SAISON 1939

Peugeot

GAZETTE

éditée par la Société des Cycles Peugeot
Beaulieu-Valentigney (Doubs).

GUIRAUD
6, Boulevard Amiral Courbet, 6
Téléphone 25-27
CYCLES-MOTOS-T.S.F.-SPORTS



LE CATALOGUE DES BICYCLETTES SE TROUVE AUX PAGES 10 - 11 - 12 & 13

www.bikeboompeugeot.com

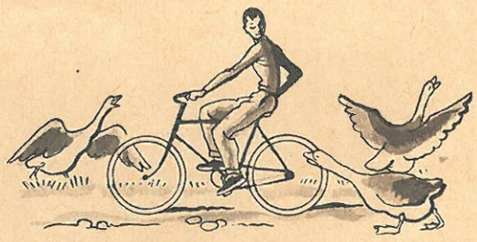
Pour avoir du plaisir ET CONQUÉRIR LA Santé!

PAR LE DOCTEUR RUFFIER



1. Plaisir

On a toujours aimé se promener. La marche à travers la campagne, active communion avec les beautés de la nature, est une des distractions qui s'imposent le plus volontiers à l'homme pour se reposer de ses fatigues professionnelles et se libérer de ses soucis quotidiens. Quant au voyage, c'est un divertissement de choix ! Or la bicyclette nous offre le moyen de faire des promenades plus étendues et plus variées que ne le permet la marche; et le cyclotourisme se révèle comme la façon la plus agréable et la plus fructueuse de voyager ; car il joint au plaisir de contempler les sites et de visiter les monuments, le bien-être qu'on ressent à parcourir routes et chemins par ses propres moyens; grâce à l'activité continue de son corps, on acquiert une merveilleuse acuité sensorielle qui fait mieux voir, mieux sentir, mieux goûter, tout ce que l'on rencontre de beauté tout en cheminant à sa fantaisie.



C'est entendu : la vapeur, l'essence, l'électricité peuvent nous transporter à de prodigieuses vitesses. Mais ces forces nous sont étrangères. Pensons à ceci : notre force à nous, celle de nos jambes, ne devait, selon l'ordre de la nature, nous transporter qu'à la vitesse de cinq ou six kilomètres à l'heure ; or le rendement de cette même force est quintuplé par la bicyclette ; une mécanique inerte nous permet de faire des pas de quatre mètres sans que nous peinions plus qu'au pas normal de 75 centimètres. Merveilleuse « Botte de sept lieues » qui transforme le marcheur tardigrade en rouleur impétueux !



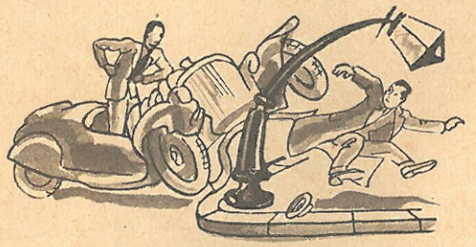
Quoi ! vous dédaignez la bicyclette parce que le train et l'auto vont plus vite ! Mais un paquebot traverse la mer en moins de temps qu'un nageur. Renoncez-vous pour cela aux agréments de la natation ?



— Oui, mais la marche est un exercice plus naturel...

— Par les terres labourées, à travers la brousse, sur les rocs et les glaciers, je vous l'accorde. Mais sur les routes et les chemins, non pas. Car la route n'est pas naturelle; c'est une construction de l'homme, faite pour utiliser sa merveilleuse invention, la roue. Alors, marcher sur une route, c'est renoncer à l'avantage du sol ingénieusement aplani. Le bon sens exige qu'on roule dessus, et de préférence à bicyclette.

— C'est trop dangereux, dites-vous, avec toutes ces autos, ces bolides qui... etc... — La prudence est respectable, même quand elle frise la poltronnerie. Cependant vous montez en auto et même en car. Vous doutez-vous de votre courage ? Bon an mal an, chez nous, il



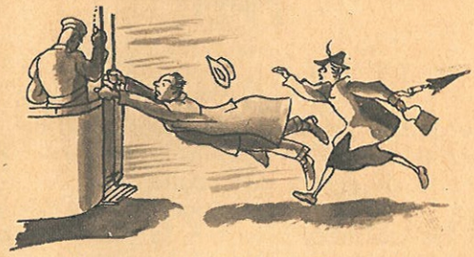
se tue deux mille personnes en voiture. C'est beaucoup par rapport aux deux cents cyclistes qui, dans le même temps, périssent d'accident. Le risque existe, mais partagé entre huit millions de pratiquants, il reste fort petit. Le piéton sur le trottoir, et même dans les passages cloutés, est bien plus exposé à l'écrasement.

Faites de la bicyclette! ce n'est pas dangereux, surtout si vous observez bien le Code de la Route.

Comment peut-on, alors que la bicyclette existe, s'abîmer la santé et se vider le portemonnaie en s'entassant deux à quatre fois par jour dans des Transports en commun ? Allez donc à votre travail et à vos affaires en péda-

www.bikeboompeugeot.com

lant; ce sera tout avantage pour vos muscles et vos poumons. Et quelle économie ! Si vous soignez un peu votre bicyclette, dix ans après que vous l'aurez achetée, elle sera encore capable de vous conduire en tous vos déplacements.



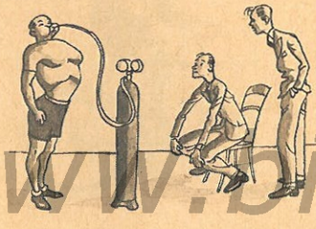
— Mais quel plaisir peut-on trouver a circuler sur les routes qu'encombrent les autos et les camions ?

— Il n'y a d'encombrées que certaines routes à grand trafic; encore ne le sont-elles qu'à certaines heures de la journée. En France, notre réseau routier est d'une richesse inégalée et d'une charmante variété. Mais il ne faut pas sortir à bicyclette pour chercher la foule et participer aux encombrements. Il faut gagner au plus vite les endroits paisibles et les chemins écartés. Ils abondent; il n'est que de vouloir les trouver. Dès qu'on agit ainsi, on s'aperçoit que la route est diverse, multiple, innombrable et, plus généralement, déserte.

2. Santé



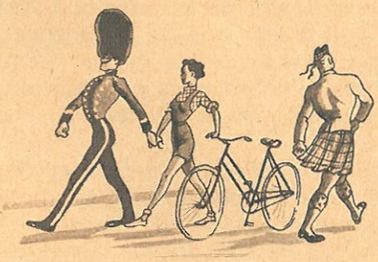
La bicyclette ne développe que les jambes: cela se répète et s'accepte comme une évidence. Mais c'est une erreur. La bicyclette affine les jambes, amincit les chevilles, dégage les genoux et donne aux cuisses un harmonieux volume. Mais, de plus, elle tonifie puissamment les reins, ce centre de l'équilibre corporel, cette clé de voûte de notre architecture. Les épaules, les bras ne restent pas inactifs; et la poitrine s'élargit et s'assouplit par les respirations profondes et régulières qu'exige tout exercice à grand débit d'énergie. Il ne reste de négligé que la paroi abdominale; un peu de culture physique répare cette omission, moins grave que celles commises par bien d'autres sports.



Le cyclisme est le sport respiratoire par excellence. Loin d'étriquer la poitrine, comme on l'a prétendu, il fait s'engouffrer en grande abondance dans les poumons l'air pur et frais des campagnes et des monts. Car le soutien des bras et des épaules sur le guidon, libérant le buste d'une grande partie du corps, permet de mobiliser aisément et largement le thorax; ce soufflet fonctionne à plein jeu. C'est pourquoi tous les cyclistes de grande pratique ont une **forte capacité pulmonaire,** de 4,5 ou même 6 litres; alors que la moyenne de cette capacité est de 3 litres 1/2.

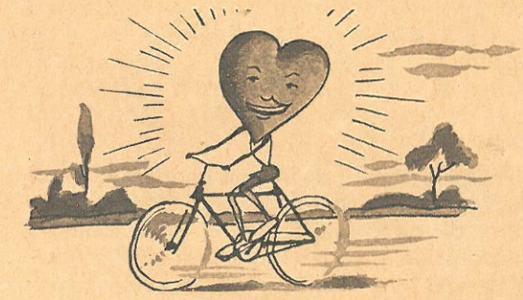


Il est remarquable aussi que l'air introduit dans les poumons est mieux utilisé par le cycliste que par tout autre sportif. Cet air, comme on le sait, contient un cinquième d'oxygène, qui est le seul gaz vivifiant, le seul qui pénètre dans le sang. Suivant l'état de repos et d'activité, suivant surtout l'intensité de l'exercice physique, ce sang prélève plus ou moins sur la quantité d'oxygène que chaque inspiration fait pénétrer dans les poumons; il le fait dans la proportion d'un quart au repos, d'un cinquième à un dixième au cours des sports violents, course à pied, natation, aviron, qui tous précipitent et approfondissent les mouvements respiratoires. Ce prélèvement monte à **un tiers** chez les cyclistes, c'est-à-dire que ceux-ci s'oxygènent mieux et plus facilement qu'on ne le fait par la pratique des autres exercices; d'où probablement leur belle mine et leur allégresse.



Le cyclisme redresse le dos, loin de faire des bossus. La position penchée ne courbe pas la colonne vertébrale, mais l'allonge et la met en ligne droite. Pour se pencher sur son guidon, le cycliste, il est vrai, fléchit son buste sur le bassin; mais c'est dans **l'articulation de la hanche** que se fait cette flexion. Toutes les articulations des vertèbres s'étendent, au contraire, au point que la colonne vertébrale, entre la nuque et le sacrum, se trouve allongée de 4 à 6 centimètres. Cette colonne prend une position **oblique**, mais elle n'en est pas moins **rectiligne**, et bien plus qu'elle ne l'est dans la station debout. Faire du vélo, surtout dans l'enfance, est un des meilleurs moyens de s'assurer un dos bien droit.

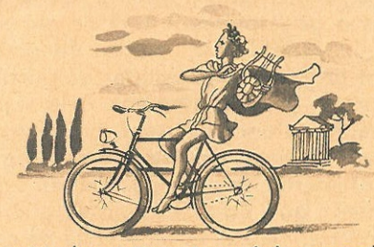
Le cyclisme active la circulation du sang, comme le fait tout exercice physique. Le cœur est donc sollicité de battre un peu plus rapidement et surtout plus vigoureusement qu'à l'état de repos. C'est ainsi que ce cœur, qui est un muscle creux, s'entraîne et se fortifie comme tous les autres muscles. Il ne peut être forcé que s'il est déjà faible et qu'on lui impose brusquement un travail auquel il n'est pas habitué. De cet accident, fort rare, le cyclisme est moins souvent responsable que tout autre sport. Le pédalage, mouvement souple et régulier, et la position qui favorise la respiration, sont les deux causes qui valent cet avantage à la bicyclette.



La bicyclette est une belle machine à débiter du kilogrammètre. Entendez qu'en pédalant on dépense de l'énergie régulièrement et en grande quantité. On le fait en transformant en mouvement les matériaux nutritifs accumulés dans l'organisme. On respire à fond, on transpire, on élimine tous les déchets; il n'est pas de cure de désintoxication qui vaille la promenade quotidienne à bicyclette.

Mais si l'on dépense de l'énergie, il faut en récupérer, donc manger, et bien. Rien ne vaut le cyclisme pour ouvrir l'appétit et assurer de bonnes digestions. En somme, accélérant les échanges nutritifs, tout en les équilibrant, la bicyclette soutient et augmente la vitalité.

Il y a des sports qui exigent toute l'attention de qui les pratique. On ne peut guère penser à autre chose en jouant au tennis, au football, en faisant de la boxe ou de l'escrime. Ces sports là, tout en faisant travailler les muscles, demandent beaucoup au système nerveux et au cerveau. Mais on peut rêver tout en marchant : Jean-Jacques Rousseau le savait bien. De même à bicyclette, le travail des

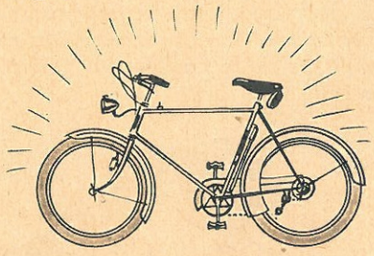


jambes et des reins n'empêche pas de songer; bien au contraire on est porté à la méditation, aux agréables constructions mentales, à l'édification de beaux châteaux en Espagne — en l'Espagne d'autrefois s'entend. Tous les affairés, les obsédés, les inquiets trouveraient dans le cyclisme la meilleure et la plus sûre sédation nerveuse. Montesquieu nous a dit « qu'il n'a jamais eu de chagrin qu'une heure de lecture n'ait dissipé ». Mais aujourd'hui, lire c'est se bourrer le crâne un peu plus, tandis qu'aucun souci ne résiste à une bonne balade à bicyclette.

www.bikepeugeot.com

3. Technique

Mais vous n'aurez plaisir et santé qu'avec une bonne technique de pédalage.

