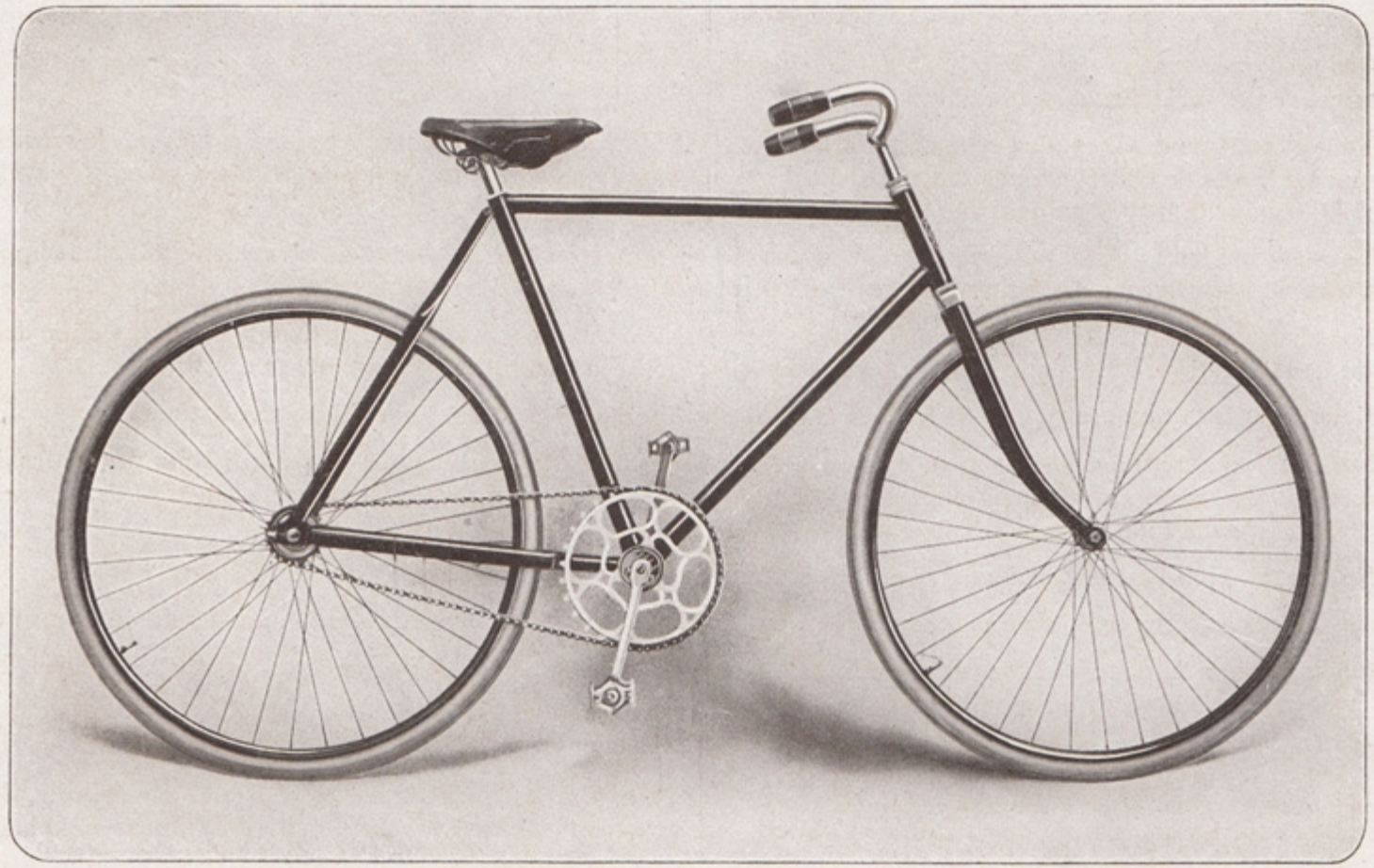
Les machines demandées avec creux de 32 sont facturées au même prix qu'avec pneus. Toutes nos bicyclettes sont montées avec guidon plongeur de 22 millim. Les objets en bois ne sont pas garantis

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



BICYCLETTE A ROUTE, PRIX ; FR. **240**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette A Route

Nous nous sommes particulièrement attachés à la création d'un modèle qui intéresse toute une catégorie de cyclistes imposant à la bicyclette un service très dur, circulant en toute saison par bons et mauvais terrains.

Le type ci-contre, dont nous donnons ci-dessous la description, est l'idéal pour facteurs, domestiques, commissionnaires, hommes d'affaires. C'est en un mot la véritable Routière.

Description. — Cadre 52, 57, 62 ou 67 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier, 24, 26, 27 ou 28 dents.
Pignon de moyeu, 9 10 ou 11 dents.
Développement courant 5m72.
Chaine largeur 4 m/m et 3 m/m, pas 25,4.
Guidon sans potence, forme au choix.
Poignées luxe. Pédales scies.
Pneus Lion Peugeot, de 32, 36 ou 40 m/m renforcés.

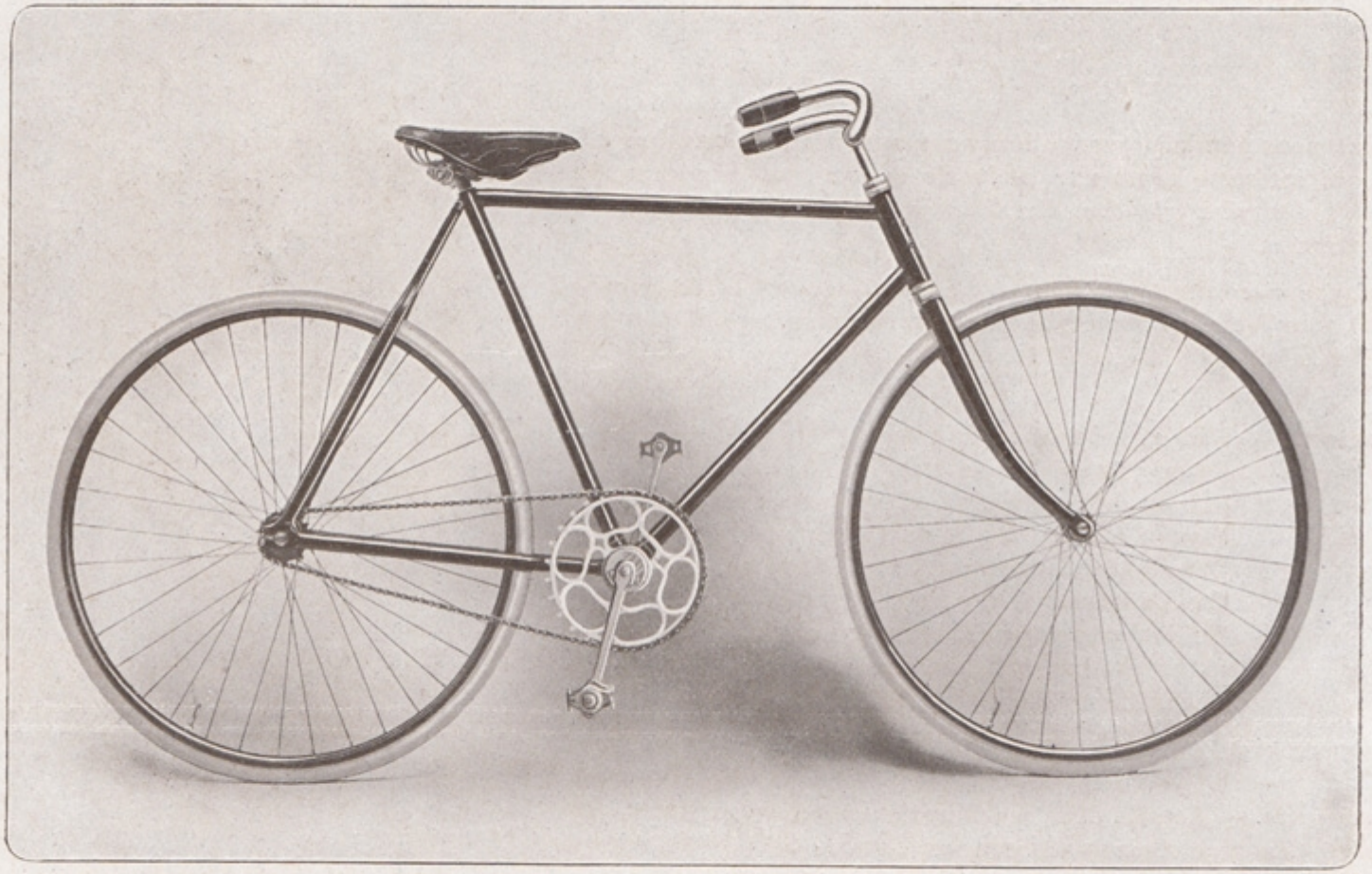
Renseignements. — Le prix de la machine s'entend cadre et jantes émail noir. — Le type courant se monte avec pneus de 36. — Se reporter au tableau page 54 pour liste et prix des suppléments.

Sur demande la bicyclette A Route se monte avec carter moyennant un supplément de Fr. **25**.



FABER
Deuxième du Classement général du Tour de France 1908
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE E ROUTE. PRIX: FR. **240**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette E Route

Ce modèle trouve sa place entre le type A Route décrit page 15 et la A Course page 19.

En comparant les clichés A Route et E route, nos clients constateront que le dernier modèle se fait avec tube supérieur incliné à l'avant, et tubes de diamètre plus petit que ceux de la A route. L'arrière de la machine plus raccourci lui donne quelque peu l'allure du type de course et augmente sa rigidité.

Description. — Cadre 52, 57 ou 62 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 24, 25, 26 ou 27 dents.
Pignon de moyeu 9, 10 ou 11 dents.
Développement courant 5m72.
Chaine largeur 3 m/m, pas 25.4.
Guidon sans potence, forme au choix.
Poignées luxe, Pédales scies.
Pneus Lion Peugeot de 32, 36 ou 40 m/m renforcés.

RENSEIGNEMENTS. — Le prix de la machine s'entend cadre et jantes émail noir. — Le type courant se monte avec pneus de 36. — Se reporter page 54 pour la nomenclature et les prix des suppléments.

Sur demande la bicyclette E Route est montée avec carter moyennant un supplément de Fr. **25**.



PASSERIEU
Troisième du Classement général du Tour de France 1908
sur Bicyclette PEUGEOT.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE A TYPE COURSE, PRIX : FR. **260**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette A Type Course

Ce modèle connu à présent, dans le monde entier, sous le nom de *Tour de France* est au-dessus de toute comparaison avec les machines de même nom présentées par la concurrence.

Forts de nos succès dans les Tour de France 1906-07-08 et profitant des enseignements de la course, nous avons établi notre *Tour de France 1909* sur des données qui en font une machine hors de pair pour jeunes gens, amateurs et professionnels, se vouant aux épreuves sur route.

Description. — Cadre 53, 55, 57 et 62 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 24, 26 ou 27 dents.
Pignon de moyeu 9 ou 10 dents.
Développement courant 5m85.
Chaîne, largeur 3 m/m, pas 25 m/m 4.
Poignées luxe. Pédales scies.
Guidon à potence fixe.
Pneus Lion Peugeot de 28 ou 32 m/m.

Renseignements. — Le prix de la machine s'entend cadre émail noir, jantes noires, nickelées, bois ou bois et aluminium au choix. Le modèle courant se monte avec jantes bois, pneus de 28.

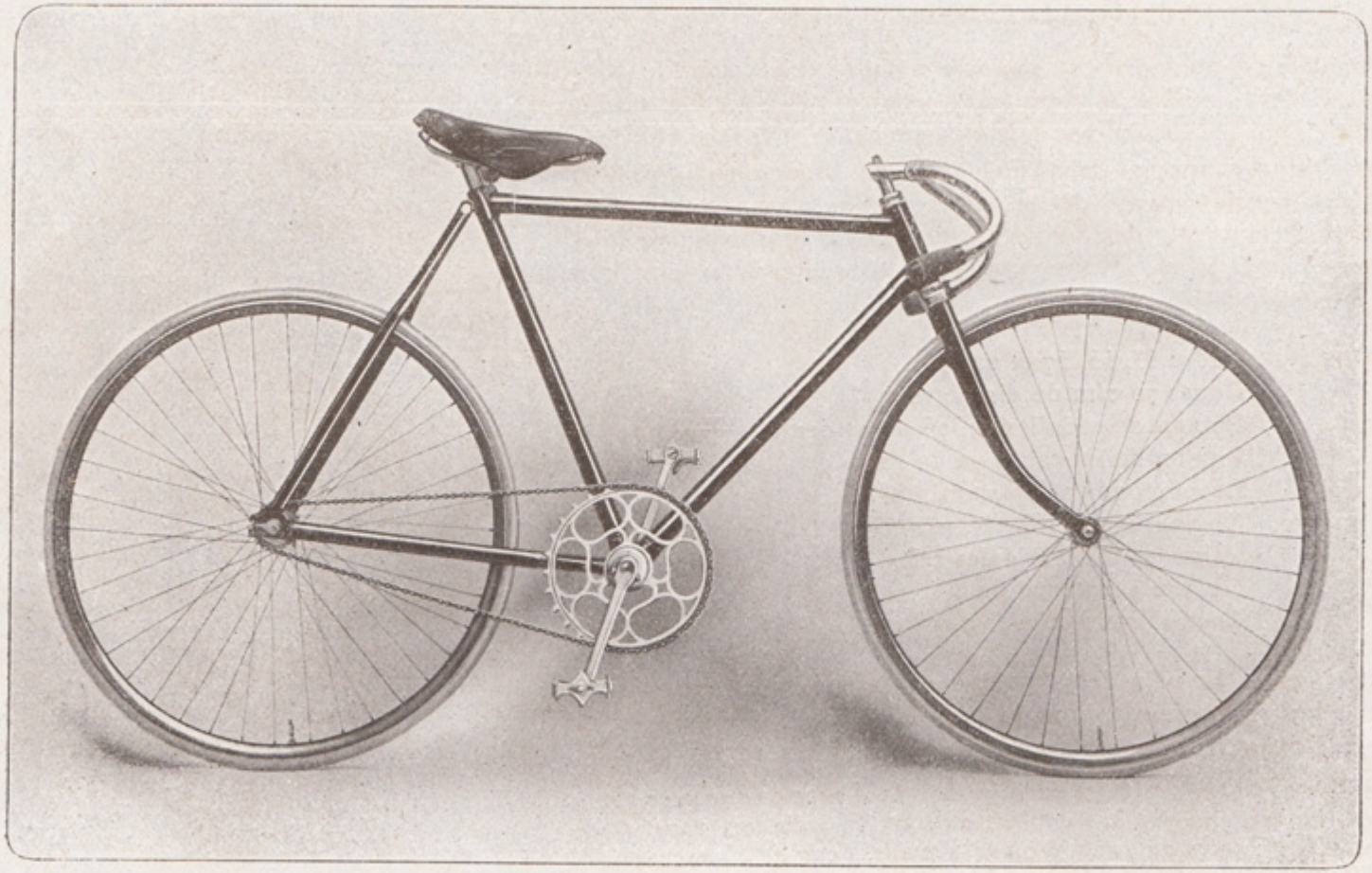
Moyennant supplément de **10** fr. *nous livrons la A type course avec pneus Lion (double tube) démontables, 28 ou 32 gris ou rouges sur jantes bois, dotés du prix Wolber dans le Tour de France 1908. — Renseignements complémentaires chez tous nos agents.*

Voir page 54 le tableau et les prix des suppléments montés sur la machine sur demande



ELLEGAARD
Champion du monde 1908
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE COURSE EXTRA PISTE, PRIX : FR. **350**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette Course Extra piste

Le modèle de course exige l'emploi de matières premières de premier choix et un soin infini dans tous les détails pour résister aux à-coups des démarrages et aux efforts des pointes finales. — Tous les habitués des Vélodromes sont d'accord sur ces divers points. Le nombre et la qualité des sprinters fidèles depuis plusieurs années à notre modèle de piste sont la meilleure consécration de sa valeur. La très grande majorité des sprinters français et étrangers monte en effet des piste Peugeot.