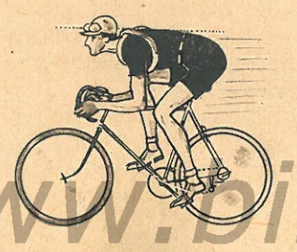


Premier point : avoir une bonne machine. Ce n'est pas difficile. La bicyclette, au contraire de bien d'autres inventions toujours en évolution et en perfectionnement, a trouvé depuis longtemps sa forme et sa structure définitives ; elle est d'une simplicité mécanique qui prouve bien qu'elle est parvenue à sa perfection. Tout ce qu'on invente pour augmenter son rendement ne fait que l'alourdir, la compliquer, la diminuer dans son allure comme dans sa beauté. Et l'on revient toujours à ses deux roues légères, réunies par un cadre arachnéen, et mues à l'aide d'une chaîne et de deux pédales. N'essayez donc pas de trouver mieux.

Mais sur le modèle universellement admis on peut fabriquer des bicyclettes de qualité bien différente. C'est mauvaise économie que d'en acheter qui ne soit pas de marque. Car une bonne bicyclette, soigneusement fabriquée, montée sur bons pneus, est pratiquement inusable tandis qu'un engin cameloté exige bientôt en réparations tout le bénéfice qu'on a cru faire; et, ce qui est pis, il risque de dégoûter du vélo ceux qui ne le connaissent que sous cette forme.

Cependant les bonnes bicyclettes doivent présenter des différences d'agencement et d'équipement suivant l'usage qu'on en veut faire.

Il y a d'abord le modèle de course, extra-léger, à pneus boyaux ; il a sa grande élégance, et les jeunes gens en sont férus. Mais on a généralement tort de choisir ce modèle là, à moins qu'on ait le goût, le temps et les moyens physiques de participer aux courses; pour le moment, cela suppose qu'on peut soutenir, et assez longtemps, un train de 40 kilomètres-heure. Pour se promener et même couvrir de bonnes étapes, du moment que l'on ne dépasse guère les 25 kilomètres-heure, la bicyclette de course est non seulement inutile, mais inconfortable et fatigante.



En tout cas, on ne devrait venir à la bicyclette de course qu'après avoir acquis de l'expérience et contrôlé ses aptitudes sur une machine de tourisme.

La machine de tourisme doit être confortable; ce qui ne l'empêche pas d'être relativement légère. Suivant qu'elle sert à de simples promenades dominicales, à de longues randonnées, à des voyages de plusieurs jours, son équipement en accessoires et en pneus, doit varier; la même machine peut d'ailleurs être équipée suivant les circonstances.

Mais si vous circulez en ville, en banlieue, dans la proche campagne, et seulement pour aller à vos affaires, gardez-vous de prendre « une position de course » avec guidon surbaissé et selle au-dessus du pédalier. Inutile aussi et même gênant, d'avoir « six vitesses » comme si vous aviez à franchir les Alpes. Pour le cyclisme utilitaire, machine simple — qui peut être très légère et très fine — guidon droit, position basse et en arrière, buste à peine fléchi. Vous verrez bien devant vous, à droite et à gauche ; vous dirigerez aisément; vous mettrez facilement pied à terre.

Le cyclisme est un exercice physique. Pour y trouver du charme, il est donc nécessaire de se trouver dans un certain « état d'entraînement ». Il n'est pas nécessaire, d'ailleurs, de se mettre dans « la grande forme » des athlètes et coureurs. Mais lorsqu'on ne peut marcher un kilomètre sans être rompu, monter deux étages sans s'essouffler, on ne peut espérer faire de faciles et agréables promenades à bicyclette. Il faut donc acquérir et conserver, par l'exercice régulier ou la culture physique, de la souplesse musculaire, une bonne respiration, quelque résistance à l'effort. Pédaler n'est plus alors qu'un jeu facile.

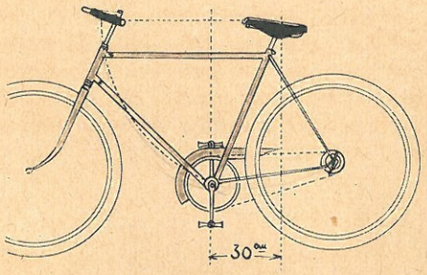
Au reste, par l'usage même de la bicyclette, on peut acquérir toutes les qualités physiques qui sont nécessaires pour le pratiquer; il ne s'agit que de commencer par de petites distances, de cycler fréquemment, et de n'aborder les parcours un peu longs qu'après cet entraînement préalable.

Il importe de ne pas se rebuter dès les premiers petits déboires : courbatures, fatigue des reins, endolorissement du « séant ». Ce ne sont là que signes de votre manque d'entraînement. Ils passeront, et rapidement, si vous persévérez à pédaler.

Il y a une « Technique du vélo », ou si vous préférez un « Art de monter à bicyclette ». On croit trop souvent qu'il ne s'agit que de savoir garder l'équilibre et se diriger. C'est fort insuffisant pour utiliser convenablement la machine à haut rendement qu'est la bicyclette.

Ce rendement n'est obtenu de nos muscles qu'à la faveur d'une « Bonne position en machine » et d'un « pédalage correct ».

Pour se bien poser, il faut d'abord avoir une machine à sa taille, qui surtout ne soit pas trop haute. Placer d'abord la selle à une hauteur telle, qu'étant assis, le talon de l'une des jambes, à peine tendue, se pose sur la pédale placée au bas de sa course. D'autre part, le centre de



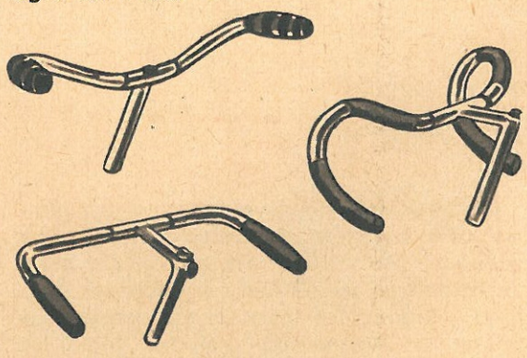
selle doit se trouver à peu près à 30 centimètres en arrière de la ligne verticale montant du centre du pédalier.

Le guidon doit être placé de telle sorte que les poignées soient à la hauteur du plan de la selle, et distantes du bec de selle d'une longueur égale à celle qui sépare ce bec de l'axe du pédalier.

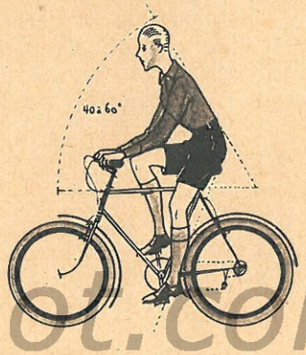
Telle est la **position moyenne,** autour de laquelle les conformations individuelles autorisent des modifications, mais toujours légères. Il faut surtout éviter de prendre une position trop haute, empêchant le talon d'atteindre aisément la pédale en bas de course. Mais quand on marche c'est l'avant pied et jamais le talon qui pose sur la pédale.

La position en avant, la selle étant placée au-dessus du pédalier, n'est utile qu'en course, pour donner de grands efforts en côte, rouler à 40 de moyenne. Pour le commun des cyclistes, elle est fatigante et rend la direction difficile.

Le guidon cintré très bas, amenant les poignées à 15 ou 20 centimètres au-dessous du plan de la selle n'est également utile qu'aux coureurs. Tous les utilitaires et les cyclotouristes équipés ainsi roulent presque tout le temps les mains en haut du guidon. Autant prendre tout de suite le guidon qui convient aux allures modérées et aux longues randonnées, cintre léger ou Trial.

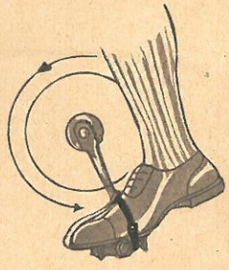


Bien placé suivant ces principes, le cycliste se trouve penché à 45 degrés ou plus souvent à 60 degrés. La partie antérieure de ses pieds, entre les orteils et la voûte,



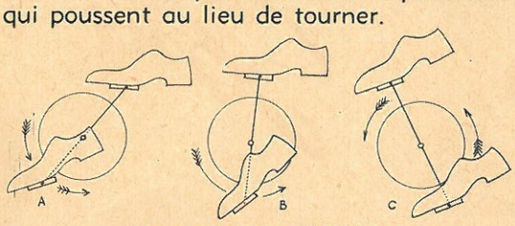
www.bikeboompeugeot.com

est placée sur les pédales, maintenue par le cale-pieds. Ses membres inférieurs sont à demi fléchis dans leurs 3 articulations, hanche, genou et cheville; c'est le jeu modéré et bien combiné de ces 3 articulations qui doit assurer le bon coup de pédale, le coup de « pédale rotatif ».



Car il s'agit de **tourner,** non pas de **pousser.** Le pied doit agir sur la pédale comme une main qui fait tourner la manivelle d'un treuil, en faisant son effort pendant au moins 3/4 de tour. C'est pourquoi le pied doit être maintenu sur la pédale (cale-pieds, patins ou courroies). Quand chaque pied agit alternativement sur 3/4 de tour, il n'y a évidemment pas de « Point mort », ce fameux point mort que tant d'inventeurs ont voulu supprimer par des dispositions mécaniques toujours assez compliquées, alors que le moindre « jeu de la cheville » (ankle-play) le supprime à coup sûr.

Précisons la technique de ce coup de pédale. Quand la manivelle franchit le point haut, le pied doit être placé horizontalement, donc fléchi ; à mesure que la pédale s'abaisse il se défléchit; au point bas, il s'étend franchement, de telle façon que l'action des mollets, muscles puissants qui commandent cette extension, chasse la pédale au delà de ce prétendu point mort. Quand il est franchi, le pied se fléchit de nouveau, relevant un peu sa pointe pour revenir progressivement à sa position horizontale; et dans ce mouvement, il tire, légèrement, mais efficacement, la pédale vers le haut, actionnant donc encore, **même en remontant,** le mouvement de rotation. Pendant ce relèvement, l'autre pied descend, en agissant puissamment, de telle sorte que la force des deux pieds, — du pied **remontant** et du pied **descendant,** — s'additionne, au lieu de se contrarier, comme il arrive pour les mauvais pédaleurs qui poussent au lieu de tourner.



PHASES DU COUP DE PEDALE :
En A, le pied haut, remontant et horizontal. Le pied bas, descendant, s'étend, pointe vers le sol, pour chasser la pédale au delà du point mort.
En B, au prétendu point mort : le pied descendant, en pointant davantage, exerce sur la pédale une force dans le sens de la rotation.
En C, point mort franchi, le pied haut devient descendant et, commençant à pointer, agit sur la pédale. Le pied bas, devenu remontant, redresse sa pointe et tire sur la pédale.

En principe, le pied descendant travaille toujours assez, parfois trop. C'est au pied remontant qu'il faut faire attention, pour l'empêcher de faire contre-effort et pour l'obliger à tirer un peu vers le haut.

Cette technique du coup de pédale n'est pas difficile à acquérir; il suffit de la comprendre et de la travailler un peu. Dès qu'on la possède et qu'on la pratique instinctivement, on obtient du vélo le haut rendement qui permet des promenades de cent kilomètres et davantage sans grande dépense de force ni fatigue consécutive.

●

Le tandem n'est agréable que par l'entente des équipiers. C'est un déplorable engin, fatigant, énervant, exaspérant, sitôt que la discorde s'installe entre les deux selles.

A tandem, la concorde doit exister d'abord entre les esprits et même les cœurs; ça ne rend bien que si l'on s'aime un peu.

Si l'on s'aime, on arrive aisément « au synchronisme des pédalées », autre élément indispensable à l'agrément du tandem; car chacun cherche, de bonne volonté, à soumettre sa force à l'autre.

Mais parfois, par ignorance, erreur ou sottise, ce synchronisme ne s'atteint pas ; on a vu ce désaccord des contractions musculaires affaiblir et même détruire l'harmonie sentimentale.

Heureux couples, qui désirez augmenter vos joies par la pratique du tandem, apprenez donc à pédaler de concert.

Tournez rond, tous les deux : c'est encore plus nécessaire qu'à bicyclette. Que l'équipière accompagne le coup de pédale de l'équipier, sans l'appuyer ailleurs qu'en côte.

Placez-vous bien tous les deux; souvent la femme, qui est petite et svelte, monte trop haut et emploie de trop grandes manivelles. Il faut qu'elle soit confortablement assise, plutôt en arrière, et que son genou reste sensiblement plié quand la pédale est en bas de sa course. Son buste doit être à peine penché, puisque l'aérodynamisme est assuré par l'équipier, au buste plus large et plus haut.

Craignez le « grand développement » ; il oblige à pousser, même sur le plat. La souplesse féminine permet de tourner vite et longtemps avec un « petit braquet ».

Les humoristes et les caricaturistes prétendent volontiers que l'équipière se laisse traîner tandis que l'équipier sue sang et eau pour lui faire voir du pays. Mais le cas est rare; généralement, la femme fait ce qu'elle peut, mais pousse inconsidérément, avec trop de zèle; puis fatiguée, fait inconsciemment contre-effort sur les pédales. Et l'homme qui veut soutenir l'allure, se dépense exagérément ; le couple est mort en cinquante kilomètres. Il irait bien plus loin et plus facilement si l'équipière se contentait de suivre les pédales qui ne doivent pas résister sous ses pieds, et si l'équipier baissait l'allure dès qu'il sent que le « moteur auxiliaire » faiblit.

Docteur RUFFIER.

MULTIPLICATIONS DES BICYCLETTES MUNIES DE DERAILLEURS

Tous les vélos PEUGEOT à dérailleur sont équipés d'une roue libre brevetée; les pignons extrêmes présentent une différence de diamètre telle que l'emploi des jeux de multiplication donne une petite vitesse très démultipliée et comme grande vitesse un développement de l'ordre de 7 mètres.

TABLEAU DES MULTIPLICATIONS

1/2 Course, Roues de 700-B

	Diamètres des pignons	Développements
Pignons de 46 dents	14	7 m. 15
	16	6 m. 25
	18	5 m. 55

Course, Roues de 700-C

	Diamètres des pignons	Développements
Pignons de 46 dents	14	7 m.
	16	6 m. 10
	18	5 m. 40

Homme 1/2 Ballon, Roues de 650-B

	Diamètres des pignons	Développements
Pignons de 46 dents	14	6 m. 85
	18	5 m.
	24	4 m.

Dame 1/2 Ballon, Roues de 650-B

	Diamètres des pignons	Développements
Pignons de 46 dents	16	6 m.
	20	4 m. 80
	24	4 m.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Nous livrons d'office avec cadre 57 c/m les bicyclettes commandées avec cadre de 55 c/m.

Pour la bonne conservation des machines émail couleur, nous recommandons à nos clients de les laver avec une éponge douce et de les essuyer avec une peau de chamois.

Les pièces à réparer ou à remplacer devront nous être adressées avec mention lisible sur le colis, des nom et adresse de l'expéditeur, faute de quoi, elles resteront inévitablement en souffrance dans nos ateliers. Toute demande de pièces doit de préférence, être accompagnée de l'échantillon ou du numéro sous lequel elle figure à notre tarif Pièces détachées, ainsi que du numéro matricule de la bicyclette. Nous ne reprenons en aucun cas ni les pièces usagées, ni celles faites spécialement.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

EXPEDITIONS. — Toutes nos expéditions sont faites aux risques et périls des destinataires. 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 et d'avarie sont emballés sous caisse et assurés d'office à la charge du destinataire.

A moins d'avis contraire, les bicyclettes réparées dans nos usines sont toujours retournées en grande vitesse. Il en est de même des pièces remises en état dans nos ateliers, lorsque leur poids dépasse celui d'un postal.

Nos envois sont soigneusement contrôlés au départ de l'usine, et les Compagnies vérifiant d'autre part les feuilles d'expéditions portant le poids du colis, 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 leur colis avant de 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.

GARANTIE

Nos cycles sont vendus avec garantie de 2 ans contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation ou au remplacement gratuit des pièces reconnues défectueuses sans qu'il puisse jamais être réclamé d'indemnité pour une cause quelconque, soit pour l'immobilisation de la machine, soit même à raison des accidents de personnes ou de choses qui pourraient survenir. Les frais de transport et d'emballage aller et retour, de démontage de remontage, et essai, etc., sont à la charge du client.

Nous déclinons toute responsabilité en cas de modifications apportées à nos machines par des tiers.

Nos machines portent sur la patte arrière gauche 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.

Nous recommandons à tout acheteur d'une bicyclette « Peugeot » d'exiger du vendeur un certificat de garantie.

Ce certificat doit mentionner le même matricule que celui figurant sur la bicyclette et ne doit comporter ni surcharge ni grattage.

Nous garantissons exclusivement comme bicyclettes « Peugeot » neuves, celles vendues par nos agents officiels, les bicyclettes de notre marque détenues par tous autres commerçants, ne peuvent être vendues que comme machines d'occasion.

Pour les pneumatiques, notre garantie est limitée à celle du fabricant.

Nous recommandons aux propriétaires de bicyclettes de notre marque, de n'en confier l'entretien ou la réparation qu'aux agents de notre Maison. Ils doivent exiger sur les factures la garantie que les pièces employées pour la remise en état sont bien de fabrication « Peugeot », ceci pour déjouer les nombreuses contrefaçons.

www.bikeboomPeugeot.com

Toutes les Vedettes

sont d'accord



FLORELLE



ANNIE VERNAY



JEAN MURAT



DANIÈLE DARRIEUX



VERA KORÈNE



MISTINGUETT

Toutes les vedettes sont d'accord sur ce point. La bicyclette moderne n'est pas seulement un moyen de locomotion. C'est aussi la plus agréable façon pour celui ou pour celle qui la monte d'acquérir ou de conserver cette ligne souple, cette allure aisée, élégamment sportive, qui sont le plus indiscutable brevet de modernisme intelligent. Et c'est le moyen rêvé de dissiper en quelques minutes de promenade au grand air, les durs soucis de la journée.

La bicyclette **PEUGEOT** vous offre une assise solide et sûre, une suspension douce, un mécanisme toujours exempt de tout heurt, qui laissent à vos mouvements toute leur aristocratique souplesse. La bicyclette des élégances parisiennes, sans nul doute, c'est la **PEUGEOT**; là-dessus aussi, toutes les vedettes sont d'accord !



LYS GAUTY



FERNANDEL



GABY MORLAY



ANNABELLA

MADELEINE RENAUD

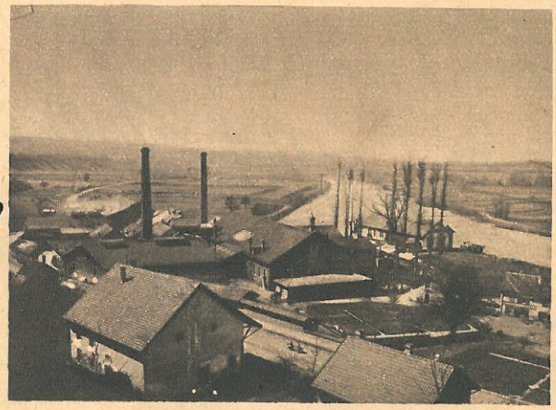
Vive la bicyclette

Peugeot

Photos Cinémonde

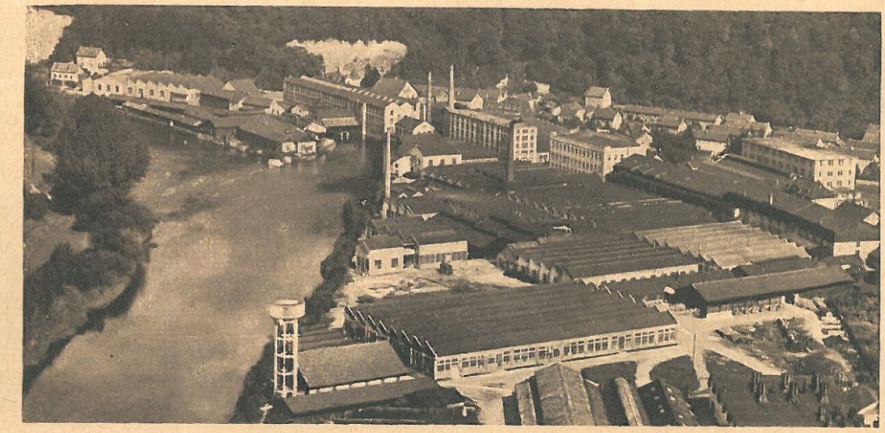
www.bikeboompeugeot.com

125.000 vélos par an...



Les usines Peugeot à leur début, en 1880.

Nos vélos ont une réputation de très grande solidité. Les raisons ?... 50 ans d'expérience, un matériel ultra-moderne permettant la fabrication en grande série de 125.000 vélos par an, un contrôle très sévère et par-dessus tout un personnel expérimenté possédant une admirable conscience professionnelle transmise depuis trois générations. Nous ne saurions mieux illustrer cette affirmation qu'en présentant ci-dessous la photographie de MM. CHOCHARD Père, Fils et Petit-fils, tous les trois au service de notre industrie.



58 ans après...
Vue d'une partie des Usines Peugeot couvrant actuellement 120.000 m2.

QUELQUES DÉTAILS SUR NOS MÉTHODES TECHNIQUES FABRICATION ET CONTROLE

Des ateliers très bien organisés permettant de fabriquer de façon régulière plus d'un vélo par minute, des machines spécialisées pour la fabrication des pièces mécaniques, tels sont les puissants moyens de production qui sont à la base de la qualité PEUGEOT.

LA QUALITE PEUGEOT

Des montages d'usinage, d'assemblage; de dégauchissage pratiques permettent d'exécuter rapidement et correctement toutes les opérations nécessaires à la fabrication des vélos.

Ces montages sont exécutés dans l'atelier d'outillage à l'aide d'une machine à pointer spéciale de très haute précision.

Le calibrage de vérification est fait pour toutes les pièces, de façon à éliminer celles ne répondant pas aux spécifications imposées.

Les calibres sont exécutés dans l'atelier d'outillage et vérifiés avant livraison aux ateliers, sur une machine spéciale à microscope.

Contrôle rigoureux.

a) Toutes les pièces sont contrôlées sévèrement avant montage.

Tous les organes sont vérifiés minutieusement avant de passer à l'opération suivante :

Contrôle des pièces reçues de l'extérieur;
Contrôle du brasage et du dégauchissage;
Contrôle de présentation des cadres et fourches, avant et après émaillage;
Contrôle très sévère des revêtements électrolytiques;
Contrôle des vélos après le montage des roulements (demi-façon);
Contrôle des vélos après montage des accessoires.

b) Un personnel spécial, dépendant de la Direction Générale, se substitue au client, et examine les vélos en détail avant l'emballage.

Tous les vélos ne donnant pas satisfaction sont arrêtés et revus.

Les roulements.

a) Emploi d'aciers spéciaux de cémentation, sélectionnés.

Toutes les barres d'acier arrivant à l'usine sont soumises à l'examen du laboratoire.

Un stock de sécurité est constitué, permettant de retourner au fournisseur sans risque d'arrêter la production, toutes les barres ne répondant pas à un cahier des charges très sévère.

b) Nouvelle installation de cyanuration.

Une installation parfaite, avec fours électriques, permet de cémenter par cyanuration toutes les pièces de roulement.

Ce procédé donne des roulements très résistants, pratiquement inusables.

La dureté des pièces est sévèrement contrôlée sur toutes les pièces après traitement.

c) La rectification des roulements leur donne une douceur incomparable.

SOLIDITE

a) Cadre et fourche.

Si Peugeot n'a pas toujours suivi la mode, qui impose quelquefois des dimensions trop faibles pour les cadres et les fourches, c'est qu'il place au premier plan de ses préoccupations la résistance à toute épreuve de ses vélos.

Il est préférable d'avoir un vélo un peu plus lourd, mais qui ne cède pas.

Cependant, des essais très durs sont faits sur machines spéciales du laboratoire, et des aciers spéciaux sont utilisés, chaque fois que leur emploi permet de gagner du poids, sans nuire à la solidité.

b) Manivelles.

Les vélos Peugeot ont tous des manivelles en acier spécial traité à haute résistance.

La résistance de chaque manivelle est vérifiée soigneusement.

c) Roues.

Des essais très durs sont faits pour éprouver la résistance des roues.

Essai statique de laboratoire;

Essai de roulement sous charge sur machine spéciale.

QUALITE DES REVETEMENTS ELECTROLYTIQUES.

Tout le monde peut faire du chromage, mais PEUGEOT ne fait que du chromage de bonne qualité.

Le chromage est effectué suivant les cas, soit sur une sous-couche de nickel très épaisse et très adhérente, soit sur une sous-couche de cuivre.

Les puissants moyens dont Peugeot dispose sont une garantie de la qualité de ses revêtements.

Toute la boulonnerie est cadmiée à épaisseur.

En outre, un spécialiste contrôle en permanence la qualité et l'efficacité des bains.

Des pièces chromées sont exposées chaque jour aux intempéries et au brouillard salin, pour épreuves pratiques.

SELECTION DES ACCESSOIRES

Les accessoires qui ne sont pas fabriqués par PEUGEOT proviennent des maisons les plus sérieuses. Ils sont examinés très attentivement de façon à sélectionner ceux de la meilleure qualité.

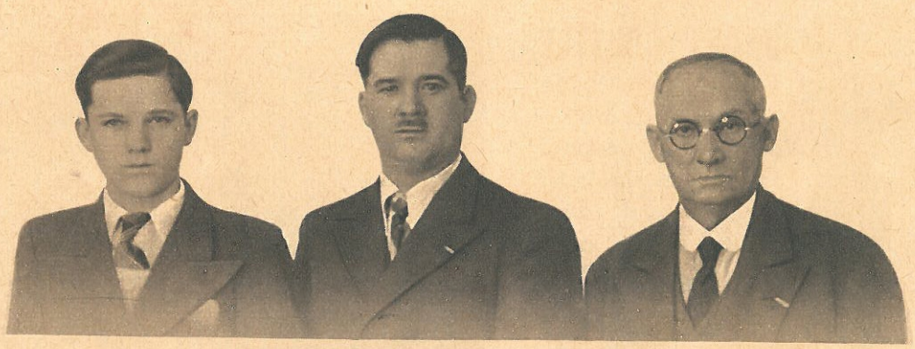
La régularité de cette qualité est suivie d'un bout de l'année à l'autre par un personnel spécialisé pour chaque cas.