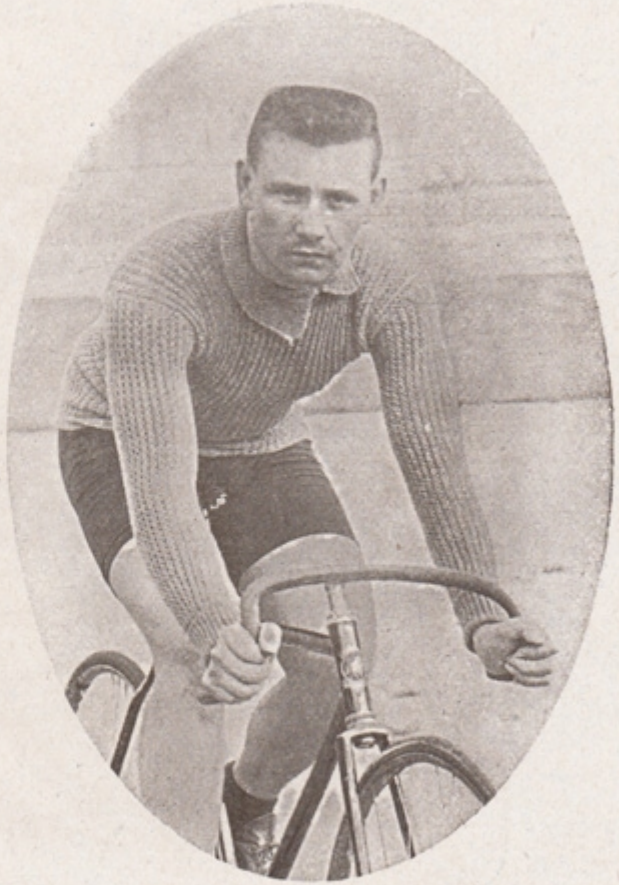
Description. — Cadre 52, 57 ou 62 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier, 23, 24, 26 ou 27 dents.
Pignon de moyeu, 7, 8, 9 ou 10 dents.
Développement courant 5m85.
Chaîne de 3 m/m, pas 25 m/m 4.
Poignées liège. Pédales scies carrées de piste.
Guidon forme piste.
Pneus Lion Peugeot collés de 26/28.

Renseignements. — Sur demande nous remplaçons les roues jantes bois pneus collés par des :

Roues jantes bois et aluminium, pneus de 28.
Roues jantes bois, pneus de 28 à 32.
Roues jantes acier émail noir, pneus de 28 à 32.
Roues jantes acier nickelées, pneus de 28 à 32.

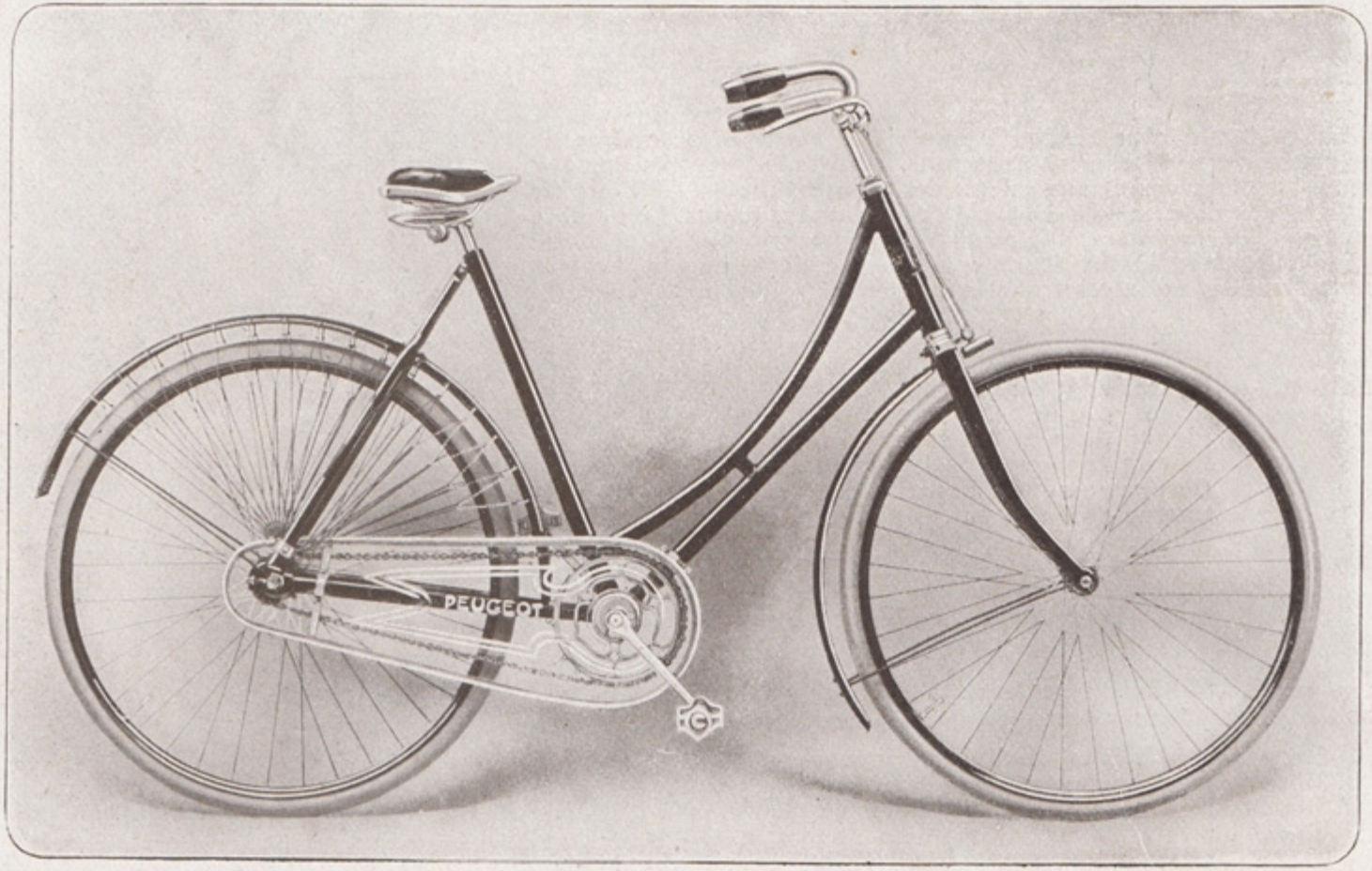
Ces modifications de roues font de l'extra piste notre modèle course route.

Sur demande les modèles Extra Piste et Course Route sont fournis sans supplément avec guidon à potence.



POUCHOIS
Gagnant du Grand Prix de la Ville de Paris 1908
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE DAME A, PRIX : FR. **260**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette Dame A

Le cadre de notre modèle de Dame 1909 est établi sur les mêmes données que celui des années précédentes, comme hauteur de cadre, distance entre la selle et le guidon, raccord du tube col de cygne au tube porte-selle, etc.

De l'avis de tous nos clients aucun autre ne se prête à une position aussi rationnelle, et à une descente aussi facile et aussi rapide de la machine. Ce cadre présente en outre le maximum de rigidité.

Description. — Cadre 52 ou 57 c/m.
Roues 65 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 21, 22 ou 23 dents.
Pignon de moyeu 9 ou 10 dents.
Développement courant 5m.
Chaîne de 3 m/m, pas 25 m/m4.
Couvre-chaîne, garde-jupe.
Poignées luxe, pédales scies.
Guidon sans potence, relevé ou demi-relevé
Pneus Lion-Peugeot de 36 renforcés.

Renseignements. — Sur demande, la machine de Dame est montée, au même prix, avec roues de 70 c/m. Le prix s'entend avec cadre et jantes émail noir, frein sur caoutchouc avant, garde-boue émail noir. — Se reporter au tableau page 54, pour liste et prix des suppléments. — La dame A, commandée avec jantes nickelées, jantes bois, ou jantes bois aluminium, est montée d'office, sans supplément, avec garde-boue bois.

La Dame A se monte, sur demande, avec carter au lieu du garde-chaîne moyennant un supplément de Fr. **20**.



HOURLIER
Champion de France-Vitesse 1908
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE PLIANTE, PRIX : FR. **300**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette Pliante

La Bicyclette Pliante dont nous avons l'exclusivité de fabrication est le type adopté pour l'armée et la gendarmerie. Des milliers de machines circulent actuellement en France, en Algérie et dans les divers pays étrangers où des expériences sont en cours.

Les épreuves auxquelles ces machines ont été soumises aux dernières grandes manœuvres du Centre attestent leur résistance.

Le présent modèle se recommande tout particulièrement aux cyclistes appelés à des déplacements fréquents et complète très heureusement l'équipement de l'automobiliste faisant du grand tourisme dans des régions mal partagées au point de vue des communications.

Une notice très explicative sur le montage, le pliage, le remontage, est jointe à l'expédition de chaque pliante.

Description. — Cadre réglable pour toutes tailles.
Roues 65 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 23 dents.
Pignon de moyeu 9 dents.
Développement 5m50.
Chaîne de 4 m/m, pas 25 m/m 4.
Poignées liège. Pédales scies.
Guidon demi relevé sans potence.
Pneus Michelin.

Renseignements. — Le prix de la machine s'entend avec deux freins sur caoutchouc avant et arrière, cadre et jantes émail noir. — Sur demande nous livrons la Bicyclette Pliante moyennant les suppléments prévus au tableau page 54 avec jantes nickelées, jantes bois ou jantes bois et aluminium, bretelles, garde-boue cuir. — La Pliante ne peut être livrée que conforme à la description et aux renseignements ci-dessus.

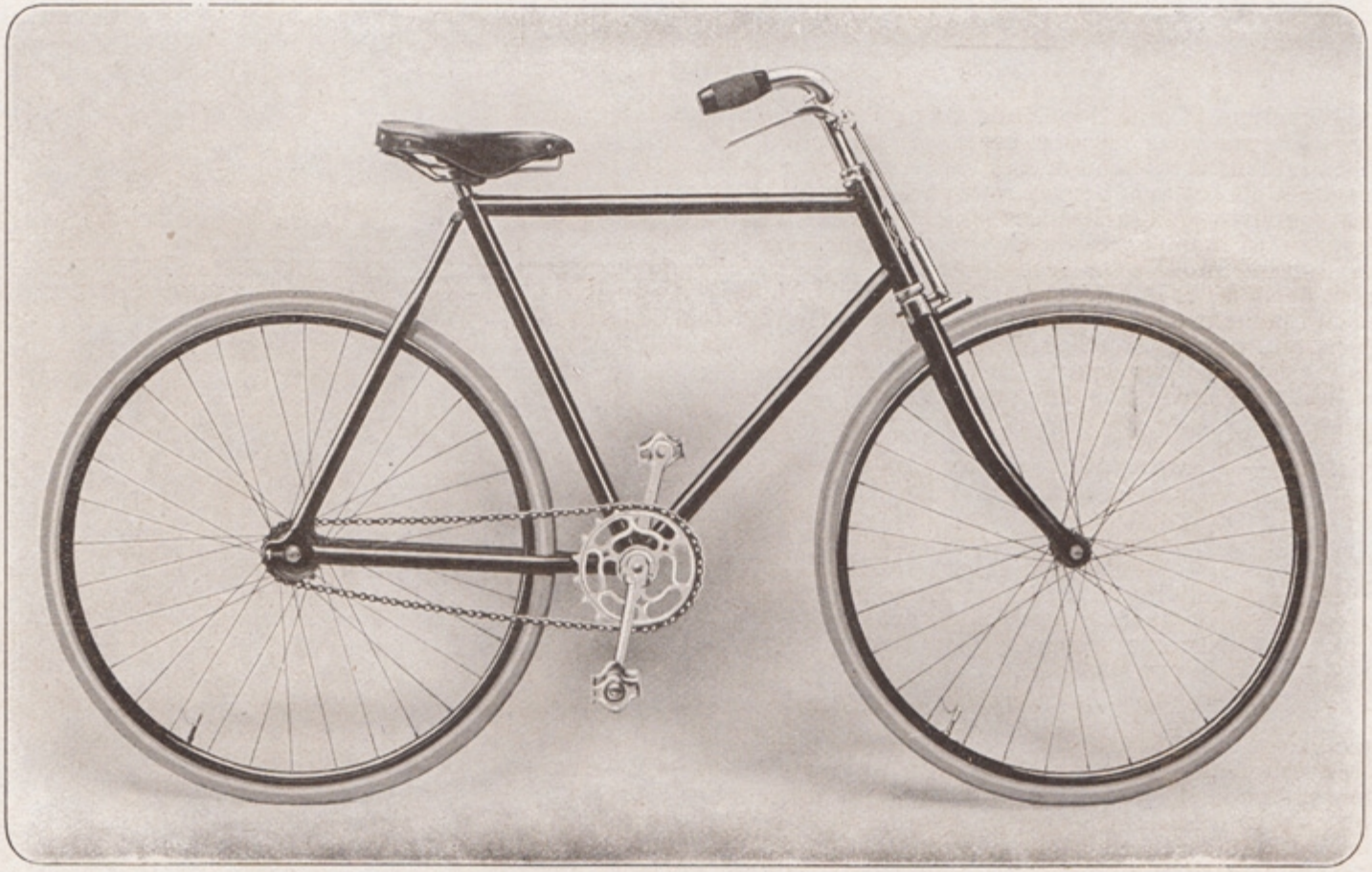
Nous nous chargeons sur demande de l'emballage de la Bicyclette Pliante dans un panier osier, Prix : Fr. **30**



Aux Grandes Manœuvres du Centre 1908

Fantassin Cycliste du 18e Régiment placé en vedette

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE GARÇONNET, PRIX : FR. **175**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette Garçonnet

Notre Bicyclette Garçonnet ne s'adresse pas à la clientèle qui considérerait cette bicyclette comme un jouet. La machine est montée avec les mêmes matières premières, les mêmes soins que les bicyclettes pour adultes. Notre type Garçonnet est en réalité une simple réduction de la Bicyclette Homme.

Nous devions à notre réputation de livrer à la jeune génération cycliste une machine à l'abri de tout reproche. Son succès nous confirme notre réussite.

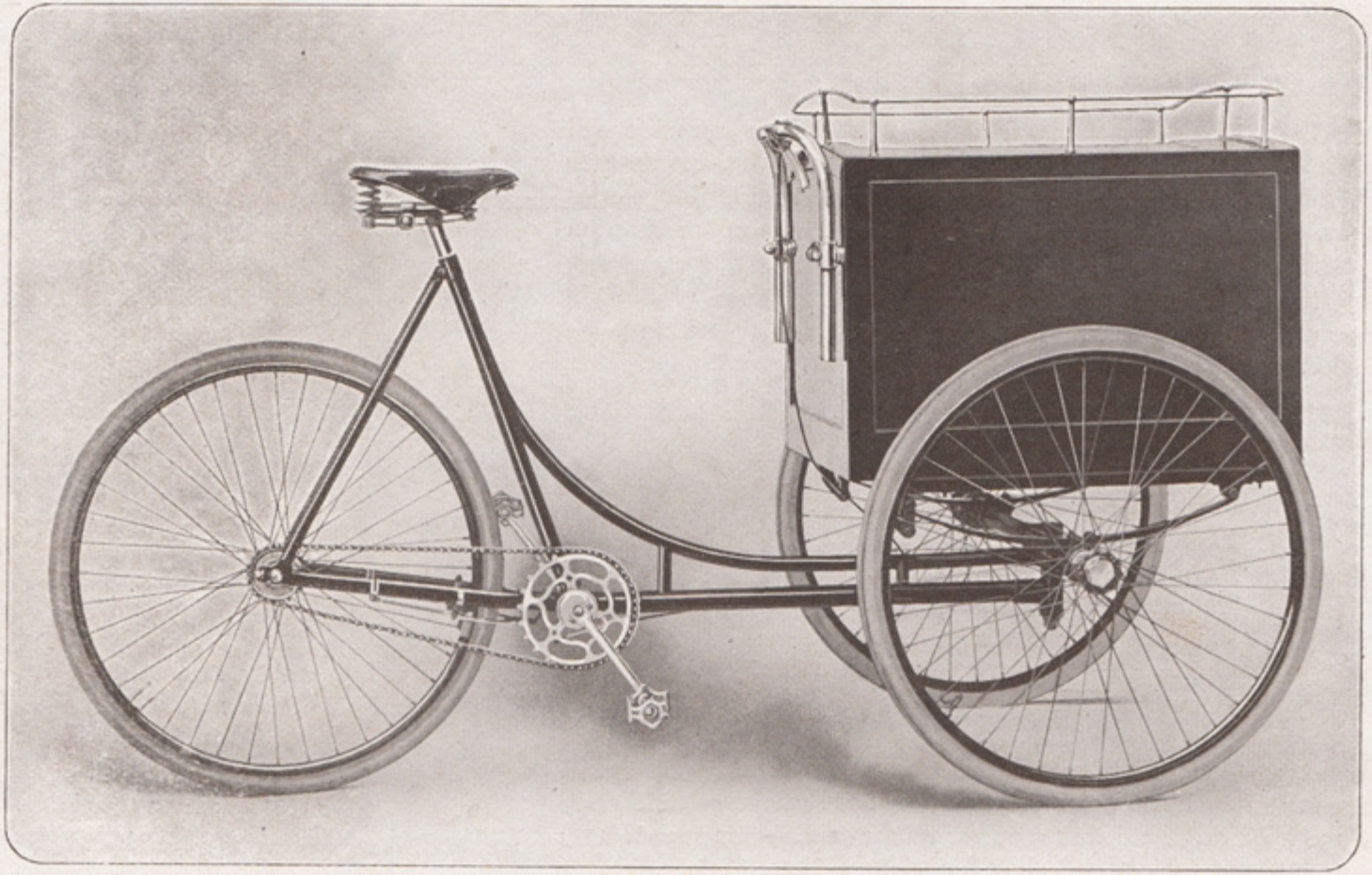
Description. — Cadre 38, 42 ou 47 c/m.
Roues 50, 55 ou 60 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier, 18 à 20 dents.
Pignon de moyeu, 8 ou 9 dents.
Développement courant 4m60.
Chaîne de 3 m/m, pas 25 m/m 4.
Poignées liège. Pédales scies.
Guidon sans potence, forme au choix.
Pneus Lion Peugeot de 32.

Renseignements. — Le prix s'entend avec frein sur caoutchouc avant, cadre et jantes émail noir. — Nous livrons le même modèle pour Fillette avec cadre col de cygne au même prix. — Un supplément de Fr. **20** net est compté pour Bicyclette Fillette demandée avec garde-chaîne, garde-jupe, garde-boue émail noir. — Se reporter au tableau page 54 pour liste et prix des autres suppléments applicables aux modèles Garçonnet et Fillette.



RUTT
Gagnant du Grand Prix de Marseille 1908
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



TRICYCLE PORTEUR, PRIX : FR. **425**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur le Tricycle-Porteur

L'emploi du Tricycle-porteur, d'abord limité à l'usage de quelques grandes maisons, se généralise de plus en plus par la nécessité des livraisons rapides à d'assez longues distances.

Pour accroitre sa vulgarisation il fallait résoudre le problème de la stabilité et de la rigidité. Le type ci-contre avec son chassis double tube, poids de 35 à 40 kilos environ, frein, petite multiplication réalise le modèle du genre.

Description. — Cadre 52, 57 ou 62 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 23 dents.
Pignon de moyeu 12 dents.
Développement 4m20.
Chaine de 4 m/m, pas 25 m/m 4.
Direction fixée à la caisse, pédales scies.
Pneus Lion Peugeot de 42 renforcés.

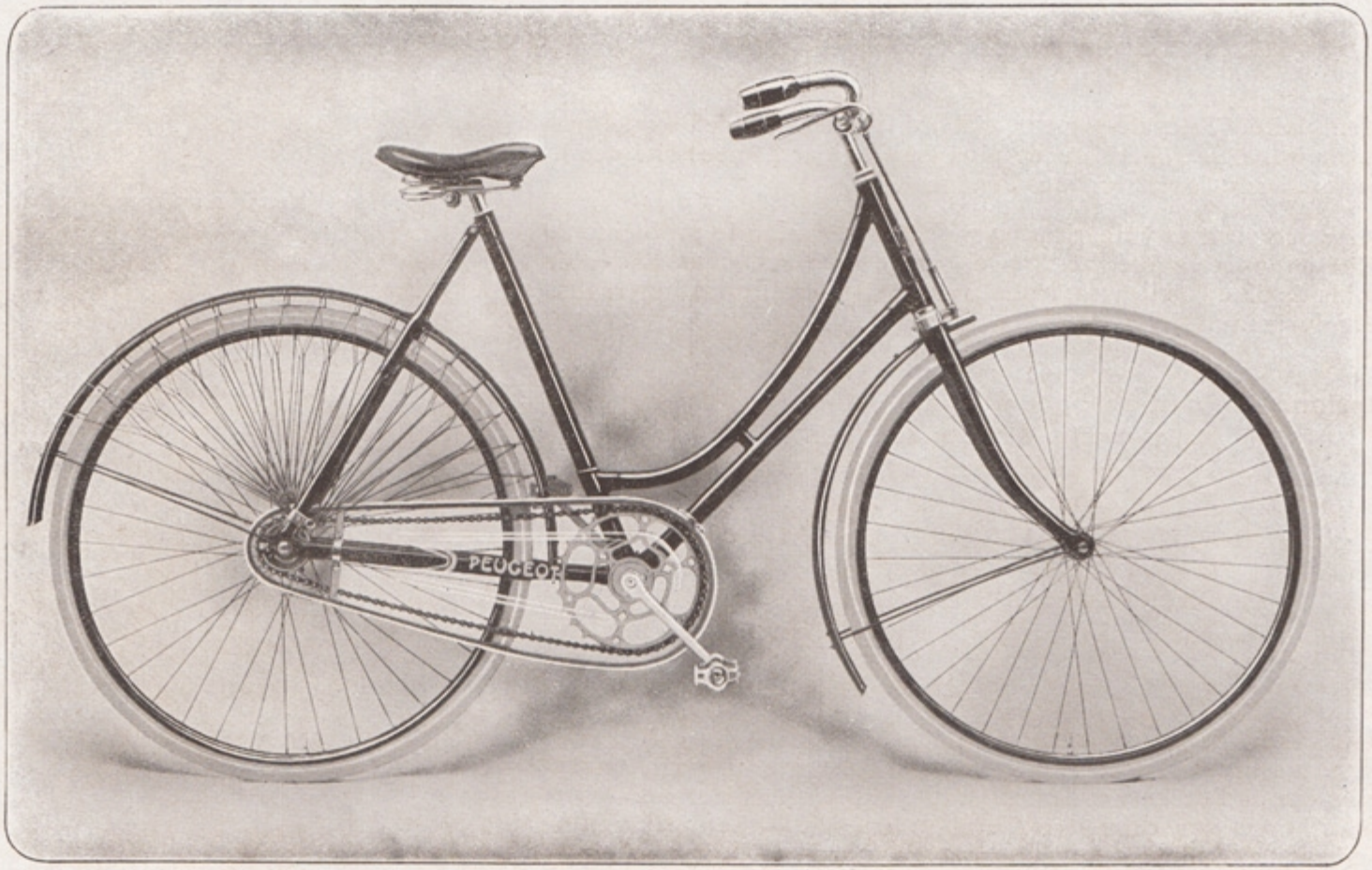
Renseignements. — Le prix du Tricycle-porteur s'entend cadre et jantes émail noir. Sa charge normale est de 50 kilos. — La caisse courante mesure 60×70×50 c/m. Nous nous chargeons moyennant supplément de l'exécution des caisses de dimensions autres. — Les inscriptions sur caisses se facturent en sus. — Les prix varient suivant le nombre et le genre de caractères.

Moyennant une réduction de **50** fr. *sur le prix ci-contre le Tricycle-vorteur est livré sans caisse.*



FRIOL
Gagnant du Grand Prix I.U.V.F. 1908
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE ECCLÉSIASTIQUE, PRIX : FR **260**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette Ecclésiastique

Longtemps le marché vélocipédique a présenté une lacune. Il manquait à la plupart des marques, un modèle établi à l'usage des membres du clergé appelés à rayonner assez loin pour les besoins de leur ministère et d'une catégorie de cyclistes qui pouvaient craindre une insuffisance de rigidité des machines de dame des modèles courants.

A leur intention, nous livrons depuis plusieurs années une machine cadre col de cygne, renforcée. Notre modèle 1909 ne le cède en rien aux types antérieurs.

Description. — Cadre 52, 57 ou 62 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 24 ou 26 dents.
Pignon de moyeu 9 ou 10 dents.
Développement courant 5m85.
Chaîne de 4 m/m, pas de 25 m/m 4.
Couvre-chaîne, garde-jupe.
Poignées luxe. Pédales scies.
Guidon sans potence, relevé.
Pneus Lion Peugeot de 36, renforcés.

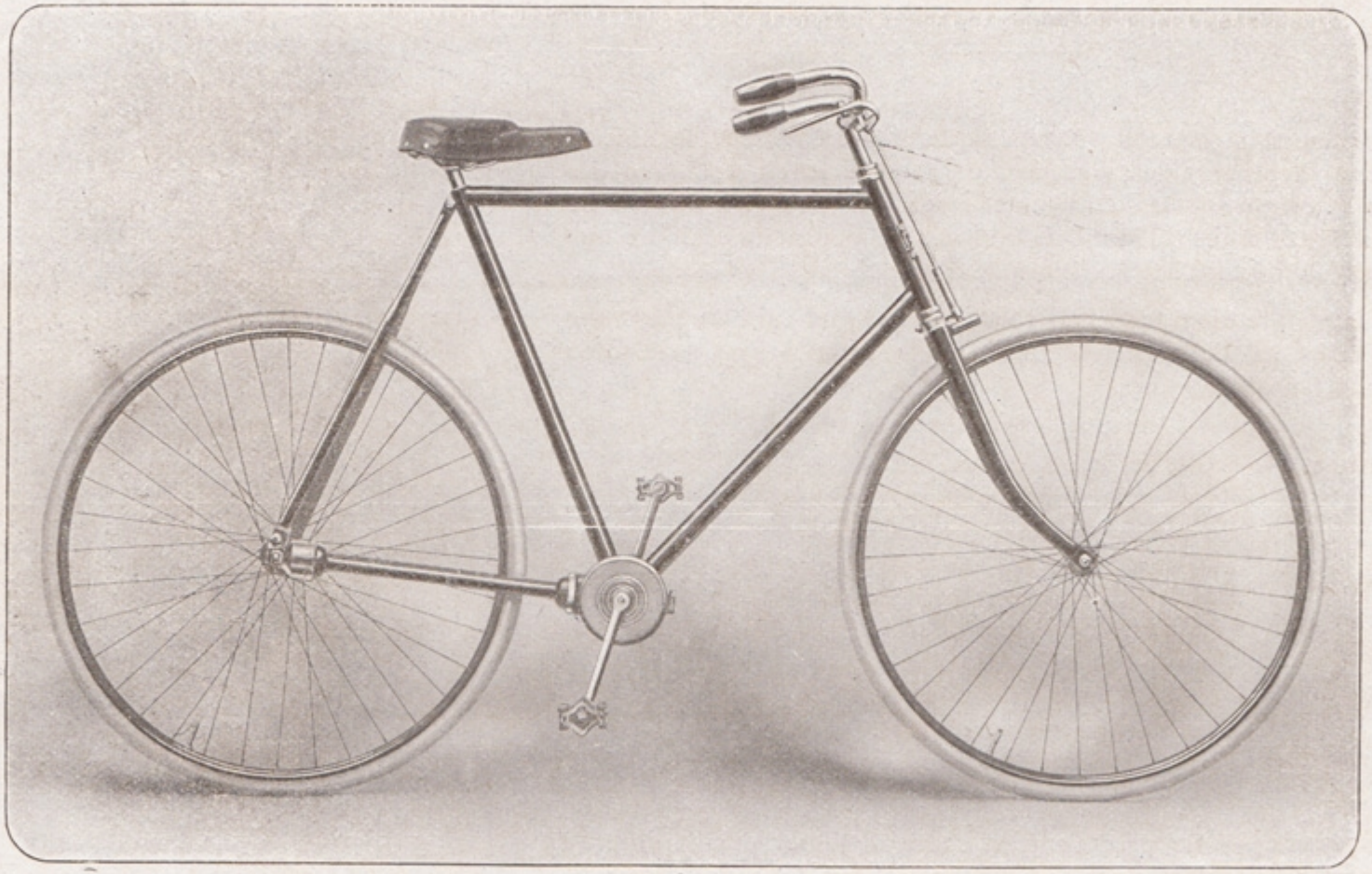
RENSEIGNEMENTS. — Le prix s'entend cadre et jantes émail noir. Se reporter au tableau page 54 pour liste et prix des suppléments.