LA QUALITE DU PERSONNEL OUVRIER

Les ouvriers de PEUGEOT sont presque tous des spécialistes du vélo.

Etant tous eux-mêmes des cyclistes avertis (90 % d'entre eux viennent à l'usine en vélo), ils sont mieux à même de comprendre l'importance d'une bonne qualité du travail.

Ils vivent la vie de l'usine et tous collaborent au bon renom de la qualité PEUGEOT.



Trois générations au service de PEUGEOT :
Le petit-fils : M. Robert CHOCHARD, 16 ans, 3 années de service.
Le fils : M. Henri CHOCHARD, 42 ans, 25 années de service.
Le père : M. Edouard CHOCHARD, 71 ans, 40 années de service.

www.bikeboomfrance.com

★ Succès Sportifs



Aureille, champion de France des Aspirants 1938.



Le Guevel.



Desmoulins.



Rossier.



Carlos Malaver, champion de Colombie



Pignalosa, champion de Colombie.



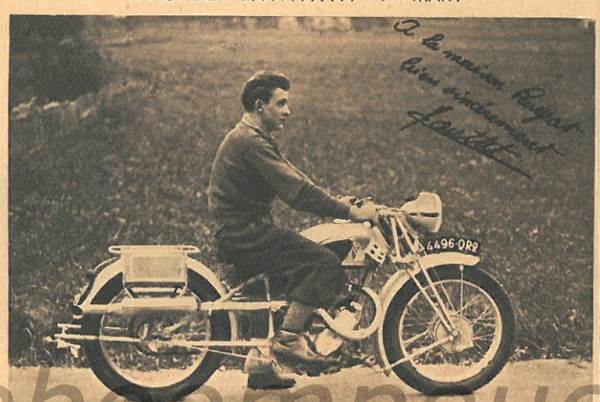
14-7-38, Aldo Bertocco à l'arrivée du Grand Prix de la Suze (312 km.), Lyon.

Extrait du Palmarès des Victoires Cyclistes 1938 de Peugeot

5.6.6	**Tour de l'Oise** (400 km.)	1er LE GUEVEL
12.13.6	**Ronde des Mousquetaires,** à Auch (500 km.)	1er LE GUEVEL
12 au 19.6	**Tour de l'Est Central** (1.500 km.)	1er ROSSIER
20 au 28.8	**Circuit de l'Ouest** (1.725 km.), classement général	1er ROSSIER
	Championnat de France des Aspirants 1938	1er AUREILLE
3.4	**Bordeaux-Saintes** (122 k.)	1er GABORIAUD
10.4	Grand Prix des Fours à Chaux, à Montluçon	1er BOEUF
10.4	**Nantes-St-Nazaire-Nantes** (170 km.)	1er J. LEGOFF
17.4	Critérium du Printemps, à Belfort (152 km.)	1er ROSSIER
18.4	Circuit Peugeot, à Quimper (150 km.)	1er J. LE GOFF
24.4	Prix Lebègue, à Commercy (135 km.)	1er DESMOULINS
24.4	Prix du Printemps, à Mulhouse (100 km.)	1er BATISTELLA 2e JACQUEMOUD
24.4	6e Grand Prix de Crans (120 km.)	1er BISTAGNE 2e PUY
24.4	Prix des Commerçants de Tarnos (130 km.)	1er MONTERO
8.5	Prix St-André, à Marseille (105 km.)	1er AUREILLE
8.5	Prix du Messin (135 km.)	1er MONTOVANI
8.5	Prix des Commerç. de la V. de Montluçon (315 k.)	1er GOULEME 2e COURALLY
8.5	Prix Garnier, à Commercy (140 km.)	1er GEOFFROY
8.5	Circuit Peugeot Troupel, à Fumel (130 km.)	1er DIRAT 2e DOUMENJOU
14.15.5	1er **Grand Prix de la Ville de Sétif** (262 km.)	1er AMARA 2e CHERCHALLI
15.5	Circuit Battin, à Brive (180 km.)	1er BŒUF
15.5	Grand Prix Italia, à Toulon (115 km.)	1er BAUZA 2e GALATEAU
15.5	Prix Cuiller, à Sézanne (140 km.)	1er DESMOULINS
15.5	**Grand Prix du Printemps,** à Moulins (100 km.)	1er COURALLY
15.5	Grand Prix de Cantraines (125 km.)	1er DAPPE
15.5	Prix Pasquale, à Ham (140 km.)	1er LEGROS
16.5	Grand Prix du Conseil Municipal de Tarnos (150 k.)	1er MONTERO
22.5	Grand Prix Peugeot, à Mulhouse (185 km.)	1er RONZANI
22.5	**Evian-Annecy** et retour (205 km.)	1er BOUVET
22.5	Prix Peugeot, à Chartres (113 km.)	1er SIRACOSKY 2e RICHARD
23.5	**Prix de la Foire de Mâcon** (160 km.)	1er ROSSIER 2e GARCIA
22.5	Grand Prix des Primeurs à Sète (160 km.)	1er VIC
22.5	Grand Prix de Gardanne (120 km.)	1er BRACCI
26.5	Gd Prix de la Foire-Exposit. de Besançon (175 k.)	1er BEVING
26.5	Grand Prix Peugeot, à Arches (120 km.)	1er CLAUDEL 2e PERRIN
26.5	**Championnat Départem. de Fonds de Savoie** (100 k.)	1er BOUVET
29.5	**Gd Prix de la Ville de Béziers** (165 km.)	1er AUREILLE 2e ABELLA 3e MARCEL 4e BISTAGNE
29.5	**Critérium de la Suze,** à Tours (176 km.)	1er DEGUAI
29.5	2e **Etape du Grand Prix Wolber**	1er DESMOULINS
30.5	3e **Etape du Grand Prix Wolber** (242 km.)	1er LE GUEVEL
29.5	Grand Prix des Commerç. de St-Chamond (180 km.)	1er HELHEN
5.6	Circuit de Montpeyroux (120 km.)	1er PUY
5.6	**Prix Wolber des Ardennes** (140 km.)	1er MARY
5.6	Prix Peugeot-Billet, à Commercy (135 km.)	1er GEOFFROY 2e CHAUFFERT
5.6	**Grand Prix Salers,** à Brioude (175 km.)	1er PICARLE 2e GOULEME 3e BŒUF
5.6	Grand Prix d'Albertville (175 km.)	1er BOUVET
5.6	**Toulouse - Auch - Toulouse** (150 km.)	1er MOULERS
6.6	Grand Prix d'Aix-les-Bains (140 km.)	1er BOUVET
12.6	Championnat de la Marne (130 km.)	1er DESMOULINS
12.6	Grand Prix de Jurignac (200 km.)	1er GABORIAUD
12.6	**Championnat Départ. de la Hte-Vienne** (100 km.)	1er LATIE
13.6	Course de Villefranche (130 km.)	1er DESCHAMPS
13.6	Circuit de Cagnac-les-Mines (150 km.)	1er ABELLA 2e PUY 3e L. MARCEL
19.6	**Championnat du Haut-Rhin** (100 km.)	1er JACQUEMOUD
19.6	Grand Prix de Champagne, à Epernay (140 km.)	1er DESMOULINS
19.6	Grand Prix des Commerç. de Rennes (150 km.)	1er BONNAMY
19.6	Grand Prix Desbordes, à Chinon (130 km.)	1er LE GUEVEL
19.6	**Championnat Départ. de Fonds de l'Aude** (100 km.)	1er L. MARCEL
19.6	**Grand Prix de la Foire de Béziers** (165 km.)	1er PUY 2e ABELLA
26.6	**Lyon - Grenoble - Lyon** (260 km.)	1er LEMONON
26.6	**Championnat du Cantal,** à Aurillac (100 km.)	1er PICARLE
26.6	**Championnat de la Moselle** (100 km.)	1er ANTOINE
26.6	Grand Prix de Châlons (140 km.)	1er P. HENRY
26.6	Prix des Commerçants de Barbézieux (150 km.)	1er GABORIAUD
26.6	Critérium des Docks Coopératifs, Cambrai (125 k.)	1er LAFOSSE
26.6	Prix Gibbs, à Saint-Quentin (140 km.)	1er LEGROS
26.6	**Champ. de l'Ain** (112 k.)	1er MALLORD
3.7	**Strasbourg-Metz** (170 km.)	1er MONTOVANI 2e BEVING
10.7	Circuit de Pont-de-Veyle (140 km.)	1er LEMONON
10.7	**Championnat de Genève** (110 km.)	1er GAYTE
14.7	**Grand Prix de la Suze,** à Lyon (312 km.)	1er BERTOCCO
14.7	**Grand Prix de la Ville d'Avignon** (170 km.)	1er AUREILLE
17.7	**Tour du Doubs** (265 km.)	1er BERTOCCO
20-21-8	**Circ. des Villes d'Eaux d'Auvergne** (312 km.)	1er BERTOCCO
4.9	**Circuit du Mont-Blanc** (180 km.)	1er BOUVET



JAMES COUTTET
Champion du Monde de Ski a choisi pour se déplacer rapidement dans une région accidentée une **"135"**
Peugeot



Toutes les bicyclettes de nos coureurs sont équipées avec : Pneus DUNLOP - Tubes REYNOLDS 531 - Dérailleur SIMPLEX Champion du Monde - Jantes Dura MAVIC et Guidon Super-Dura A. V. A., le matériel de sécurité - Moyeux F. B. BRIVIO - Freins LAM - Chaîne YELLOW - Direction STRONGLIGHT.

www.bikeboompeugeot.com

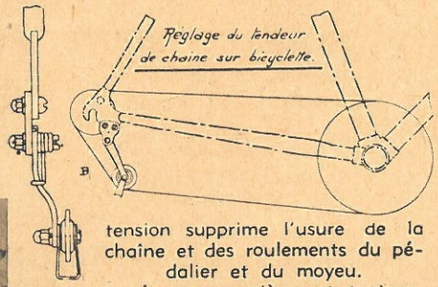
Perfectionnements

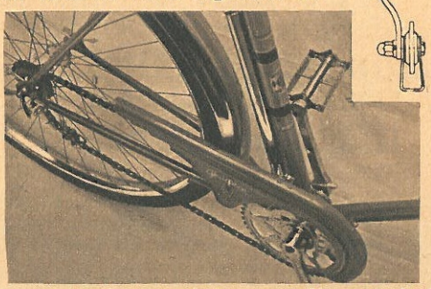
ET AMÉLIORATIONS

LE TENDEUR DE CHAINE

L'adoption d'un tendeur de chaîne amovible sur les bicyclettes sans dérailleur présente de précieux avantages qui s'ajoutent à tous les perfectionnements que possèdent déjà les bicyclettes PEUGEOT :

— La chaîne est tendue très régulièrement, quel que soit son degré d'usure et d'allongement. Même dans le cas où la chaine serait devenue un peu dure par suite du mauvais entretien, elle reprendra rapidement sa place grâce à la merveilleuse souplesse du tendeur. Cette régularité de tension supprime l'usure de la chaine et des roulements du pédalier et du moyeu.





— La roue arrière est toujours bien positionnée du fait des pattes à entrées droites. Elle est donc toujours bien concentrique au garde-boue, et les freins conservent le même réglage en position. Cet avantage est très appréciable dans le cas des freins rigides et des freins sous pédalier.

— Le tendeur de chaine peut être remplacé très rapidement par un dérailleur Simplex, puisque la patte du tendeur est interchangeable avec la patte de ce dérailleur. Il suffit, pour procéder à cet échange, de dévisser les deux boulons de fixation, de placer le dérailleur et de revisser les boulons.

LE PNEU DEMI-BALLON

PRENEZ DONC UNE BICYCLETTE MUNIE DE PNEUS 1/2 BALLON !

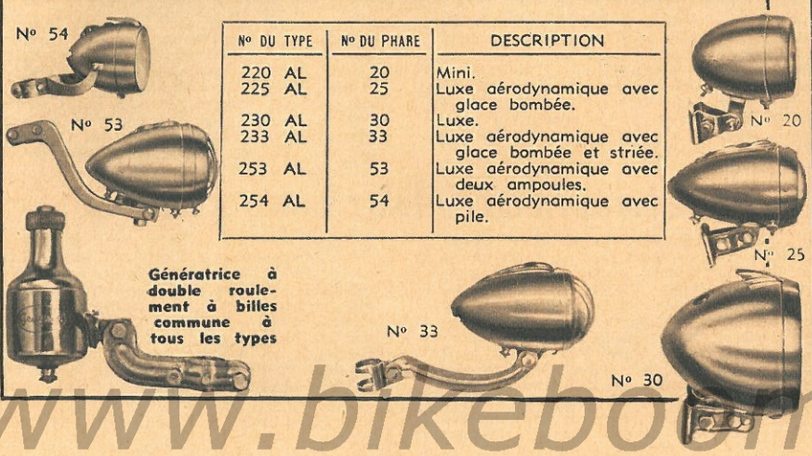
Ce pneu assure une merveilleuse douceur de roulement. Il atténue les cahots de la route et diminue la fatigue du cycliste. Il absorbe les chocs et protège tout le mécanisme. Des expériences très sérieuses ont, d'autre part, prouvé que le pneu 1/2 ballon assure un rendement de roulement supérieur à celui des autres pneumatiques. Il est d'un entretien plus facile que le pneu à section étroite. Grâce à sa faible pression, il ne demande que des regonflages peu fréquents et d'un moindre effort. Enfin, les raccords et les pompes sont soumis à une moins dure épreuve et font un usage plus long.