Le modèle « Ecclésiastique » demandé avec jantes nickelées, jantes bois, ou jantes bois et aluminium, est monté d'office, sans supplément, avec garde-boue bois.



BROCCO
Détenteur du Record de l'heure, derrière tandems sur Bicyclette PEUGEOT.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE SANS CHAINE; PRIX FR. **370**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette sans chaîne

La Machine sans chaîne conserve un certain nombre de partisans parmi les cyclistes pratiquant fréquemment la bicyclette par des chemins détrempés et des temps pluvieux.

Description. — Cadre 52, 57, 62 ou 67 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Développement 5m50 ou 6m60 au choix.
Poignées luxe. Pédales caoutchouc.
Guidon sans potence, forme au choix.
Pneus Lion Peugeot de 36, renforcés.

Renseignements. — Le prix de la machine s'entend, cadre émail noir, frein sur caoutchouc avant, jantes bois et aluminium, garde-boue bois. — Sur demande nous la montons au même prix avec jantes acier émail noir ou jantes nickelées.

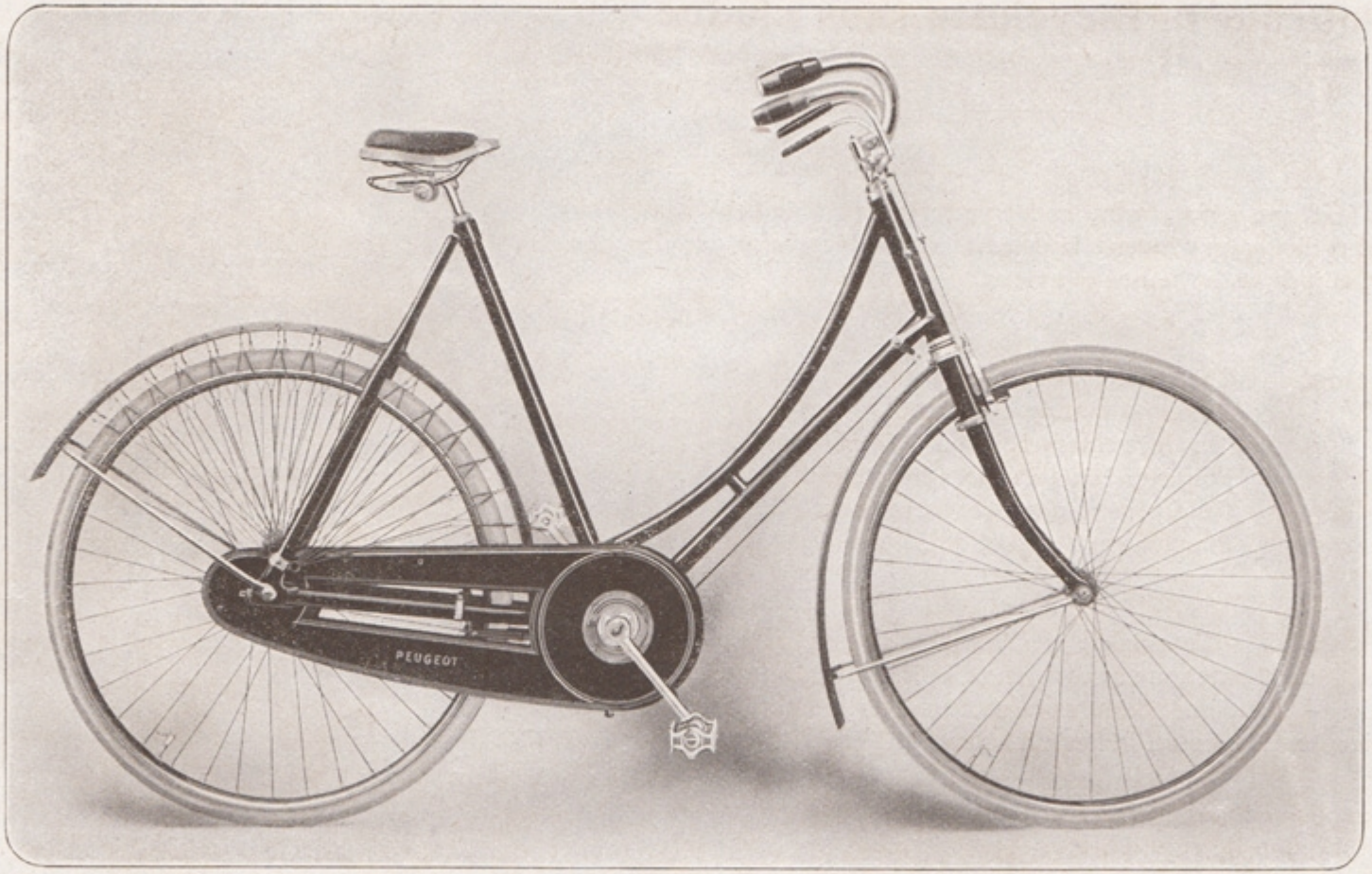
Nous pouvons également livrer la Sans Chaîne avec les extras suivants :
Pignon de roue libre.
Frein Peugeot sur jante avant en substitution du frein sur caoutchouc avant.

Se reporter au tableau page 54 pour les prix de ces suppléments.



MAYER
Gagnant de nombreuses Courses en France et à l'Etranger
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE DAME LUXE CARTER, PRIX : FR. **335**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Dame Luxe Carter

Devant le succès de notre Dame Luxe Carter 1908, nous avons décidé de la maintenir à notre Catalogue 1909, complétée par deux freins sur jante à tringles rigides.

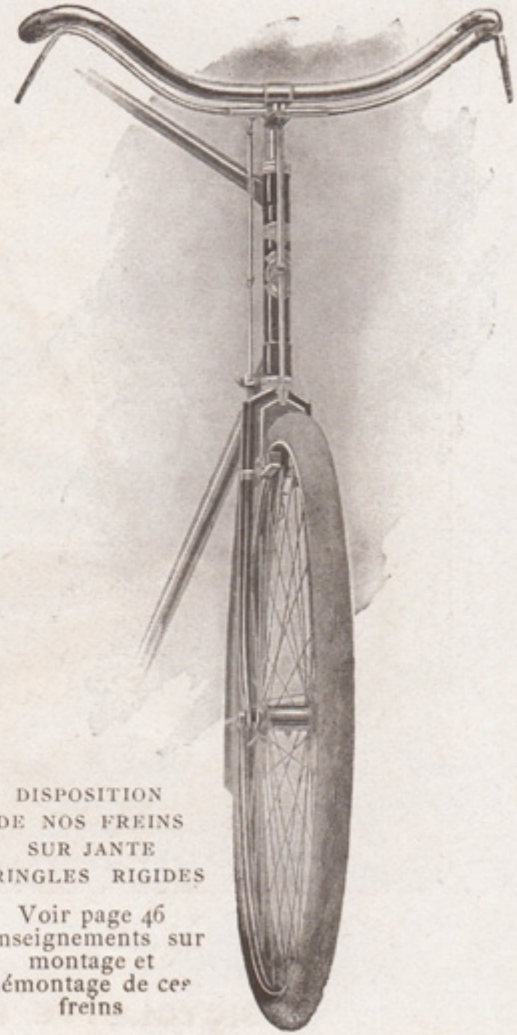
Nous recommandons expressément à nos clients d'exiger ces deux freins Peugeot sur la machine cataloguée ci-contre.

Description. — Cadre 52 ou 57 c/m.
Roues 65 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier 21 ou 22 dents.
Pignon de moyeu 8 ou 9 dents.
Développement courant 4m98.
Chaîne de 3 m/m, pas 25 m/m 4.
Carter complet.
Poignées luxe, pédales caoutchouc.
Guidon sans potence, relevé ou demi-relevé
Pneus Lion Peugeot de 36 renforcés.

RENSEIGNEMENTS. — Sur demande, la Dame luxe est montée au même prix avec roues de 70 c/m. — Le modèle courant s'entend cadre émail noir, jantes nickelées, garde-boue bois, deux freins sur jantes à tringles rigides. — Sans supplément, la machine est livrée avec cadre émail couleur, (orange, vert ou grenat), jantes et garde-boue mi-nickelés, mi-émaillés à la nuance du cadre.

La même machine avec garde-chaîne au lieu de carter en moins Fr. **20**

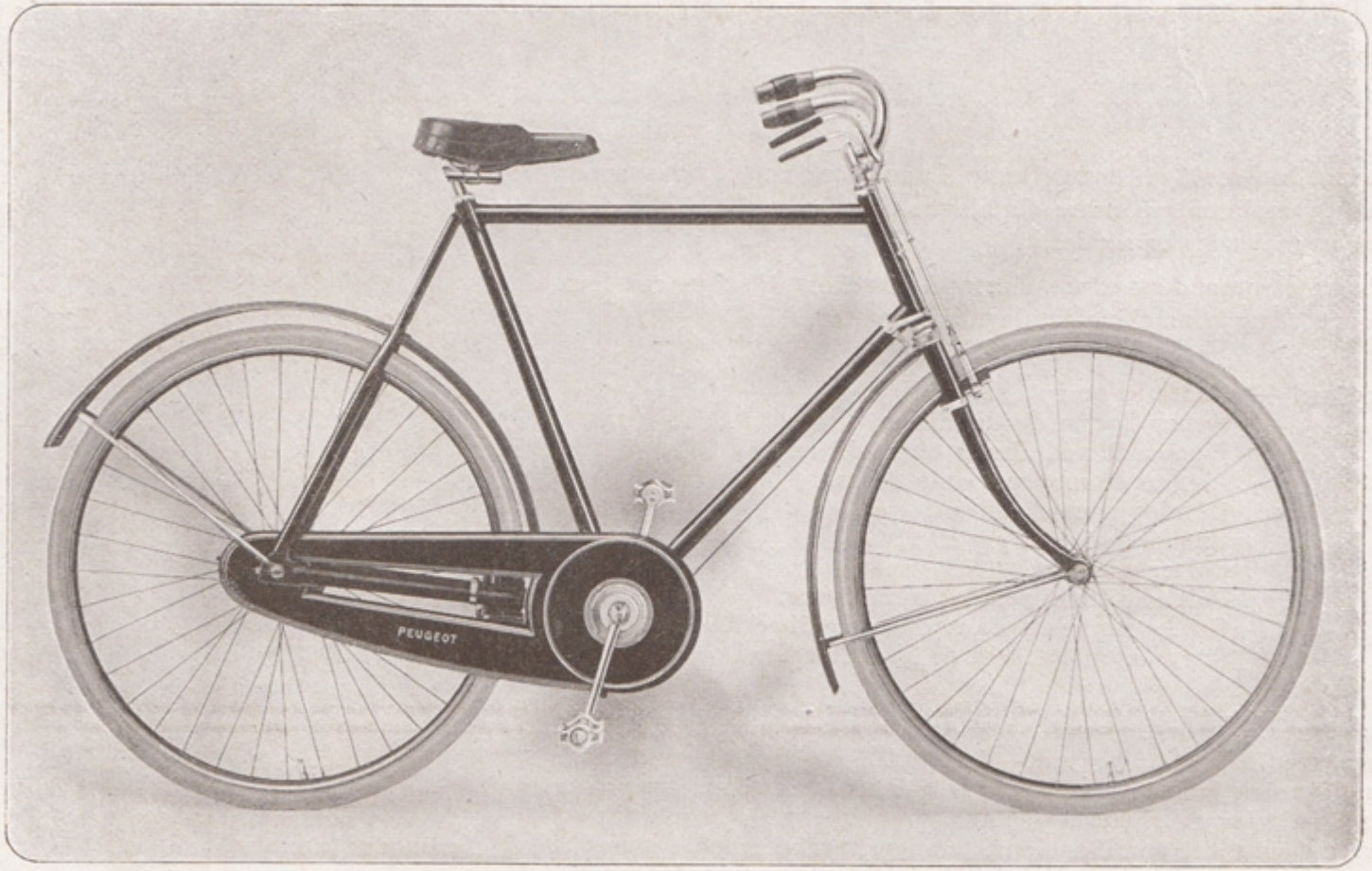
Se reporter au tableau page 54 pour liste et prix des suppléments applicables à la Dame Luxe.



DISPOSITION DE NOS FREINS SUR JANTE TRINGLES RIGIDES

Voir page 46 renseignements sur montage et démontage de ces freins

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE ROUTIÈRE LUXE CARTER, PRIX : FR. **335**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur la Bicyclette Routière Luxe carter

De même que notre Dame Luxe carter, le type Routière Luxe carter est monté avec deux freins sur jante, tringles rigides. Cette machine est particulièrement soignée comme nickel et email. Les roulements sont d'une douceur incomparable.

Description. — Cadre 52, 57, 62 ou 67 c/m.
Roues 70 c/m de diamètre.
Pignon de pédalier, 21, 22 ou 23 dents.
Pignon de moyeu, 8 ou 9 dents.
Développement courant, 5m85.
Chaîne de 3 m/m, pas 25 m/m 4.
Poignées luxe. Pédales caoutchouc.
Guidon relevé ou demi relevé sans potence.
Pneus Lion Peugeot de 36 renforcés.

Renseignements. — Le modèle courant s'entend cadre émail noir, jantes nickelées, garde-boue bois, deux freins sur jantes à tringles rigides. — Sans supplément la machine est livrée avec cadre émail couleur (orange, vert ou grenat), jantes et garde-boue mi nickelés, mi émaillés à la nuance du cadre. — La même machine sans carter en moins Fr. **25**. — Se reporter au tableau page 54 pour liste et prix des suppléments applicables à la Routière Luxe.



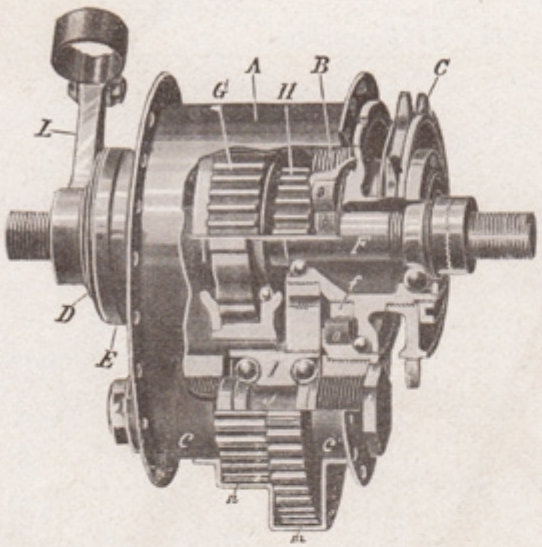
SEIGNEUR
Roi des Courses de primes
sur Bicyclette Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE A ROUTE RÉTRO A CHAINE PRIX : FR. **310**

www.bikeboompeugeot.com



Notre Moyeu à Rétropédalage s'adapte sur demande aux A Route, E Route, Dame A, Ecclésiastique, Routière Luxe, moyennant un supplément de Fr. **70**.

MOYEU A RÉTROPÉDALAGE PEUGEOT

Renseignements sur le Fonctionnement de notre Moyeu à Rétropédalage

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.

Nous pouvons obtenir avec notre bicyclette à rétropédalage, les diverses multiplications du tableau ci-dessous :

ROUE DENTÉE DU PÉDALIER	GRANDE VITESSE	PETITE VITESSE
28 dents	6m80	4m »
26 —	6m30	3m65
24 —	5m80	3m30
23 —	5m15	2m85

BICYCLETTE RÉTRO-DIRECTE PEUGEOT

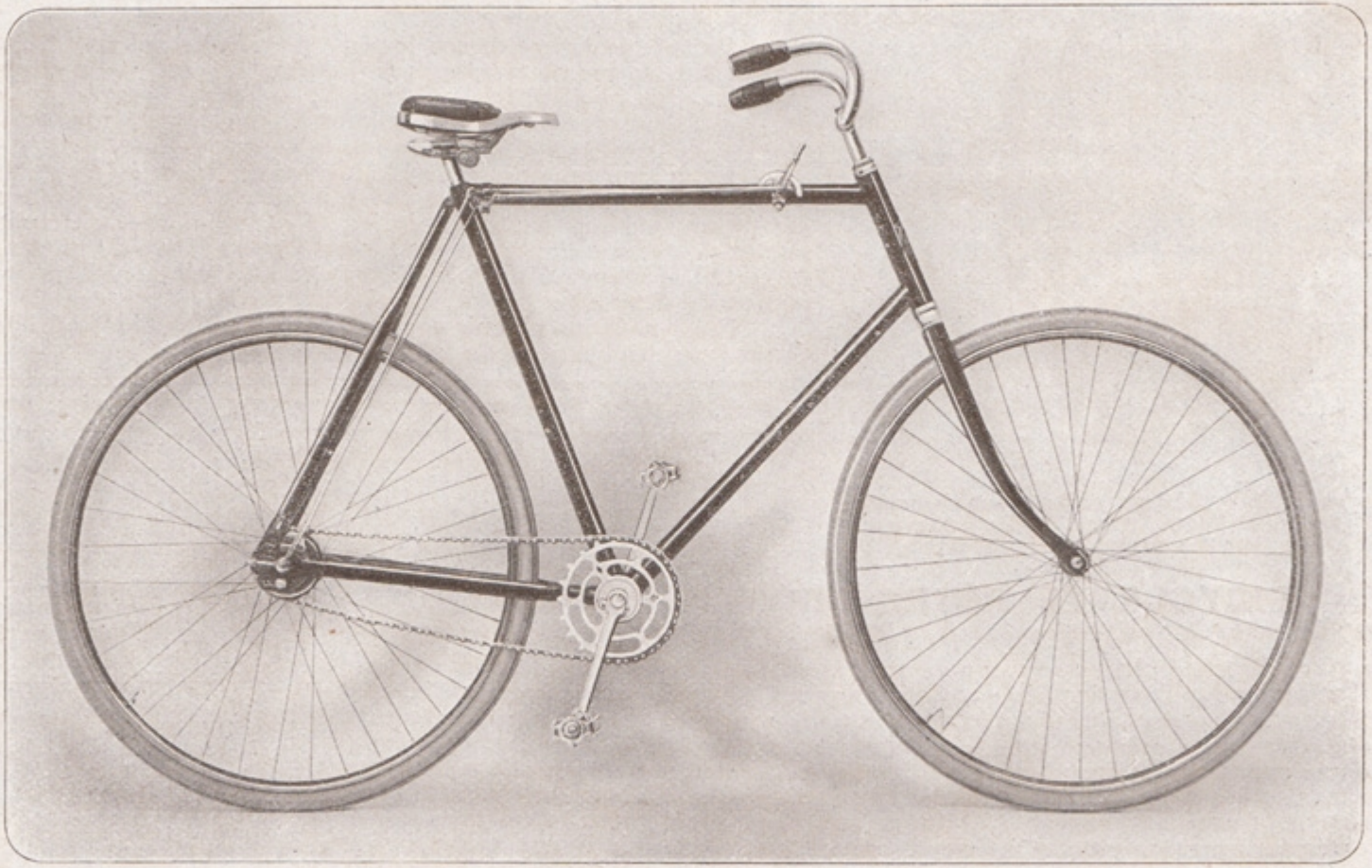
Renseignements sur le Fonctionnement de la Rétro-Directe à deux vitesses (cliché ci-contre)

La rétro-directe à chaîne se compose spécialement de deux roues dentées de diamètre différent, montées sur l'axe de 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 d'un pignon à deux dentures égales, monté à roue libre 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. — 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.

DÉVELOPPEMENTS DE NOTRE BICYCLETTE RÉTRO A CHAINE	
Roues dentées du pédalier	Grande vitesse
28 dents	6m16
27 —	5m94
27 —	5m72
	Petite Vitesse
15 dents	3m30
14 —	3m08
13 —	2m85

La Bicyclette Rétro à chaîne se fait sur les modèles A Route, E Roue, Dame A, Ecclésiastique. — Ces machines sont vendues avec un *supplément* de Fr. **70** sur les prix des modèles courants.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE A ROUTE CHANGEMENT DE VITESSE PEUGEOT, PRIX : FR. **300**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur le moyeu deux vitesses PEUGEOT

Le cadre de notre catalogue est trop réduit pour nous permettre la description complète du fonctionnement de notre moyeu deux vitesses, du reste bien connu du monde cycliste, mais une notice très détaillée est jointe à chaque machine.

Nous nous bornons à donner au tableau ci-dessous les vitesses obtenues avec ce moyeu.

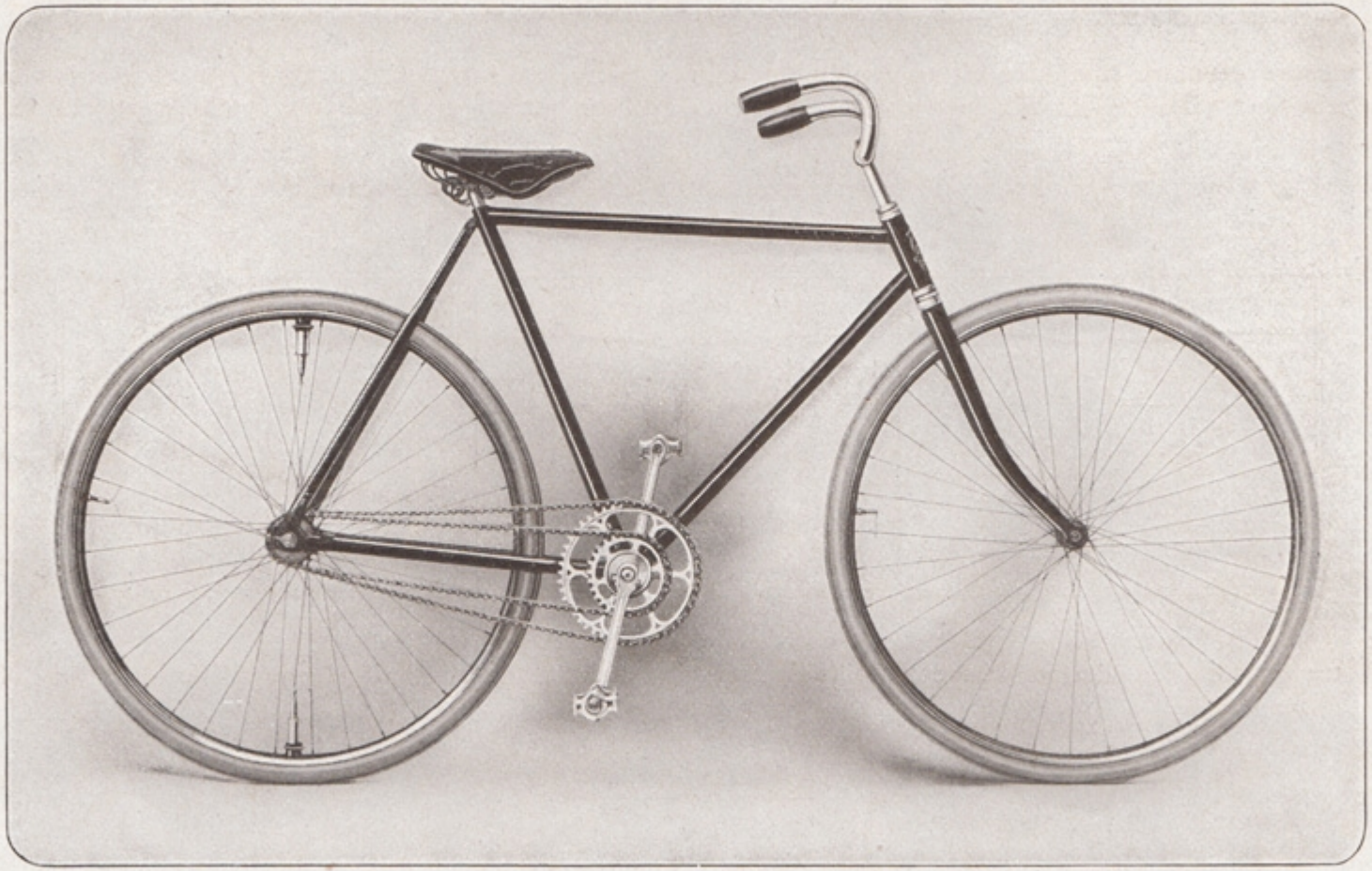
NOMBRE DE DENTS		ROUES DE 0m70		ROUES DE 0m65	
Au Pédalier	Au Moyeu AR	Grande Vitesse	Petite Vitesse	Grande Vitesse	Petite Vitesse
18 dents.	12 dents.	5m10	3m30	4m70	3m »
20 —	12 —	5m70	3m65	5m25	3m35
21 —	12 —	6m »	3m85	5m50	3m50
22 —	12 —	6m40	4m10	5m80	3m70
24 —	12 —	6m88	4m40	6m25	4m »

Notre moyeu deux vitesses Peugeot s'adapte aussi sur demande aux E Route, Dame A, Ecclésiastique, Routière luxe.

Supplément. . . Fr. **60**

Nous rappelons au public que nous ne livrons pas de séries de pièces détachées pour construction de Cycles

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE A ROUTE CHANGEMENT DE VITESSE AUTOMATIQUE DEUX CHAINES, L. BADOIS

PRIX FR. **340**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur le changement de vitesse automatique, système L. Badois

Le changement de vitesse automatique système L. Badois, dont nous résumons ci-après le fonctionnement, les avantages, le tableau des vitesses qu'il est possible d'obtenir avec roues de 65 et 70 c/m, peut aussi se monter sur les E Route, Dame A, Ecclésiastique, Routière Luxe.

Description. — Deux roues solidaires des pédales commandent, par deux chaines, 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 contre-balancées 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.

I. Fonctionnement. — Dans ces conditions :

a) De 1 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 ;

b) A 13 kilomètres et au-dessus, le pignon de grande vitesse devenant roue libre entraine 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 bicyclette ordinaire à roue libre ayant une multiplication égale à la grande multiplication.

II. Avantages. — Changement de vitesse indépendant du cycliste, 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.

Le changement de vitesse automatique Badois à une seule chaîne se monte sur les mêmes modèles que celui à deux chaines. — Le système à une chaîne, basé sur le même principe que le type à deux chaines, porte lui-même son démultiplicateur et son appareil d'encliquetage à galets pour le passage en grande vitesse sous l'influence des masses régulatrices de la jante et, de ce fait, ne nécessite qu'un pignon au pédalier. — Un appareil permettant le blocage à volonté de la position de grande vitesse, commandé à la main par une manette placée sur le tube supérieur du cadre, est appliqué à ce type de moyeu sur demande.

MULTIPLICATIONS

pouvant être obtenues avec le changement de vitesse automatique L. BADOIS
(Chaîne au pas, 12,7)

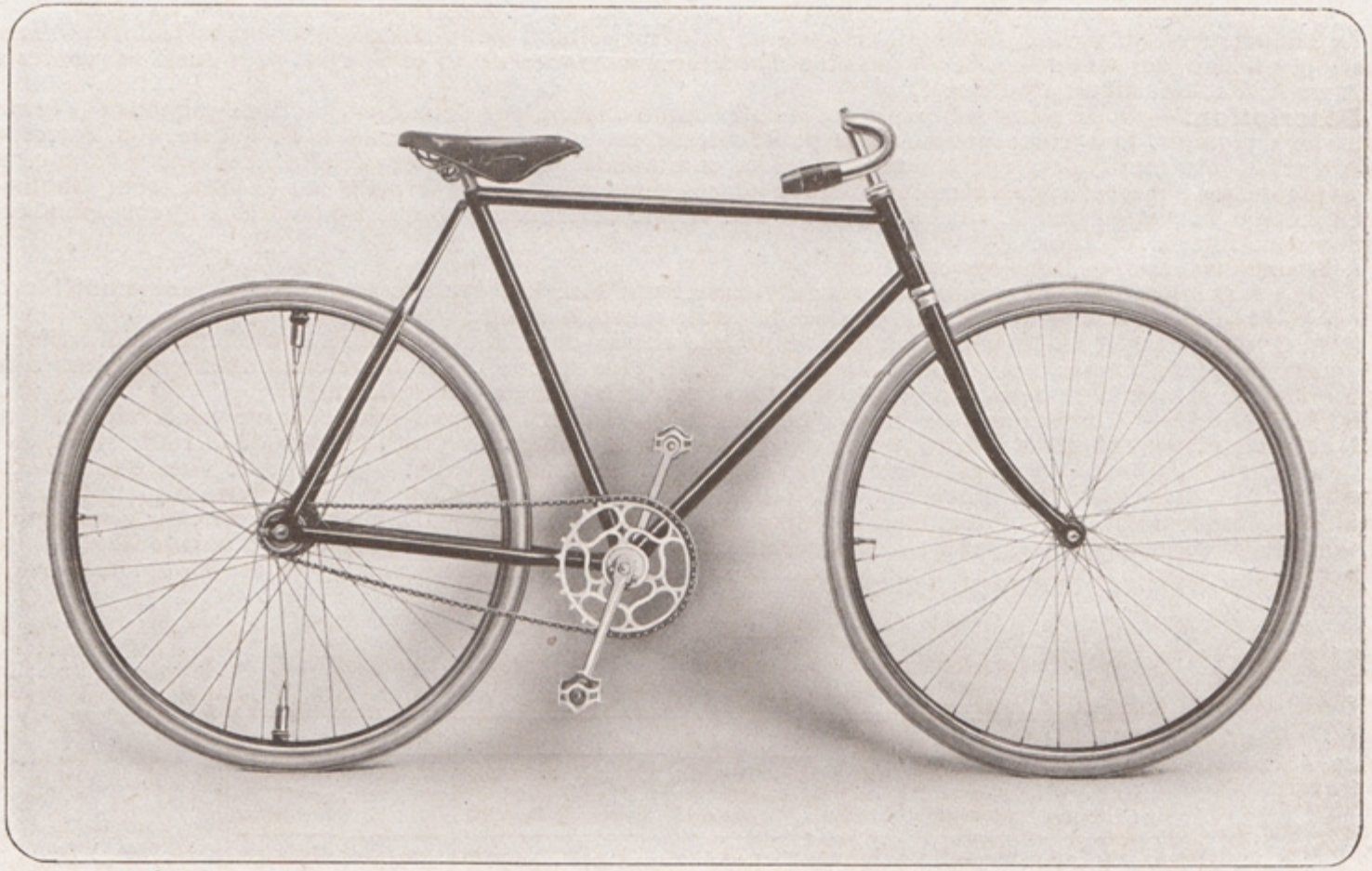
ROUES DE 70				ROUES DE 65			
PETITE VITESSE		GRANDE VITESSE		PETITE VITESSE		GRANDE VITESSE	
Pignons	Développement	Pignons	Développement	Pignons	Développement	Pignons	Développement
20×18	2m40	44×18	5m37	20×18	2m26	44×18	4m97
22×18	2m65	46×18	5m63	22×18	2m48	46×18	5m20
24×18	2m94	48×18	5m86	24×18	2m71	48×18	5m42
28×18	3m43	52×18	6m35	28×18	3m16	52×18	5m87
32×18	3m90	54×18	6m60	32×18	3m61		
36×18	4m40			36×18	4m08		

NOTA. — Avec le système Badois 1 chaine, nous obtenons :

Pour roues de 70 cent. des vitesses variant de 4m62 à 6m60 à la grande vitesse et de 3m08 à 4m40 à la petite vitesse.