LE VERROU ANTI-VOL



Une petite clé mettra désormais à l'abri du vol votre vélo, votre vélomoteur ou votre moto. Ce dispositif ingénieux, qui bloque la direction, est monté gratuitement sur les bicyclettes de haut luxe (série PHL) ainsi que sur les motos type 515 HL et 515 SP. Une douille est prévue sur les motocyclettes des séries 108, 112 et 135 ainsi que sur les vélomoteurs type 53 CL et 53 CHL, permettant, moyennant un léger supplément, la pose du verrou antivol.

Nouveaux équipements électriques pour vélos



N° DU TYPE	N° DU PHARE	DESCRIPTION
220 AL	20	Mini.
225 AL	25	Luxe aérodynamique avec glace bombée.
230 AL	30	Luxe.
233 AL	33	Luxe aérodynamique avec glace bombée et striée.
253 AL	53	Luxe aérodynamique avec deux ampoules.
254 AL	54	Luxe aérodynamique avec pile.

LE NOUVEAU MÉTAL DU CYCLE

●

UNE BICYCLETTE
Robuste
Légère
Inattaquable par l'eau, la boue et la poussière,
sera toujours une bicyclette ELEGANTE,
un instrument vraiment pratique et sportif, capable de résister victorieusement à toutes les épreuves.

●

Le métal idéal pour exécuter des pièces réunissant ces quatre qualités est l'acier inoxydable

" PEUGINOX "

fabriqué par la Société des « Aciers PEUGEOT ».

L'acier « PEUGINOX », en effet, procure des ensembles :

ROBUSTES

en raison de sa grande résistance mécanique (environ 100 kgs au m/m2).

LÉGERS

car cette grande résistance mécanique permet d'utiliser le métal sous des épaisseurs très faibles.

INATTAQUABLES PAR L'EAU, LA BOUE, LA POUSSIERE

car l'inoxydabilité du métal est absolue **dans toute sa masse** et n'est pas due simplement à un revêtement protecteur plus ou moins fragile.

ÉLÉGANTS

car, malgré sa résistance élevée, l'acier inoxydable « PEUGINOX » se travaille facilement et permet d'obtenir les formes compliquées de certaines pièces telles que jantes, garde-boue enveloppants, etc...

●

A cause de ces qualités exceptionnelles l'acier inoxydable

" PEUGINOX "

déjà utilisé dans les constructions les plus modernes de matériel ferroviaire, navires, avions, etc... devait nécessairement trouver aussi sa place dans l'industrie du **cycle.**

Les **CYCLES PEUGEOT,** toujours en tête du progrès, emploient exclusivement ce métal nouveau pour l'exécution des jantes et garde-boue des vélos des séries « Luxe ».

Si vous désirez connaître les multiples applications des aciers inoxydables.

" PEUGINOX "

demandez sa documentation illustrée et technique à la Société des

ACIERS Peugeot

14, rue du Docteur-Germain-Sée, PARIS (16e), Tél. : JASMIN 76-80.

●

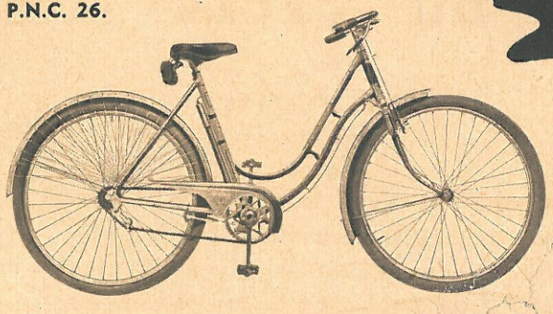
L'ACIER INOXYDABLE "PEUGINOX"

LE NOUVEAU MÉTAL DU CYCLE

www.bikeboompeugeot.com

BICYCLETTES POUR DAMES

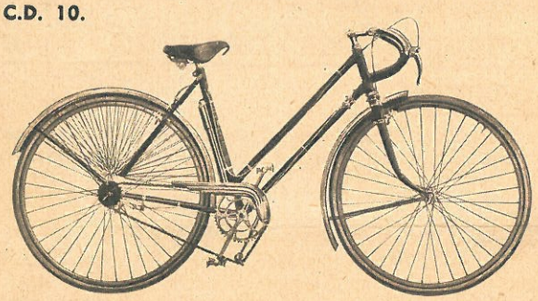
P.N.C. 26.



P.I.L. 38.



C.D. 10.



P.H.L. 55



IMPORTANT

PEUGEOT dont l'expérience de la bicyclette est vieille de plus de 50 ans, a conçu et monté ses machines avec des pièces qui se marient bien entre elles.

Faites confiance à l'expérience en respectant les spécifications courantes du catalogue et ne commandez pas votre bicyclette avec des pièces différentes de celles qui sont prévues.

CARACTERISTIQUES COMMUNES A TOUS NOS VELOS (DAME et HOMME)

Nos bicyclettes sont construites en tubes de première qualité, brasés avec des raccords en tôle d'acier.

Elles sont toutes munies d'un couvre-chaîne, d'une pompe, de sacoches avec outillage de bord.

Les vélos des séries chromées sont montés avec toutes les pièces polies chromées sur nickel de première qualité.

Notre série inoxydable de luxe est pourvue de garde-boue et de jantes en acier Peuginox, inoxydable à cœur.

Nos séries allégées ont été prévues avec le maximum de pièces en duralumin ou alliages légers d'aluminium. Seules les pièces de fatigue ont été maintenues en acier à haute résistance, chromé.

CARACTERISTIQUES COMMUNES A TOUTES LES BICYCLETTES POUR DAMES

Ces bicyclettes se font en deux hauteurs de cadre : **52 et 57 cm.**, avec roues de 650. Elles sont munies de filets garde-jupe.

Tous les modèles (sauf les types sport) sont construits avec cadre dit col de cygne et sont équipés de selle à coussins et de pédales à blocs caoutchouc.

Sauf spécifications contraires, elles sont munies de guidon sport relevé.

MODÈLES ROUTE POUR DAMES

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 5. — Routière. — 2 freins à câble, manivelles Peugeot en acier traité. Garde-boue en acier émaillé très enveloppants. Jantes chrolux. Tendeur de chaîne.

P.N.C. 6. — Routière. — 2 freins à tringles. Par ailleurs, même description que P.N.C. 5,

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 5. — Routière. — 2 freins à câble. Manivelle Peugeot en acier traité.

C.C. 6. — Routière. — 2 freins à tringles, par ailleurs même description que C.C. 5.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 5. — Routière. — 2 freins à câble.

C. 6. — Routière. — 2 freins à tringles.

MODÈLES DEMI-BALLON POUR DAMES

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 25. — Routière ballon. — Même modèle que P.N.C. 5, mais avec pneus demi-ballon.

P.N.C. 26. — Routière ballon. — Même modèle que P.N.C. 6, mais avec pneus demi-ballon.

SERIE INOXYDABLE DE LUXE

P.I.L. 25. — Routière ballon de luxe. — 2 freins à câble Jeay à tirage central et attaches brasées. Manivelles Peugeot en acier traité. Garde-boue acier Peuginox poli très enveloppants. Jantes acier Peuginox poli, profil Déco. Pneus pur para. Pédales caoutchouc, corps décolleté. Accessoires de première qualité. Tendeur de chaîne. Bossage pour verrou Antivol. (Verrou livré sur demande en supplément.)

P.I.L. 26. — Routière ballon de luxe. — 2 freins rigides à tringles. Jantes acier Peuginox poli profil standard. Par ailleurs, même description que P.I.L. 25.

SERIE CYRUS CHROMEE

C. C. 25. — Routière ballon. — Même modèle que C.C. 5, mais pneus demi-ballon.

C. C. 26. — Routière ballon. — Même modèle que C.C. 6, mais pneus demi-ballon.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 25. — Routière ballon. — Même modèle que C. 5, mais pneus demi-ballon.

C. 26. — Routière ballon. — Même modèle que C. 6, mais pneus demi-ballon.

MODÈLES POLYMULTIPLIÉES POUR DAMES

Tous ces modèles sont équipés pour le Grand Tourisme avec des pneus demi-ballon de 650 et un dérailleur Simplex de tourisme à double enroulement. Les gaines des freins et du dérailleur sont fixées par des attaches brasées au cadre. La manette du changement de vitesses est montée sur un secteur brasé au tube supérieur de cadre et le dérailleur est solidement boulonné sur la patte arrière droite.

Ces vélos comportent en outre des écrous papillons de blocage des roues, un porte-bagages amovible avec deux sacoches, une pompe et l'outillage de bord, sauf le C. 45 dans lequel les sacoches de porte-bagages sont remplacées par une sacoche de selle avec outillage et les écrous papillons de blocage par des écrous ordinaires.

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 45. — Tourisme. — 2 freins à câble Peugeot. Manivelles Peugeot en acier traité. Garde-boue métal léger poli. Jantes chrolux.

P.N.C. 38. — Tourisme Sport. — Même description que P.N.C. 45, mais avec cadre sport à deux tubes droits parallèles, selle et pédales sport pour dame.

SERIE INOXYDABLE DE LUXE

P.I.L. 45. — Tourisme luxe. — 2 freins à câble Jeay à tirage central et attaches brasées. Manivelles Peugeot en acier traité. Garde-boue acier Peuginox poli très enveloppants. Jantes acier Peuginox poli, profil DECO. Pneus pur para. Pédales caoutchouc corps décolleté. Accessoires de première qualité. Bossage pour verrou Antivol (verrou livré sur demande en supplément.)

P.I.L. 38. — Tourisme luxe sport. — Même description que P.I.L. 45, mais avec cadre sport à tubes droits parallèles. Selle et pédales sport pour dame.

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 45. — Tourisme. — 2 freins à câble. Manivelles Peugeot acier traité. Garde-boue métal léger poli.

C.C. 38. — Tourisme Sport. — Même description que C.C. 45, mais avec cadre sport à 2 tubes droits parallèles. Selle et pédales sport pour dame.

C.C. 55. — Cyclo Tourisme-Sport allégé. — Cadre en tubes « Rubis extra légers ». Pédalier 3 branches. Manivelles allégées en acier traité. Pare-chaîne sport en métal léger. Par ailleurs, même description que C.C. 38.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 45. — Tourisme. — 2 freins à câble.

SERIE COURSE POUR DAME

C.D. 10. — Dame course spéciale. — Cadre gabarit spécial à tubes droits parallèles. Pédalier 3 branches. Garde-boue métal léger. Pare-chaîne sport. Jantes bois, boyaux 1/2 recouverts. Ecrous papillons. Guidon sport ou course (au choix). Selle sport pour dame. Pédales sport pour dame. Dérailleur 3 vitesses Simplex type Tour de France professionnel.

POLYMULTIPLIÉE INOXYDABLE DE LUXE ALLÉGÉE

P.I.L. 55. — GRAND TOURISME SPORT ALLEGEE. — Cadre sport avec 2 tubes droits parallèles et fourche avant en tubes spéciaux « Rubis extra-légers ». Pédalier 3 branches, Manivelles allégées en acier traité à haute résistance. Direction Stronglight indéréglable. Garde-boue très enveloppants en métal léger. Pare-chaîne sport stylisé en métal léger. Moyeux et jantes Duralumin. Pneus Jenatzy. 2 freins Jeay acier avec attaches brasées. Guidon sport duralumin. Poignées caoutchouc. Selle sport dame. Tige de selle duralumin. Pédales sport allégées pour dame. Pompe duralumin. Porte-bagages démontable avec 2 sacoches. Bossage pour verrou Antivol (verrou livré sur demande en supplément). Outillage complet de première qualité. Lion stylisé sur garde-boue avant.

POLYMULTIPLIÉE HAUT LUXE ALLÉGÉE

P.H.L. 55. — Grand Tourisme Sport extra-légère. — Cadre sport avec 2 tubes droits parallèles et fourche avant en tubes spéciaux extra-légers Reynolds 531. Pédalier 3 branches. Manivelles allégées en acier traité à haute résistante. Direction Stronglight indéréglable. Garde-boue très enveloppants en métal léger. Pare-chaîne sport stylisé en métal léger. Moyeux extra-fins en duralumin. Rayons spéciaux à haute résistance. Jantes duralumin. Pneus Jénatzy. 2 freins Jeay duralumin avec attaches brasées, gaines guipées. Guidon sport duralumin, poignées caoutchouc. Selle sport dame avec chariot duralumin. Tige de selle duralumin. Pédales sport duralumin. Pompe extra-légère Bluemels. Porte-bagages chromé démontable avec 2 sacoches et 2 courroies. Timbre avertisseur. Eclairage électrique de haut-luxe par dynamo extra-légère fixée par un bossage brasé. Phare aérodynamique monté sur le garde-boue avant. Feu rouge fixé au porte-bagages. Verrou Antivol. Outillage complet de première qualité. Lion stylisé duralumin sur garde-boue avant.

www.bikeboo.fr/peugeot.com

BICYCLETTES POUR HOMMES

CARACTERISTIQUES COMMUNES A TOUTES LES BICYCLETTES POUR HOMME

Ces bicyclettes se font en trois hauteurs de cadre : **54-57-60.**

Les modèles route avec roues de 700, les modèles demi-ballon avec roues de 650.

Sauf spécifications contraires, elles sont munies de guidon sport.

MODÈLES ROUTE POUR HOMMES

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 2. — Routière. — 2 freins à câble Peugeot. Manivelles Peugeot en acier traité, Garde-boue acier émaillé très enveloppants. Jantes chrolux. Pédales acier. Tendeur de chaîne.

P.N.C. 3. — Routière. — 2 freins à tringles. Par ailleurs, même description que P.N.C. 2.

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 2. — Routière. — 2 freins à câble. Manivelles Peugeot en acier traité.

C.C. 3. — Routière. — 2 freins à tringles. Par ailleurs, même description que C.C. 2.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 2. — Routière. — 2 freins à câble.

C. 3. — Routière. — 2 freins à tringles.

MODÈLES DEMI-BALLON POUR HOMMES

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 22. — Routière de ballon. — Même modèle que P.N.C. 2, mais avec pneus demi-ballon.

P.N.C. 23. — Routière ballon. — Même modèle que P.N.C 3, mais avec pneus demi-ballon.

SERIE INOXYDABLE DE LUXE

P.I.L. 22. — Routière ballon luxe. — 2 freins à câble Jeay à tirage central et attaches brasées. Manivelles Peugeot en acier traité. Garde-boue en acier Peuginox poli très enveloppants. Jantes acier Peuginox poli profil DECO. Pneus pur para. Pédales acier chromé, corps décolleté, Accessoires de première qualité. Tendeur de chaîne. Bossage pour verrou Antivol (verrou livré sur demande en supplément).

PIL. 23. — Routière ballon de luxe. — 2 freins rigides à tringles. Jantes acier Peuginox poli profil Standard. Par ailleurs, même description que PIL. 22.

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 22. — Routière ballon. — Même modèle que C.C. 2, mais pneus demi-ballon.

C.C. 23. — Routière ballon. — Même modèle que C.C.3., mais pneus demi-ballon.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 22. — Routière ballon. — Même modèle que C. 2., mais pneus demi-ballon.

C. 23. — Routière Ballon. — Même modèle que C. 3, mais pneus demi-ballon.

MODÈLES POLYMULTIPLIÉES POUR HOMMES

Ces modèles sont équipés pour le grand tourisme avec des pneus demi-ballon de 650 et un dérailleur Simplex de tourisme à double enroulement.

Les gaines des freins et du dérailleur sont fixées par des attaches brasées au cadre. La manette du changement de vitesses est montée sur un secteur brasé au tube supérieur de cadre, et le dérailleur est solidement boulonné sur la patte arrière droite.

Tous ces modèles comportent en outre des écrous papillons de blocage des roues, un porte-bagages amovible avec 2 sacoches, une pompe et l'outillage de bord. Les selles, très confortables, sont du modèle « Poids lourd ».

(Pour le C. 40 les 2 sacoches sont remplacées par une sacoche de selle avec l'outillage, et les écrous papillons par des écrous ordinaires.)

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 40. — Tourisme. — 2 freins à câble Peugeot. Manivelles Peugeot acier traité. Garde-boue métal léger poli. Jantes chrolux.

SERIE INOXYDABLE DE LUXE

P.I.L. 40. — Tourisme. — 2 freins à câble Jeay à tirage central et attaches brasées. Manivelles Peugeot acier traité. Garde-boue acier Peuginox poli très enveloppants. Jantes acier Peuginox poli, profil DECO. Pneus pur para. Pédales acier corps décolleté. Accessoires de première qualité. Bossage pour verrou Antivol (verrou livré sur demande en supplément).

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 40. — Tourisme luxe. — 2 freins à câble. Manivelles Peugeot acier traité. Garde-boue métal léger poli.

C.C. 50. — Grand Tourisme-Sport allégée. — Cadre en tubes « Rubis Extra-légers ». Pédalier 3 branches. Manivelles allégées en acier traité. Pare chaîne sport en métal léger. Par ailleurs même description que C.C. 40.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 40. — Tourisme. — 2 freins à câble

POLYMULTIPLIÉE INOXYDABLE DE LUXE ALLÉGÉE

P.I.L. 50. — Grand Tourisme Sport allégée. — Cadre et fourche en tubes spéciaux « Rubis Extra-Légers ». Pédaliers 3 branches. Manivelles allégées en acier traité à haute résistance. Direction Stronglight indéréglable. Garde-boue très enveloppants en métal léger. Pare-chaîne sport stylisé en métal léger. Moyeux et jantes duralumin. Pneus Jénatzy. 2 freins Jeay acier avec attaches brasées. Guidon sport duralumin. Poignées caoutchouc. Selle sport. Tige de selle duralumin. Pédales sport allégées. Pompe duralumin. Porte-bagages démontable avec 2 sacoches. Bossage pour verrou Antivol (verrou livré sur demande). Outillage complet de première qualité. Lion stylisé sur garde-boue avant.

POLYMULTIPLIÉE HAUT LUXE ALLÉGÉE

P.H.L. 50. — Grand Tourisme Sport Extra-légère. — Cadre et fourche en tubes spéciaux extra-légers **Reynolds 531.** Pédalier 3 branches. Manivelles allégées en acier traité à haute résistance. Direction Stronglight indérégable. Garde-boue très enveloppants en métal léger. Pare-chaîne sport stylisé en métal léger. Moyeux extra-fins en duralumin. Rayons spéciaux à haute résistance. Jantes duralumin. Pneus Jénatzy. 2 freins Jeay duralumin avec attaches brasées, gaines guipées. Guidon randonneur duralumin à deux positions avec guidonnets, poignées caoutchouc. Selle sport avec chariot duralumin. Tige de selle duralumin. Pédales sport duralumin. Pompe extra-légère Bluemels. Porte-bagages chromé démontable avec 2 sacoches et 2 courroies. Timbre avertisseur. Eclairage électrique de haut luxe par dynamo extra-légère fixée par un bossage brasé. Phare aérodynamique monté sur le garde-boue avant. Feu rouge fixé au porte-bagages. Verrou Antivol. Outillage complet de première qualité. Lion stylisé duralumin sur garde-boue avant.

VÉLOS "PORTEUR"

P.R.C.I. — Modèle normal. Demi-ballon. Pneus de 650 × 45, moyeu arrière contre-pédalage roue libre et frein. Jantes acier nickelé. Pédales acier. Garde-boue acier enveloppants, guidon spécial à potence reversible, poignées caoutchouc. Carter de chaîne « Spécial Porteur ». Pompe, sacoche avec outillage. Email noir ou couleurs de série, décors assortis.

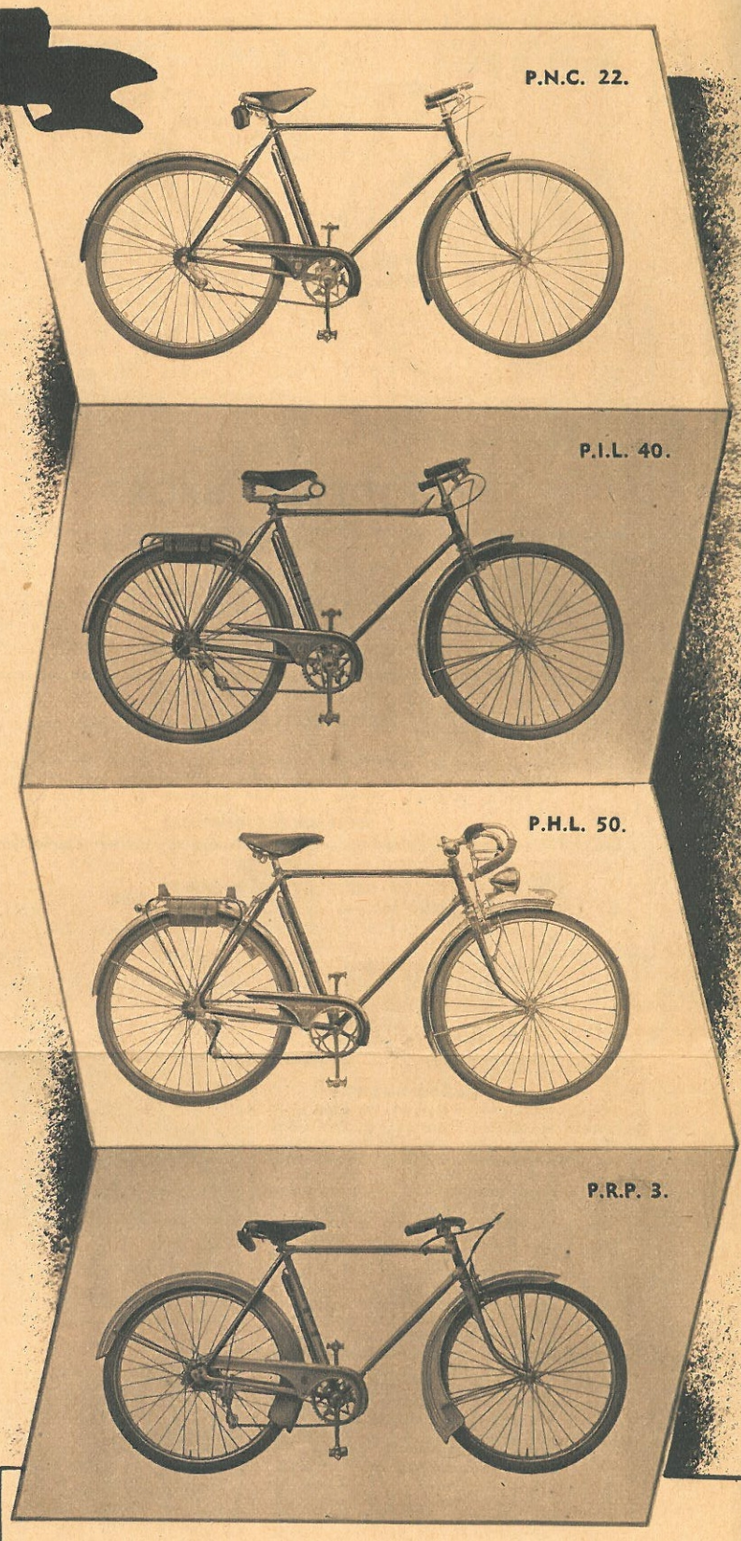
P.R.C.I. bis. — Modèle dame, cadre droit.

P.R.P.2. — Modèle inoxydable Moyeu arrière « Torpédo ». Toutes pièces polies chromées, émail couleur, décors assortis. Jantes chromées « Déco ». Garde-boue très enveloppants à bavolets. Guidon spécial chromé à potence reversible. Par ailleurs, même description que le modèle P.R.C.I.

P.R.P. 2 bis. — Modèle dame, cadre droit.

P.R.P. 3. — Modèle grand luxe inoxydable. Mêmes particularités que le modèle P.R.P.2, mais sans moyeu arrière « Torpédo », avec frein à tambour arrière, frein avant Jeay, dérailleur 3 vitesses **Simplex.**

P.R.P. 3 bis. — Modèle dame, cadre droit.



COLORIS

Pour être servis rapidement, choisissez votre bicyclette dans la liste des modèles courants et des coloris suivants :

A) Couleurs de série sur bicyclettes Cyrus et P.N.C.

Route et dame : beige, vert baltique, bleu bleuet, bleu turquoise, gris empire, grenat. — 1/2 course : beige, vert baltique, bleu bleuet, bleu turquoise, rouge vermillon, grenat. — Course à boyaux : rouge vif non métallisé, gris argent métallisé.

B) Couleurs hors série sur bicyclettes Cyrus et P.N.C.

Ivoire, mastic, havane, vert russe, bleu roi, gris argent.

C) Couleurs préconisées pour la série P.I.L.

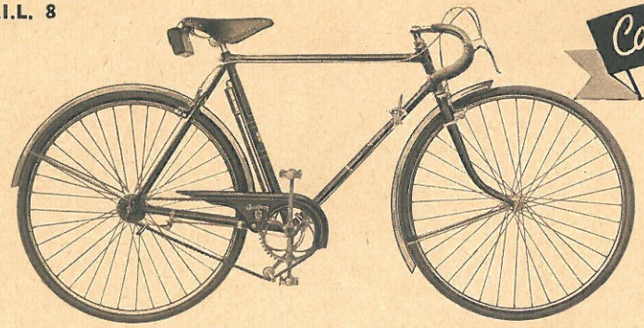
Gris argent, mastic, bleu bleuet, bleu turquoise.

NOTA. — Nous sommes organisés pour livrer TRES RAPIDEMENT les couleurs correspondant à chaque série de machines.

Si des couleurs différentes sont exigées par la clientèle, les délais de livraison seront sensiblement plus longs.