Pour roues de 65 cent. des vitesses variant de 4m28 à 5m 31 à la grande vitesse et de 2m84 à 3m54 à la petite vitesse.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE A ROUTE CHANGEMENT DE VITESSE AUTOMATIQUE UNE CHAINE, L. BADOIS

PRIX : FR. **340**

www.bikeboompeugeot.com

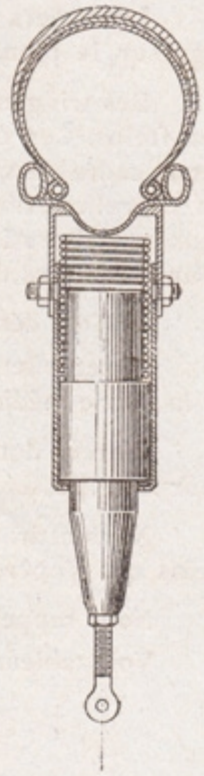
Note sur le réglage de la commande automatique, Système L. Badois

1° Cadence pour laquelle il faut régler la commande.

Prendre comme base la cadence de la marche normale sans fatigue. On l obtient, en marchant à sa cadence habituelle et en chronometrant le nombre de pas que l'on fait du pied droit dans une minute.

Lorsque la bicyclette doit servir en ville pour une dame ou pour une personne âgée, la commande doit se faire à la cadence normale du pas plus 10 à 15.

Lorsque la bicyclette doit servir pour le tourisme ou pour des jeunes gens le réglage de la commande doit se faire à la cadence normale du pas plus 20 à 30.



2° La cadence choisie, exécuter le réglage de la commande automatique.

La cadence correspond alors au nombre de tours de pédale à la minute.

Pour exécuter le réglage :

1° On change le ressort antagoniste de la masse régulatrice (on trouve des ressorts dans la sacoche de chaque bicyclette) jusqu'à ce qu'on trouve un ressort trop dur qui donne le réglage pour une cadence trop rapide et un ressort trop doux qui donne le réglage pour une cadence trop lente.

2° On laissera le ressort donnant le réglage pour une cadence trop lente et on enlèvera à la lime $^{m}/^{m}$ par $^{m}/^{m}$ des tranches de ressort, jusqu'à ce qu'on obtienne la cadence désirée.

www.bikeboompeugeot.com

Renseignements sur nos freins à leviers tournants Tringles rigides

Nous résumons ci-après les avantages de montage et de démontage que présentent ces freins sur les autres types en vente sur le marché.

Les leviers tournants des freins sur jantes avant et arrière sont articulés sur une seule pièce qui se fixe par clavetage sur le plongeur du guidon.

Des tringles plongeantes avec réglage de hauteur s'articulent sur les leviers tournants et les relient aux étriers des freins. Ces étriers sont munis de patins avec sabots de freins et sont supportés par des lames de ressorts fixées sur le cadre ou sur la fourche avant à l'aide de colliers à serrage par vis. Ces ressorts tout en maintenant les étriers les rappellent hors de contact des sabots avec la jante et pour faciliter le démontage sont munis d'un ergot qui s'accroche dans un œil pratiqué sur chaque branche des étriers. Il s'ensuit qu'il suffit de dégager les ergots à la main sans outil pour rendre les étriers libres.

Si l'on désire enlever la roue il est indispensable de démonter les étriers des tringles correspondantes.

A cet effet les tringles sont terminées par un bouton conique qui s'engage dans un œillet correspondant solidaire de la partie médiane de l'étrier.

Il suffit donc de repousser légèrement l'étrier sur sa tringle pour l'en dégager et d'écarter ensuite les deux branches pour faire passer les sabots au-dessus du pneu et libérer complètement la partie travaillante du frein.

Nous attirons spécialement l'attention de notre clientèle sur les particularités du démontage et remontage de ces freins qui s'opèrent sans le secours d'aucun outil.

Nous rappelons à nos clients que ces freins sont montés d'office sur les Routière luxe et dame luxe.

Voir tableau page 54 pour suppléments comptés pour montage de ces freins à certains de nos autres modèles.

Nous rappelons au public que nous ne livrons pas de séries de pièces détachées pour construction de cycles.

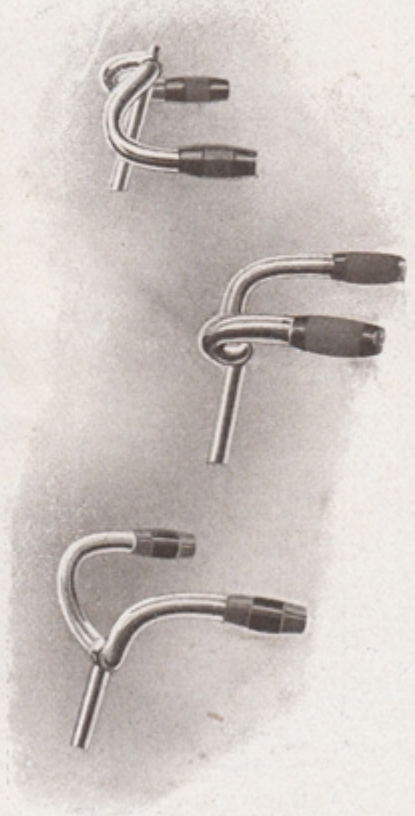
www.bikeboompeugeot.com

RENSEIGNEMENTS SUR NOS GUIDONS

Pour faciliter les commandes de nos clients nous donnons ci-contre et page 49 les formes les plus courantes :

N° 1 Guidon 1/2 cintré,
N° 4 Guidon 1/2 relevé,
N° 3 Guidon surélevé,
N° 7 Guidon chapeau de gendarme,
N° 13 Guidon potence fixe.
N° 6 Guidon forme piste.

Sur demande nous fixons des prix pour guidons de formes et de dimensions spéciales comme largeur et longueur de branches.



N° 1. Guidon 1/2 cintré.

N° 4. Guidon 1/2 relevé.

N° 3. Guidon surélevé.

Nous recommandons expressément à nos clients de spécifier en cas de commande de guidon pour motocyclette s'il le faut pour fourche élastique ou fourche rigide.

Les guidons de motocyclette ne se font que sur le type 1/2 relevé.

Les guidons motocyclette type course c'est-à-dire branches plus longues que le modèle courant, se facturent en plus, Fr. **3**.

Nous rappelons au public que nous ne livrons pas de séries de pièces détachées pour construction de cycles.

www.bikeboompeugeot.com



BICYCLETTE A ROUTE, TYPE TOURISTE, PRIX : FR. **280**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur notre Bicyclette Touriste

Cette machine établie sur le modèle A se fait en quatre hauteurs de taille 52, 57, 62 ou 67 c/m de hauteur.

Le prix catalogué ci-contre s'entend avec frein Peugeot sur jante avant, frein Peugeot sur jante arrière, pignon de roue libre, jantes bois et aluminium ou jantes demi nickelées, garde-boue acier ou garde-boue bois.

Le modèle courant s'entend avec deux freins Peugeot sur jantes, jantes demi nickelées, garde-boue acier émail noir.

Le prix catalogué ne peut être revendiqué que pour machine expédiée de l'usine ainsi équipée.

Nous recommandons à nos clients d'exiger comme bicyclette Touriste Peugeot une machine équipée conformément aux détails ci-dessus et non une machine montée en touriste avec garde-boue, freins d'une autre marque.

Nous insistons particulièrement sur ce point en raison des nombreuses imitations qui sont la conséquence de la vogue de notre Touriste Peugeot.

La Bicyclette Touriste est assimilée au modèle A Route pour divers autres suppléments, tels que : cadre émail couleur, pédales caoutchouc.

Se reporter au tableau page 54 pour prix de ces suppléments.



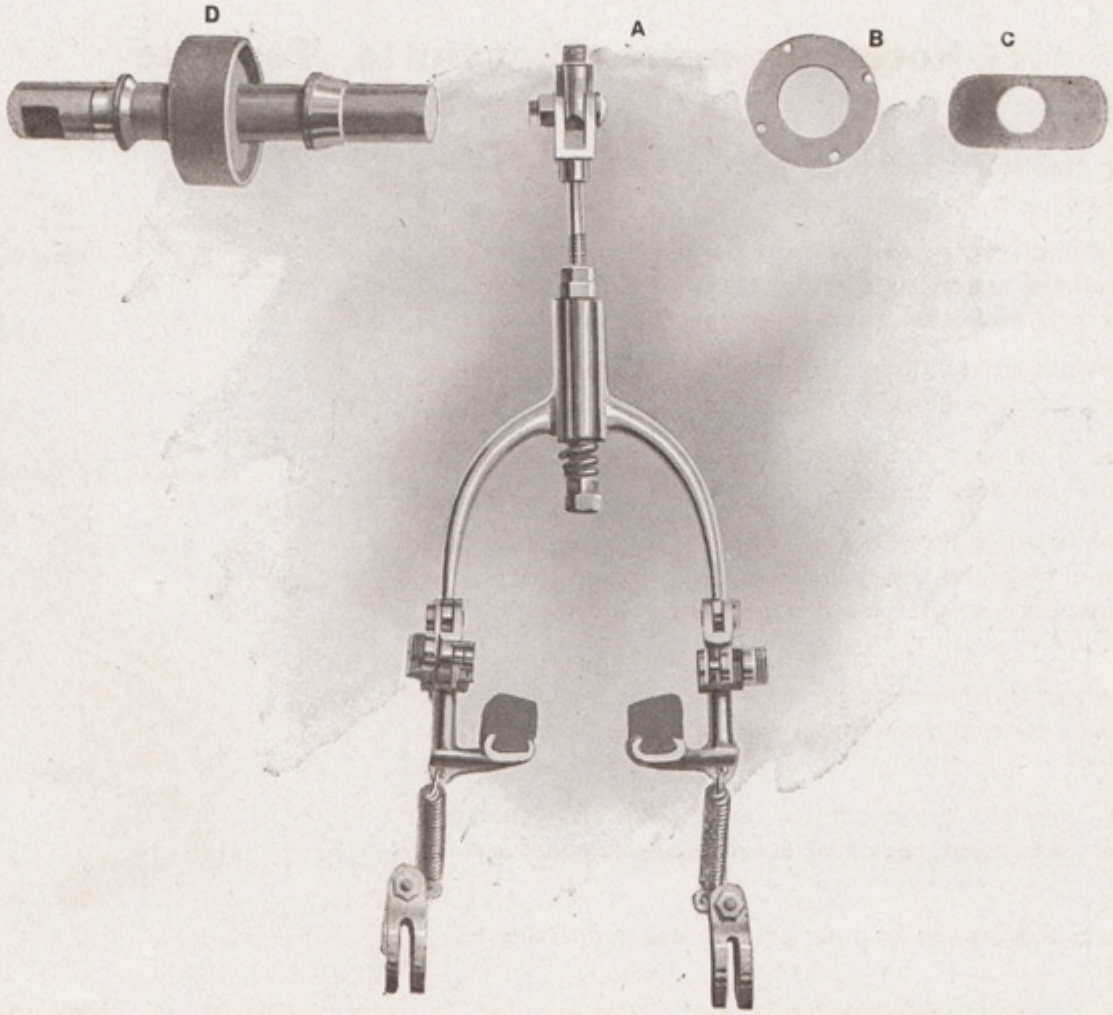
N° 7. Guidon chapeau de gendarme.

N° 13. Guidon potence fixe.

N° 6. Guidon cintré piste.

La Bicyclette Touriste ne se livre qu'avec freins sur jantes Peugeot, à câble.

www.bikeboompeugeot.com



FREIN A CONTRE PÉDALAGE, se monte sur les A Route, E Route, Dame A, Ecclésiastique.

SUPPLÉMENT : **Fr. 27**

www.bikeboompeugeot.com

Renseignements sur notre frein à contrepédalage

Ce frein se compose de deux patins garnis de caoutchouc, (tramé par des cordes) montés à glissière sur deux colliers fixés aux jambages inférieurs du cadre. Ces deux patins sont réunis par un étrier qui lui-même vient se fixer au moyen d'une tige de réglage à ressort à un collier entourant l'axe du pédalier en son milieu.

Ce collier est monté à billes sur l'axe et porte en outre des logements de 1/2 lunes. Ces demi lunes rendent l'axe solidaire du collier dans les contrepédalages et deviennent libres dans le pédalage normal.

En examinant la figure ci-contre on se rend compte de suite du fonctionnement du frein.

Dans la marche normale en avant, l'axe du pédalier tourne à l'intérieur du collier sur le roulement à billes, les demi lunes s'effacent des saillies de l'axe et le frottement est nul.

Si l'on veut freiner, la roue arrière se trouvant à la position folle, il suffit d'agir sur les pédales en sens inverse.