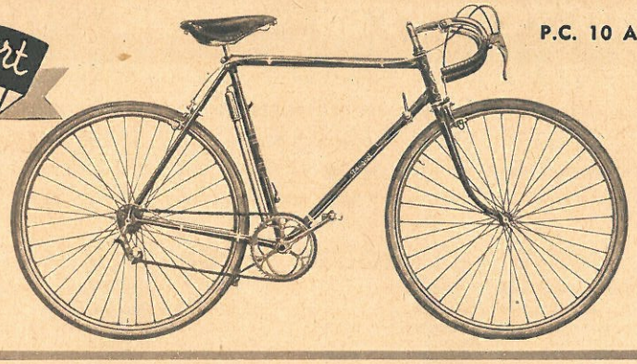
www.bikeboompeugeot.com

P.I.L. 8



Course & Sport

P.C. 10 A.L.



MODÈLES SPORT

Ces bicyclettes se font en 3 hauteurs de cadre : **54 - 57 - 60** et sont équipées pour le sport avec des pneus de 700 X 28 B et un dérailleur Simplex course Sélection standard à fourchette.

Les roues sont bloquées à l'aide d'écrous papillons.

L'équipement prévoit en outre des selles et pédales modèle course et un couvre-chaîne sport émaillé.

SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 7. — Sport normale. — 2 freins à câble Peugeot. Manivelles Peugeot traitées. Jantes chrolux.

SERIE INOXYDABLE DE LUXE

P.I.L. 8. — Sport luxe. — 2 freins à câble Peugeot. Pédalier 3 branches. Manivelles allégées en acier traité. Jantes Peuginox polies, profil DECO. Garde-boue métal léger profil course. Accessoires de première qualité. Bossage pour verrou Antivol (verrou livré sur demande en supplément).

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 7. — Sport chromée. — 2 freins à câble. Manivelles Peugeot traitées.

SERIE CYRUS NICKELEE

C. 7. — Sport nickelée. — 2 freins à câble.

MODÈLES COURSE

Ces bicyclettes se font en 4 hauteurs de cadre : **54 - 56 - 58 - 60.** Elles sont équipées pour la course avec des boyaux de 700 X 30 C et un dérailleur Simplex de course. Les cadres et les fourches ont un gabarit spécialement étudié pour la course.

Les roues sont bloquées à l'aide d'écrous papillons.

L'équipement prévoit en outre des selles et des pédales de course.

Ni pare-chaîne. Ni garde-boue.

P.C.10. S.P. — Spéciale course. — Cadre construit en tubes « Rubis Extra-Légers ». Pédaliers 3 branches. Manivelles Durax extra-légères, profil baïonnette, en acier à très haute résistance. Direction Stronglight indéréglable. Jantes bois spéciales. Boyaux Dunlop demi-recouverts. Rayons extra-fins ligaturés. Moyeux acier superpiste. 2 freins à câble LAM acier chromé. Dérailleur 4 vitesses Simplex duralumin, type Champion du Monde. Accessoires de première qualité.

P.C.10. A.L. — Spéciale course professionnelle. — Extra-légère. — Cadre et fourche entièrement construits en tubes Reynolds 531. Jantes Mavic duralumin. Boyaux spéciaux Dunlop. Moyeux Super-piste. Duralumin Brivio F.B. 2 freins à câble LAM duralumin. Dérailleur 4 vitesses Simplex duralumin type Champion du Monde. Chaîne Yellow légère de 2,38, à haute résistance. Guidon course AVA duralumin. Poignées tressées. Direction Stronlight. Selle Idéale course 57, chariot duralumin. Pédales Super-piste duralumin. Accessoires de haut luxe.

C.C. 10 L. — Course Amateur allégée. — Cadre construit en tubes « Rubis Extra-Légers ». Pédalier 3 branches. Manivelles allégées en acier traité à haute résistance. Jantes bois. Boyaux demi-recouverts. Moyeux Super-course duralumin. 2 freins à câble LAM acier chromé. Dérailleur 3 vitesses Simplex duralumin, type « Tour de France », avec détension de chaîne.

C.C. 10. — Course amateur. — Pédalier 3 branches. Manivelles allégées. Jantes bois. Boyaux demi-recouverts. 2 freins à câble course. Dérailleur 3 vitesses Simplex duralumin, type « Tour de France », avec détension de chaîne.

TANDEMS HOMMES

Hauteur des cadres : **55 à l'avant et 52 à l'arrière.**

TYPE RANDONNEUR

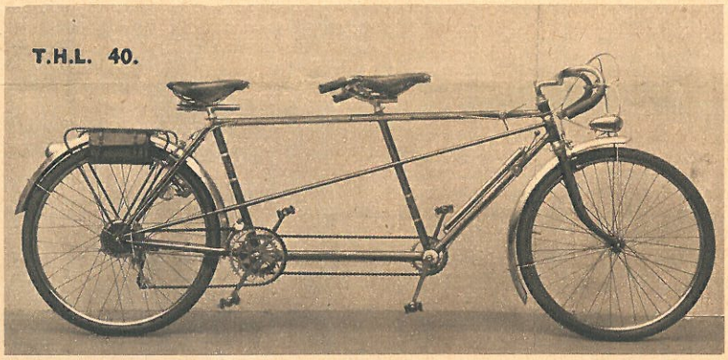
T.N.C. 40. — Homme-Homme. — Cadre à double barres transversales, triangulation AR raccourcie, pédalier surbaissé, traction AR. Email toutes couleurs ou métallisé au choix, filets écossais. Pneus demi-ballon, type tandem. Toutes pièces de fixation de freins, de gaines, de câbles de freins et de commande de dérailleur soudées. Dérailleur 8 vitesses SIMPLEX par pignon double au pédalier. Porte-bagages spécial pour tandem avec 2 grandes sacoches cuir clair encastrées. Manivelles 5 attaches. Freins JEAY sur jante AV. Moyeu AR à frein à tambour. Jantes acier inoxydable poli. Garde-boue acier émail couleur, l'avant long avec tringles de renfort pour montage éventuel d'un phare. Guidon 3 positions à l'AV et Trials à l'AR. Selle course 4 fils cuir clair. Pédales scies. Pompe Mistral.

TYPE RANDONNEUR LUXE

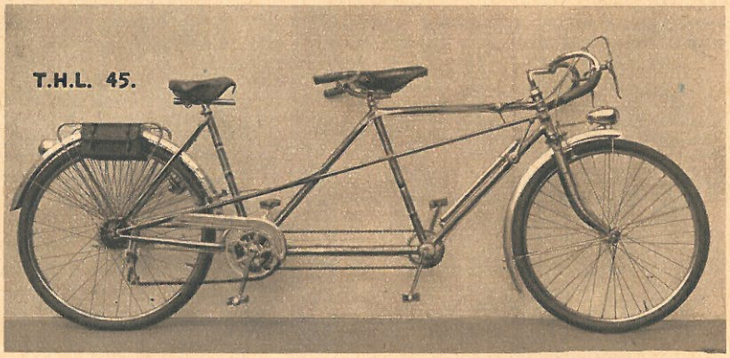
TH.L. 40. — Homme-Homme. — Eclairage électrique. Pièces de fixation de dynamo, de feu rouge AR, soudées. Dérailleur 8 vitesses SIMPLEX par pignon double au pédalier et dérailleur avant. 2 freins Jeay avant et arrière, à poignée double. Moyeu AR à frein à tambour et levier FIXATOR. Garde-boue duralumin, l'avant long avec tringles de renfort pour montage du phare. Par ailleurs, comme T.N.C. 40.

Homme-Dame. — Mêmes modèles, mais avec à l'AR : Manivelles de 165, selle sport dame et pédales dame.
(Spécifier à la commande : **Tandem Homme-Homme** ou **Homme-Dame.**)

T.H.L. 40.



T.H.L. 45.



TANDEMS MIXTES

Hauteurs de cadres : 55 à l'avant et 52 à l'arrière.

TYPE RANDONNEUR

T.N.C. 45. — Cadre mixte à double barres transversales, triangulation AR raccourcie, pédalier surbaissé, traction AR. Email toutes couleurs ou métallisé au choix, filets écossais. Pneus demi-ballon, type tandem. Toutes pièces de fixation de freins, de gaines de câbles de freins et de commande de dérailleur, soudées. Dérailleur 8 vitesses SIMPLEX par pignon double au pédalier. Porte-bagages spécial pour tandem avec 2 grandes sacoches cuir clair encastrées. Manivelles 5 attaches. Frein JEAY sur jantes AV. Moyeu AR à frein à tambour. Jantes acier inoxydable poli. Garde-boue acier émail couleur, l'avant long avec tringles de renfort pour montage éventuel d'un phare. Guidon 3 positions à l'AV et Trials à l'AR. Selle course 4 fils à l'AV et selle sport dame à l'AR, cuir clair. Filets garde-jupe. Pompe MISTRAL.

TYPE RANDONNEUR LUXE

T.H.L. 45. — Eclairage électrique. Pièces de fixation de dynamo et de feu rouge soudées. Dérailleur 8 vitesses SIMPLEX par pignon double au pédalier et dérailleur AV. 2 freins JEAY AV et AR à poignée double. Moyeu AR à frein à tambour et levier FIXATOR. Garde-boue duralumin à l'avant long avec tringles de renfort pour montage du phare. Par ailleurs, comme T.N.C. 45.

MODÈLES ALSACE-LORRAINE

P.N.C. 13.



SERIE NORMALE CHROMEE

P.N.C. 13. — Routière Homme. — Toutes pièces polies chromées. Manivelles Peugeot acier traité. Moyeu AR. Torpédo. Frein avant sur pneu. Pneus à talon Jantes à talon, émail faux bois Garde-boue acier émaillé. Pédales spéciales type Alsace. Selle cuir jaune à double ressort. Sacoche cuir jaune avec outillage de bord.

P.N.C. 15. — Routière dame. — Même description que P.N.C. 13, mais avec cadre et accessoires pour dame

SERIE CYRUS CHROMEE

C.C. 13. — Routière homme. — Manivelles Peugeot acier traité. Moyeu AR torpédo. Frein sur pneu avant. Pneus à talon. Jantes à talon, émail faux bois. Selle, sacoches, pédales, type Alsace.

C.C. 15. — Routière Dame. — Même description que C.C. 13, mais avec cadre et accessoires pour dame

P.N.C. 15.



www.bikeboom.peugeot.com

BICYCLETTES POUR ENFANTS

Comment déterminer la hauteur du cadre de votre bicyclette :

CORRESPONDANCE ENTRE LA HAUTEUR DES CADRES ET LA HAUTEUR DE L'ENTRE-JAMBE :

Le cadre de 28 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 38 à 42 cm.

Le cadre de 32 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 43 à 47 cm.

Le cadre de 38 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 52 à 55 cm.

Le cadre de 42 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 57 à 60 cm.

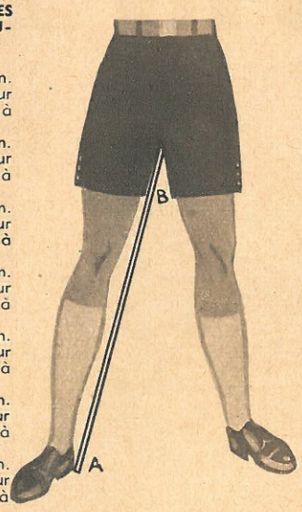
Le cadre de 46 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 62 à 65 cm.

Le cadre de 50 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 68 à 72 cm.

Le cadre de 52 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 72 à 76 cm.

Le cadre de 54 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 74 à 76 cm.

Le cadre de 57 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 76 à 80 cm.



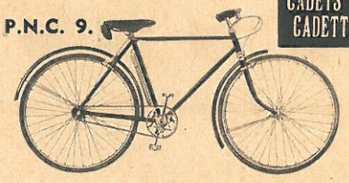
Le cadre de 58 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe de 78 à 80 cm.

Le cadre de 60 cm. correspond à une hauteur d'entre-jambe supérieure à 80 cm.

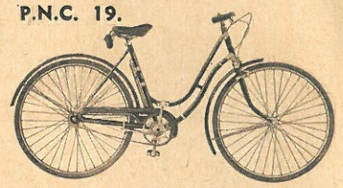


CADETS ET CADETTES

P.N.C. 9.



P.N.C. 19.



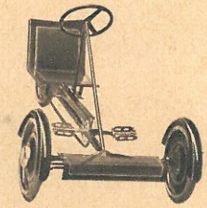
P.N.C. 9. — Cadet Grand Sport. — Cadre hauteur 50 cm. Toutes pièces polies chromées. Email beige, grenat ou bleu bleuet. 2 freins à câble Peugeot. Pédales acier. Jantes chromées. Garde-boue acier forme tuile. Guidon sport. Selle sport. Ecrous papillon. Pompe. Sacoche avec outillage.

P.N.C. 19. — Cadette Grand Sport. — Cadre hauteur 50 cm. Toutes pièces polies, chromées. Email beige, grenat ou bleu bleuet. 2 freins à câble Peugeot. Pédales caoutchouc. Jantes chromées. Garde-boue acier, forme tuile. Couvre-chaîne. Filets garde-jupe. Guidon sport. Selle à ressorts. Pompe. Sacoche et outillage.

En supplément : Pneus 1/2 ballon sur **Vélos Enfants et Cadets** et guidon anglais avec freins à tringles.