L'axe par ses adents bloque les demi lunes dans le collier et l'entraînant, ce collier solidaire des patins de frein les force à s'appuyer sur la jante.

Plus l'effort de retenue sur les pédales est puissant plus le freinage est énergique. Le ressort placé sur la tige et à l'intérieur de l'étrier modère le freinage en évitant l'action brutale des patins sur la jante et les éloigne de la jante dans le pédalage en avant.

La partie filetée A se visse dans le collier à demi lunes D. La bague ronde B ferme le collier. La bague allongée C fait obturation au pédalier.

Le supplément de Fr. **27** comprend l'extra prévu pour jantes nickelées.

Note sur le Serrage de Guidon intérieur

Pour répondre aux questions de certains de nos clients, nous décrivons ci-après le dispositif du serrage intérieur de guidon.

Ce serrage comprend: une tige filetée dans laquelle coulisse une pièce formant bossage sur l'épanoui du guidon lorsque le serrage est fait et terminée à la partie supérieure par un 6 pans; deux pièces coniques s'emboîtant l'une dans l'autre, par la partie inférieure de la tige. Le guidon placé dans le tube de douille du cadre, il suffit de serrer le 6 pans. Pour changer de guidon ou de position, desserrer le 6 pans et frapper un petit coup sec à sa partie supérieure pour dégager les deux pièces coniques. Nous recommandons à nos clients de ne pas serrer le 6 pans d'une façon exagérée.

www.bikeboompeugeot.com

Renseignements sur notre Moyeu 3 vitesses

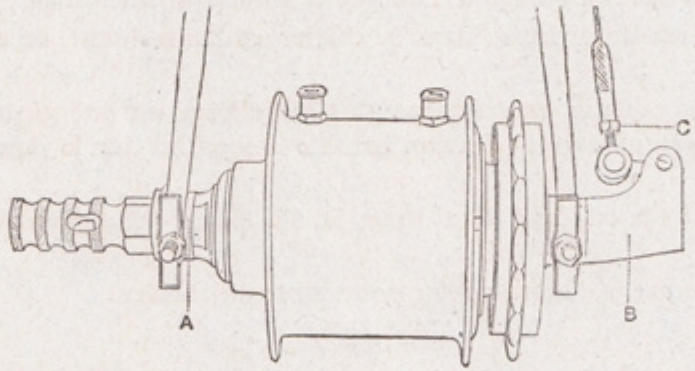
Le développement du Tourisme a amené la progression des machines polymultipliées et malgré la perfection de nos systèmes de moyeux deux vitesses, nous avons dû chercher à compléter notre collection par un moyeu trois vitesses.

Le trois vitesses marqué PEUGEOT que nous offrons à notre clientèle, ajustable sur nos modèles de Route et de Course, nous a paru supérieur à tous les autres comme simplicité et fonctionnement.

Nous donnons ci-après quelques instructions sur le montage et l'ajustage de ce moyeu :

Montage. — La rondelle bombée A fournie avec chaque moyeu doit être ajustée à la patte arrière pour empêcher l'axe du moyeu de tourner.

Ceci constitue la seule différence qu'il y ait entre le montage du moyeu à trois vitesses et un moyeu ordinaire.



Ajustage. — 1° Visser l'attache B du levier sur la partie filetée de l'écrou de droite.

2° Engrener la petite vitesse. Cette vitesse s'obtient lorsque la tige indicatrice qui traverse l'axe du moyeu est à niveau avec le bout de l'axe à gauche (un trou de vérification est ménagé dans le marche-pied).

3° Attacher la poulie du câble au tube montant et placer le câble, monter l'attache du levier sur le cadre, le levier dans la position de la petite vitesse et tirer le câble sans trop le tendre.

Un écrou de réglage C est destiné à reprendre tout l'allongement du câble.

Pour contrôler finalement si tout est en ordre vérifier si la tige indicatrice est à niveau avec le bout de l'axe le câble étant légèrement tendu et le levier sur la petite vitesse.

www.bikeboompeugeot.com

Nous croyons utile de compléter nos renseignements sur le moyeu trois vitesses par le tableau des développements qu'il est possible d'obtenir.

TABLEAU DE DÉVELOPPEMENTS

Roues de	NOMBRE DE DENTS du		Petite Vitesse	Moyenne vitesse	Grande Vitesse
	Petit Pignon	Grand Pignon			
0m70	18 dts pas	40	3 84	4.96	6.50
—	de 12.7	42	3.97	5.21	6.85
—	—	44	4.16	5.46	7.15
—	—	46	4.35	5.71	7.48
—	—	48	4.54	5.96	7.80
—	—	50	4.73	6.20	8.13
—	—	52	4.92	6.45	8.45
—	—	54	5.10	6.70	8.78
—	—	56	5.29	6.95	9.10
—	—	58	5.67	7.44	9.75

L'adaptation de ce moyeu aux modèles énumérés d'autre part entraîne un supplément de Fr. **70.**

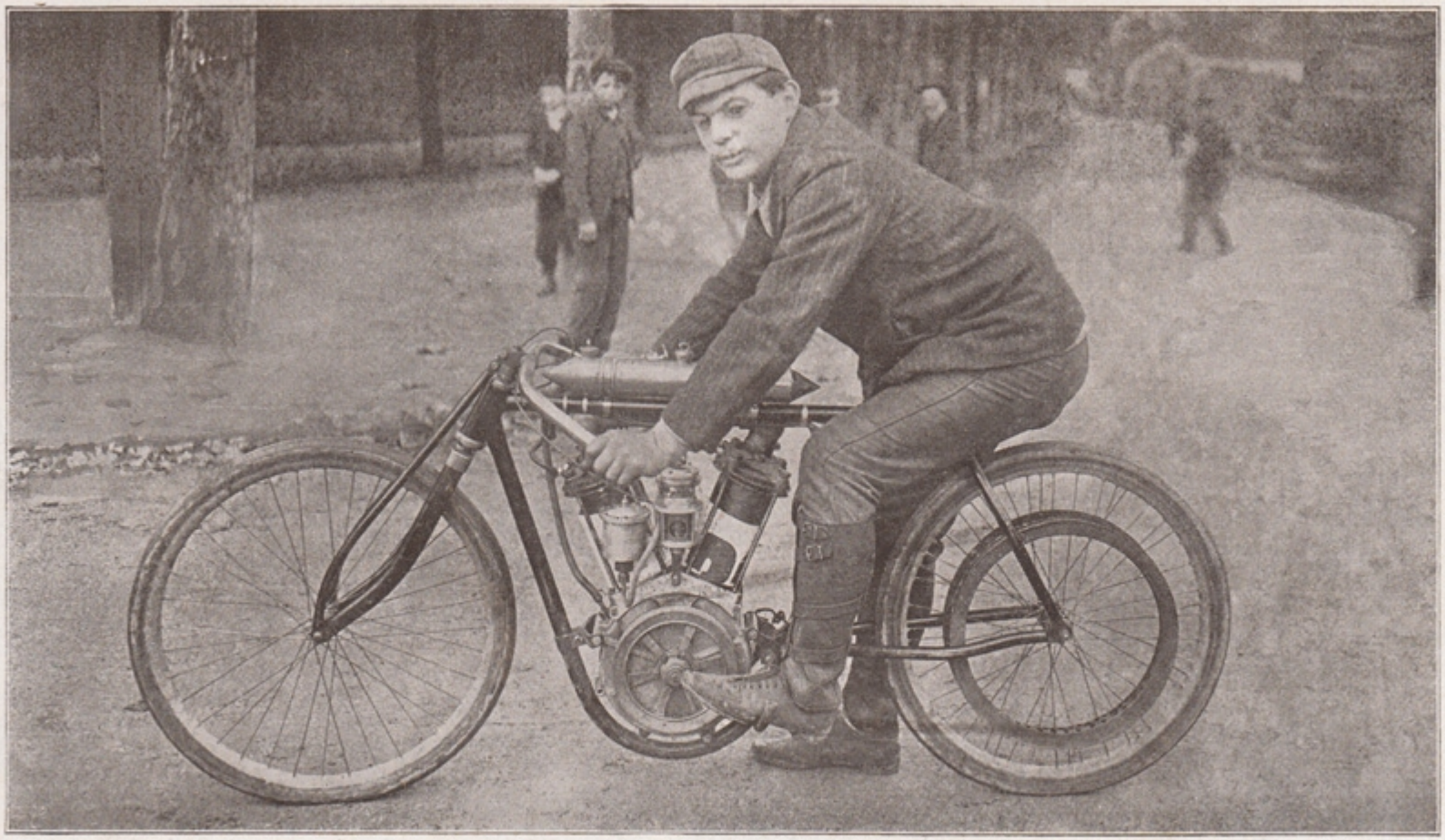
www.bikeboompeugeot.com

Tableau des SUPPLÉMENTS

	A Route	E Route	A Course	Dame A	Ecclésiastique	Course Piste	Routière Luxe	Sans-Chaine	Pliante	Dame Luxe	Garçonnet	Fillette	Triporteur	Touriste
Moyeux deux vitesses Peugeot, roue libre aux deux vitesses, ou roue serve aux deux vitesses et roue folle entre les deux vitesses	60	60		60	60		60							
Changement de vitesse automatique Badois à une ou deux chaînes	100	100	100	100	100		100			100				
Moyeu trois vitesses Mierometer	70	70	70	70	70		70			70				
Moyeu Fagan, deux vitesses, roue libre aux deux vitesses	60	60	60	60	60		60			60				
Moyeu Eadie deux vitesses, roue libre aux deux vitesses et frein	80			80	80		80							
Moyeu " Hub Two Speed ", roue libre aux deux vitesses	60													
Bicyclette rétro, à chaine, roue libre aux deux vitesses	70	70		70	70		70							
Bicyclette rétro, moyeu à bossage Peugeot, roue libre aux deux vitesses	70	70		70	70		70							
Frein extérieur sur caoutchouc avant	6	6	6											
Frein extérieur sur jante avant	10	10	10			10								
Frein extérieur sur jante avant en substitution du frein sur caoutchouc avant				4	4			4			4	4		
Frein sur jante arrière commande au guidon	15	15	15	15	15	15	15			15	15	15		
Frein sur jante arrière en substitution du frein sur caoutchouc avant				9	9			9			9	9		
Frein sur jante arrière en substitution du frein sur jante avant							5			5				
Frein à contre pédalage Peugeot, jantes nickelées	27	27		27	27									
Guidon à potence fixe	3	3												3
Guidon à potence mobile	7	7	4											7
Garde-boue acier émail noir	4	4	4						4		4	4		
Garde-boue acier demi nickelés, demi émaillés	8	8	8	4	4				8		8	8		
Garde-boue bois	7	7	7	3	3				7		7	7		
Jantes bois ou jantes bois et aluminium	10	10		10	10				10					
Jantes nickelées	5	5		5	5				5		5	5	7 50	
Roue libre	6	6	6	6	6	6	6	12	6	6	6	6		
Emaillage en couleur avec filets du cadre	6	6	6	6	6				6		6	6		6
Emaillage en couleur avec filets des jantes	4	4		4	4				4		4	4		
Emaillage en couleur avec filets des garde-boue	2	2	2	2	2				2		2	2		
Machine renforcée	10	10		10	10		10							10
Pédales caoutchouc	4	4	4	4	4				4		4	4		4
Carter	25	25		20	20		25			20				
Garde-chaine, garde-jupe, garde-boue acier émail noir												20		
Garde-boue cuir									11					
Bretelles de suspension									6					
Garde-boue acier aux roues avant													15	
Garde-boue acier à la roue arrière													2	
Moyeu roue libre et frein Eadie	25	25	25	25	25	25	25		25	25	25	25		
Moyeu roue libre et frein Departure	22	22	22	22	22	22	22		22	22	22	22		

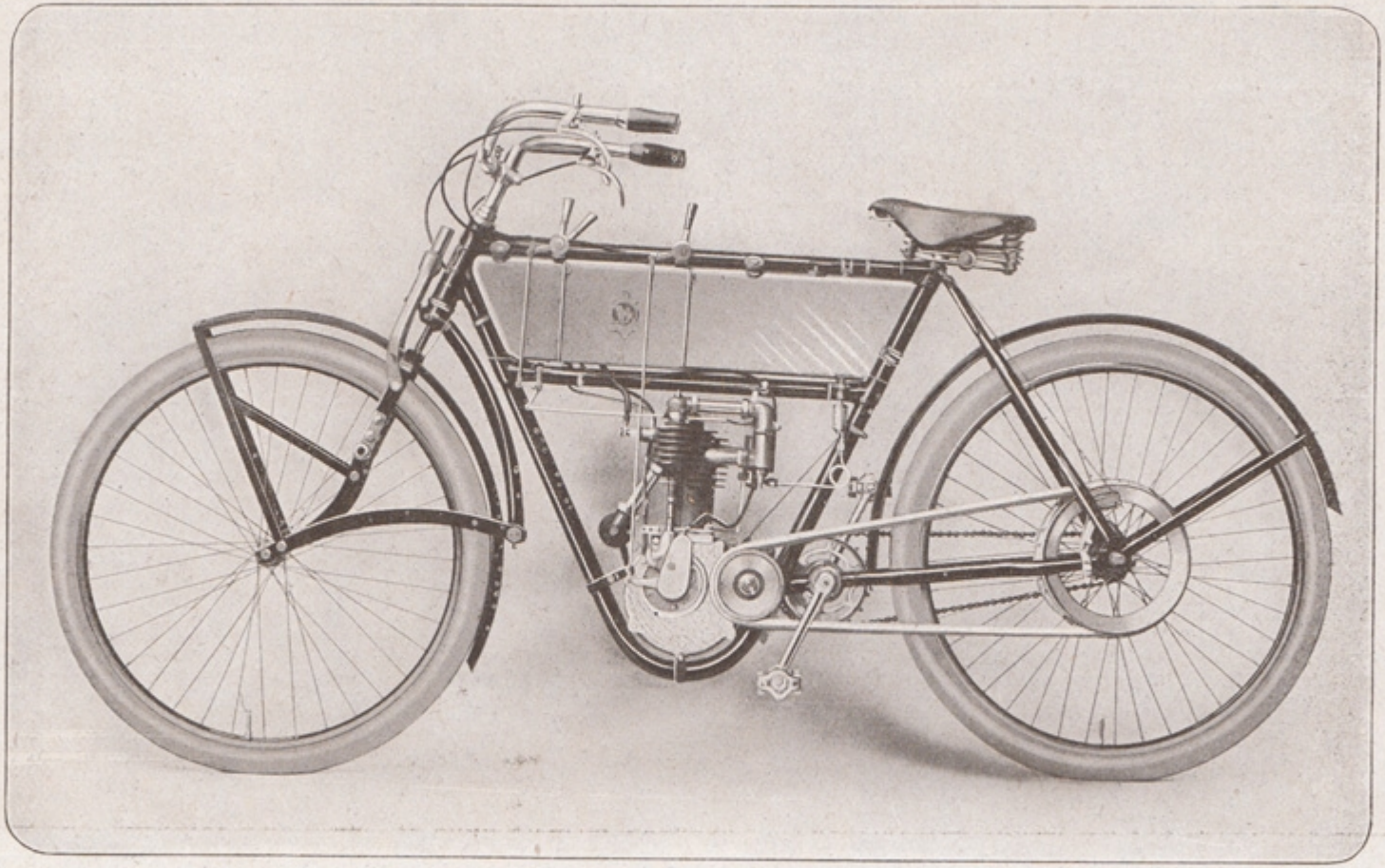
Supplément pour deux freins sur jantes, tringles rigides, aux A Route, E Route, A Course. Fr 35

www.bikeboompeugeot.com



GUIPPONE, gagnant du Tour de France, de Paris-Ostende, de la Course de Côte de Château-Thierry sur Motocyclette Peugeot

www.bikeboompeugeot.com



MOTOCYCLETTE LÉGÈRE 2 CHEVAUX, PRIX : FR. **875**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur notre Motocyclette légère

Le succès de notre Motocyclette légère a dépassé nos espérances au cours de la Saison 1908, et nous en continuons la fabrication à la demande de tous nos agents.

Le confort de cette motocyclette est complété depuis quelques mois d'une façon très heureuse par l'adaption de notre fourche élastique.

Nous donnons ci-après la description de notre moto légère.

Le cadre de 50 centim. de hauteur, 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, ont été spécialement étudiés pour ce type de motocyclette. — Le moteur du type à quatre temps, a 64 millim. d'alésage, 68 millim. de course et donne une puissance d'un 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. — Une troisième manette commande l'avance à l'allumage. — Les roues de 650 millim. sont montées avec pneus Lion à tringles de 45 millim. de section.

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 millim. de diamètre, une jante poulie arrière de 200 millim. de diamètre, la roue motrice de 650 millim. de diamètre développant par conséquent 2m04 (0m65×3.1416), la vitesse à l'heure, pour une rotation du moteur de 2.000 tours par minute, est $\frac{500\times100\times2{,}04\times60}{200} = 30$ km. 600.

www.bikeboompeugeot.com

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 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 3 à 4 kilom. — Les 4 litres d'essence contenus dans le réservoir sont suffisants pour un parcours d'environ 80 à 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.

La motocyclette légère est livrée avec selle renforcée, moyennant un *supplément* de . . . . . Fr. **7**

Aux cavaliers de poids dépassant la moyenne nous conseillons de préférence notre moto type 2 3/4 suivant cliché ci-contre.

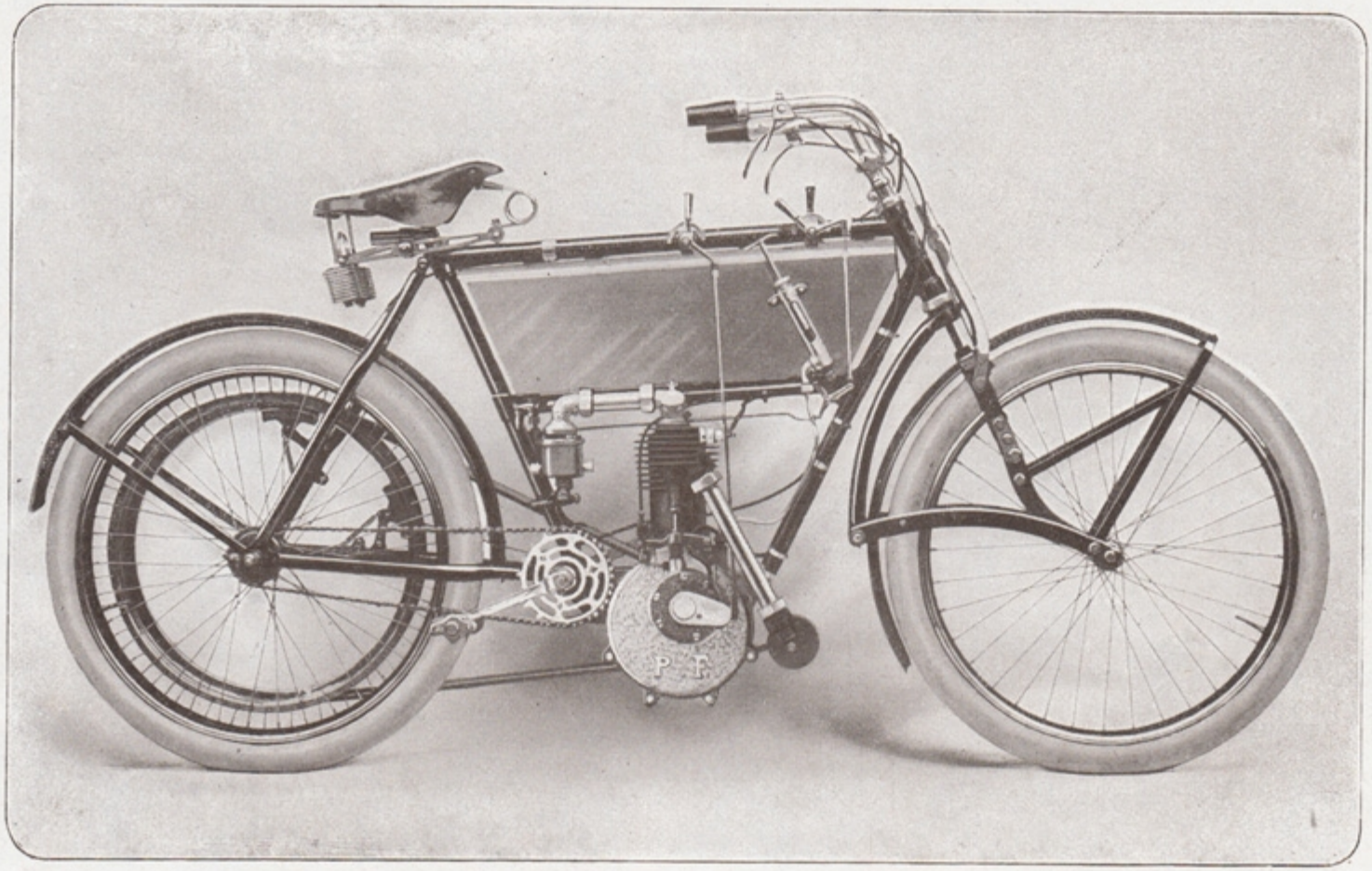
Pour le grand Tourisme nous conseillons notre moto 3 1/2 monocylindrique conforme, à part le moteur à notre type 2 3/4.

Prix de la motocyclette 3 1/2 monocylindrique. . . . . . Fr. **925**

Au même prix que la 2 3/4 nous livrons une moto 1/3 de litre fourche rigide. réservoir rond de course, accus dans une sacoche fixée fixée au guidon, poids 50 kilos environ à vide.

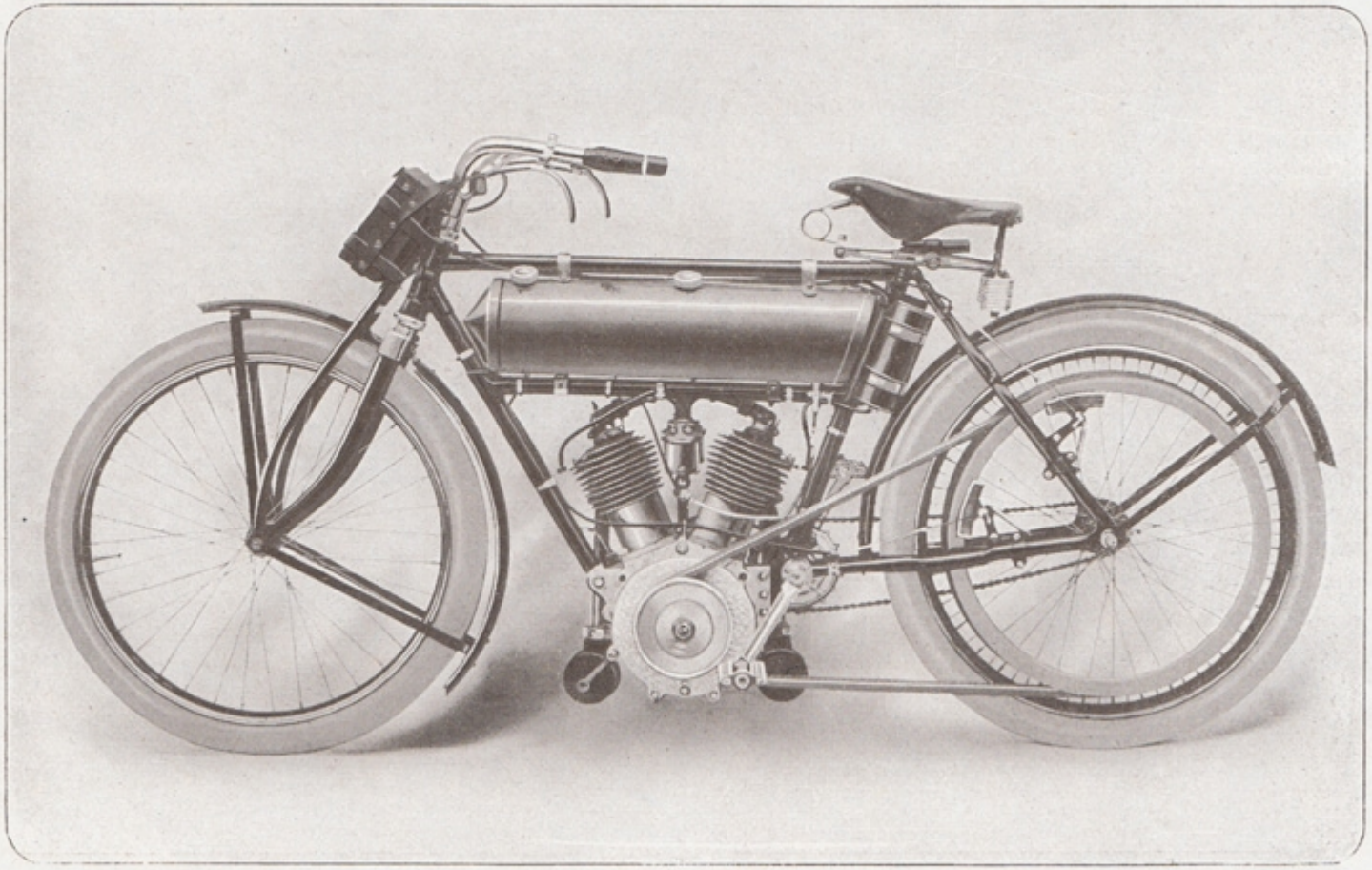
Les Tour de France « Motocyclettes » 1907 et 1908, les seules épreuves d'endurance courues ces deux dernières années, ont été gagnées sur moto 2 3/4 Peugeot.

www.bikeboompeugeot.com



MOTOCYCLETTE 2 3/4 TYPE TOUR DE FRANCE, PRIX : FR. 875

www.bikeboompeugeot.com



MOTOCYCLETTE 7 CHEVAUX, DEUX CYLINDRES, PRIX FR. **1100**

www.bikeboompeugeot.com

Note sur nos Motocyclettes 3 1/2, 5 et 7 chevaux deux cylindres

En dehors de nos types 2 chevaux, 2 3/4 1/3 de litre et 3 1/2 monocylindriques, nous construisons également des motos 3 1/2, 5 et 7 chevaux deux cylindres.

Les deux cylindres plus souples que les monocylindriques surtout dans les types de moteurs d'une certaine puissance conservent leurs partisans et nous ne pouvions négliger cette clientèle.

Les types 5 et 7 chevaux sont des machines de course plutôt que des machines de tourisme et servent principalement pour établir des records.

Montées sur jantes bois et pneus de course, ces machines constituent de merveilleuses motos d'entrainement.

Prix de la moto 3 1/2 deux cylindres fourche élastique. . . . . . Fr. **1000**

Prix de la moto 5 chevaux deux cylindres fourche élastique . . . . . Fr. **1050**

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 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 ruptures 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.

www.bikeboompeugeot.com

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.

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 leur siège ;
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.

Il est nécessaire d'employer, pour le graissage, de l'huile 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 5 à 6 kilomètres suffisent pour nos moteurs monocylindriques.

Renseignements spéciaux aux moteurs à 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 défecteuse.

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 généraux concernant nos Motocyclettes

Tous les prix portés au présent catalogue pour nos Motocyclettes s'entendent allumage par accus.

Tous les modèles sont fournis, sur demande, avec magnéto moyennant un supplément de :

Fr. **130** Transmission par pignons droits aux monocylindriques ;

Fr. **150** Transmission par pignons droits aux deux cylindres ;

Fr. **120** Transmission par chaîne aux 3 1/2 deux cylindres ;

Fr. **100** Transmission par chaîne aux motos légères.

Les Motos 2 3/4 mono, 3 1/2 mono, 5 et 7 chevaux magnéto, sont toujours livrées transmission par pignons droits

La Moto légère et la 3 1/2 deux cylindres magnéto sont livrées transmission par chaîne.

Sur demande expresse la moto légère magnéto est toutefois montée avec transmission par pignons droits. Extra **120** fr.

Nos motocyclettes 2 3/4, 3 1/2, 5 et 7 chevaux, sont montées avec : Cadre de 50 cent. — Réservoir nickelé sur cuivre. — Carburateur Longuemare. — Accumulateurs Dinin. — Transmission par courroie trapézoïdale. — Lève-soupape commandé au guidon. — Deux freins sur jante poulie. — Fourche élastique.

Ces différents modèles sont livrés avec les types de pneus Lion-Peugeot, énumérés ci-dessous :

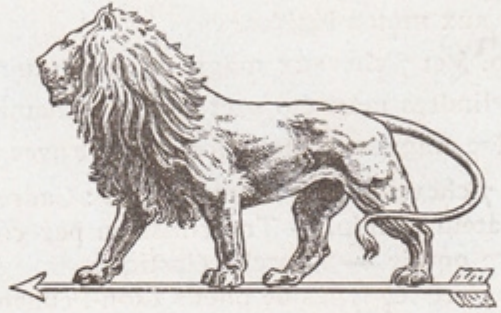
Moto 2 3/4 monocylindrique	Type léger à l'avant	Section de 60.
Moto 3 1/2 deux cylindres	Type renforcé à l'arrière	
Moto 3 1/2 monocylindrique.	Type renforcé aux deux roues	
Moto 5 chevaux, deux cylindres	Type renforcé à l'avant.	
Moto 7 chevaux, deux cylindres	Type extra-fort à l'arrière.	

Sur demande les motos légères sont livrées avec cadre de 56 c/m.

Les autres modèles se font exclusivement avec cadre de 50 c/m.

La moto légère est livrée avec pneus de section de 45 m/m.

www.bikeboompeugeot.com



BELFORT. — IMPRIMERIE NOUVELLE

www.bikeboompeugeot.com

www.bikeboompeugeot.com