TRICYCLES

LES 3 ROUES « SPORT »



MODELE STANDARD **T.A. 4.** Châssis bloc tube. Email rouge ou bleu. Roues AV directrices. Roue AR motrice. Siège à dossier droit ou dossier forme baquet suivant demande.

MODELE LUXE **T. A. 5.** Comme le modèle standard, mais avec : bandages de forte section. Garde-boue enveloppants aux 3 roues.

T.B. 1. — Pour enfants **de 2 à 4 ans.** Roues à bandages. Guidon sport. Selle cuir. Email couleur. Bleu ciel ou rouge vif.

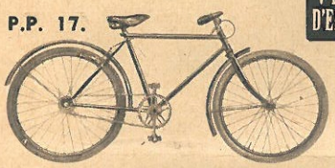
T.B. 2. — Comme **T.B. 1** mais pour enfants **de 3 à 5 ans.** Roues à bandages façon pneus. Pédales à billes.

T.B.L. 2. — Modèle luxe. Email ivoire, filets assortis. Carter de chaîne. Par ailleurs, comme **T.B. 2.**



VÉLOS D'ENFANTS

P.P. 17.



P.P. 19.



P.P. 17. — Garçonnet, modèle Benjamin. — Cadre hauteur 38 cm. Roues de 500 pour enfants de **4 à 6 ans. Cadre hauteur 42.** Roues de 550 pour enfants de **6 à 8 ans.** Jantes nickelées. 1 frein AR, à câble Peugeot. Garde-boue acier. Roue libre. Guidon sport. Selle cuir. Email couleur grenat, beige ou bleu bleuet.

P.G. 17. — Garçonnet, modèle Junior. — Cadre hauteur 46. Roues de 600 pour enfants de **8 à 10 ans.** 1 frein AR. à câble Peugeot. Par ailleurs, même description que **P.P. 17.**

P.P. 19. — Fillette, modèle Benjamin. — Cadre hauteur 38 cm. Roues de 500 pour enfants de **4 à 6 ans. Cadre hauteur 42 cm.,** roues de 550 pour enfants de **6 à 8 ans.** Jantes nickelées. 1 frein AR à câble Peugeot. Garde-boue acier. Roue libre. Guidon sport. Couvre-chaîne. Filets garde-jupe. Selle cuir. Email couleur grenat, beige ou bleu bleuet.

P.G. 19. — Fillette, modèle Junior. — Cadre hauteur 46. Roues de 600, pour enfants de **8 à 10 ans.** 1 frein AR à câble Peugeot. Par ailleurs, même description que **P.P. 19.**

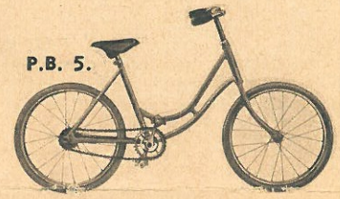
En supplément : Pompe, sacoche et frein avant.

VÉLOS JOUETS

P.B. 2.



P.B. 5.



P.B. 1. — Garçonnet jouet. — Pour enfants de **2 à 4 ans.** Moyeux et pédales à billes. Bandages souples, façon pneus. Guidon sport. Selle cuir. Email couleur bleu ciel ou rouge vif.

P.B. 2. — Garçonnet jouet. — Pour enfants de **4 à 6 ans.** Pédalier à billes. Par ailleurs, comme **P.B. 1.**

P.B. 3. — Garçonnet jouet. — Pour enfants de **6 à 8 ans.** Pédalier à billes. Par ailleurs, comme **P.B. 1.**

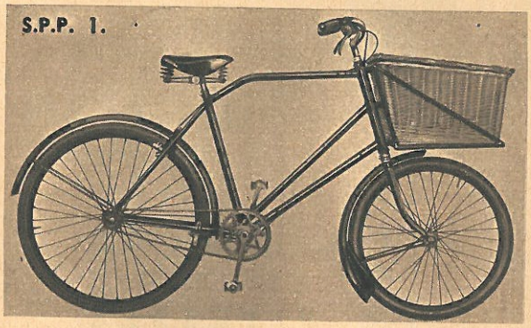
P.B. 4. — Fillette jouet. — Pour enfants de **2 à 4 ans.** Moyeux et pédales à billes. Bandages souples, façon pneus. Guidon sport. Selle cuir. Email couleur bleu ciel ou rouge vif.

P.B. 5. — Fillette jouet. — Pour enfants de **4 à 6 ans.** Pédalier à billes. Par ailleurs, comme **P.B. 4.**

P.B. 6. — Fillette jouet. — Pour enfants de **6 à 8 ans.** Pédalier à billes. Par ailleurs, comme **P.B. 4.**

SPÉCIAL PORTEUR

S.P.P. 1.



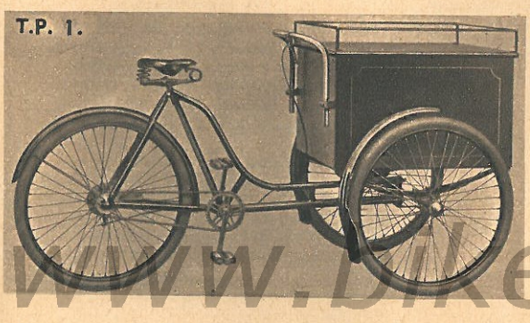
S.P.P. 1. — Spécial Porteur. — Modèle normal. Cadre hauteur 52 renforcé, fourche renforcée. Email noir. Jantes émaillées noir de 550×45 à l'avant et de 650×45 à l'arrière. Rayons renforcés, 2 freins à câble. Garde-boue acier, forme tuile, à bavolet. Porte-bagages soudé à la partie avant du cadre, avec panier osier à couvercle.

S.P.P.2. — Modèle inoxydable. Pièces chromées. Par ailleurs, même description que **S.P.P. 1.**

Ces modèles peuvent être livrés, sur demande, avec moyeu TORPEDO en remplacement du frein AR à câble. Moyeu à tambour à l'arrière en remplacement du frein AR à câble.

TRI-PORTEUR

T.P. 1.



T.P. 1. — Triporteur avec caisson. — Cadre 55 en tubes de 15/10. Email noir, filets or. Jantes émail noir et pneus à talons. Frein AR à tambour. Garde-boue acier à bavettes sur roue avant. Essieu en tube de 25 - 30/10. Pompe. Sacoche. Dimensions de la caisse 750×580×460. Caisses de dimensions spéciales et inscriptions : Prix sur devis.

T.P. 2. — Triporteur sans caisson. — Même description que T.P. 1.

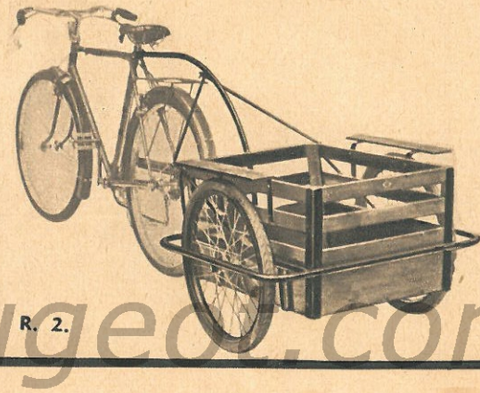
SUPPLEMENTS

Bandages Ducasble.
Emballage spécial et caisse claire-voie.

REMORQUES

R. 2. — Remorque à 2 roues. — Châssis en tube d'acier. Caisse démontable surbaissée. Roues avec pneus 1/2 ballon de 500. Jantes et rayons renforcés. Poids 16 kg. Longueur 650. Largeur 470. Hauteur 355. Charge utile, 50 à 60 kg.
En supplément : Dispositif d'attache spéciale pour vélomoteur sur remorque vélo.

R.V.M. 2. — Remorque à 2 roues. — Pour vélomoteur, châssis en tube d'acier métallisé gris argent. Garde-boue métallisés. Pneus de 500×55. Caisse démontable surbaissée. Jantes et rayons renforcés. Poids 16 kg. Longueur 650. Largeur 470. Hauteur 355. Charge utile, 50 à 60 kg.
Franco d'emballage, port à la charge du client.
En supplément : Dispositif d'attache spéciale pour vélo sur remorque vélomoteur.



R. 2.

www.bikeboompeugeot.com

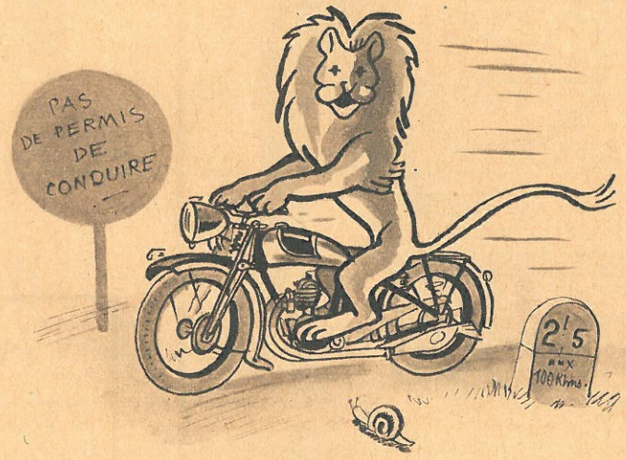
LES VÉLOMOTEURS 1939

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

PEUGEOT présente des vélomoteurs mono-vitesse, deux vitesses et trois vitesses, dans les types suivants : 51, 52, et 53. Ces machines possèdent toutes maintenant le moteur surpuissant à self-balayage intégral (2 CV 1/2) qui permet l'évacuation totale des gaz brûlés, évitant ainsi le gaspillage des gaz frais. Tous les vélomoteurs PEUGEOT comportent le cylindre chemisé pratiquement inusable (supprime l'usure et l'ovalisation même après un usage intense et prolongé), le filtre à air (ne laisse passer à l'intérieur du cylindre qu'un gaz exempt de poussières et d'impuretés), le guidon AMAC et l'éclairage électrique.

Le modèle deux vitesses et le nouveau vélomoteur trois vitesses comportent en outre : une chaîne secondaire renforcée, type moto, une nouvelle fourche à ressort travaillant à la compression, et un emplacement pour la pose du verrou ANTIVOL.

PEUGEOT a créé une remorque spéciale pour vélomoteur qui peut être équipée sur tous les modèles grâce à une attache spéciale donnant toute sécurité, stabilité et maniabilité.



MODÈLES HOMME

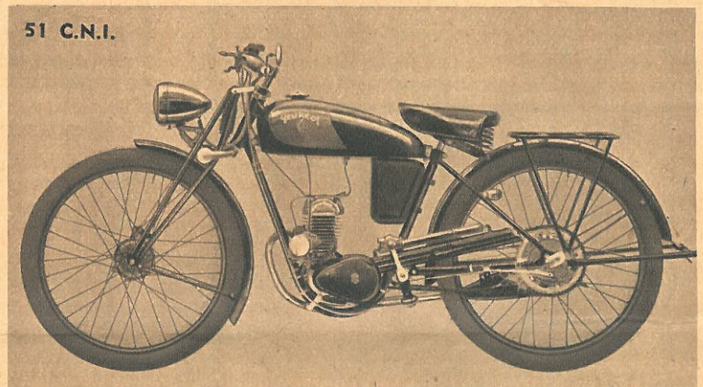
51 C.N. 1. — Vélomoteur motovitesse, 100 cmc. Moteur surpuissant « S » chemisé. Graissage par mélange huile-essence. Filtre à air. Allumage, éclairage par volant magnétique. Phare chromé, diamètre 130. Freins à tambour AV et AR de grand diamètre. Moyeu AR avec amortisseur. Tendeur de chaîne de pédalier. Pneus 24×2, 1/4. Réservoir et jantes émaillés. Pot d'échappement émaillé. Rayons inoxydables. Garde-boue AV et AR, forme tuile. Béquille AR. Porte-bagages. Pompe. Sacoche à outils. Rétroviseur.

51 C.N.K. 2. — Même modèle que **51 C.N. 1,** mais avec : **Boîte 2 vitesses** et kick. Pédalier verrouillable et repose-pieds. Jantes et pot d'échappement chromés.

52 C.L.K. 2. — Vélomoteur luxe 2 vitesses, 100 cmc. 2 temps. Moteur surpuissant « S » chemisé. **Boîte 2 vitesses** et kick. Cadre genre moto. Fixation de selle en 3 points Graissage par mélange huile-essence. Filtre à air. Freins à tambour AV et AR (commande du frein AR au pied). Moyeu AR avec amortisseur. Pédalier verrouillable et repose-pieds. Béquille centrale. Garde-boue AV à bavolets, très enveloppant. Pneus de 24×2,3/8 (600×60). Eclairage électrique par volant magnétique. Phare, jantes, guidon, pots d'échappement chromés. Rayons inoxydables. Chaîne renforcée. Douille de verrou Antivol. Porte-bagages. Pompe. Coffre à outils. Rétroviseur. Ressort de fourche travaillant à la compression.

52 C.H.L. — Vélomoteur grand luxe. — Comme **52 C.L.K. 2,** mais avec : Couvre-chaîne chromé. Garde-boue chromés. Réservoir chromé. Pédale de frein chromée. Email bleu-bleuet ou noir. Présentation de haut luxe.

51 C.N.I.

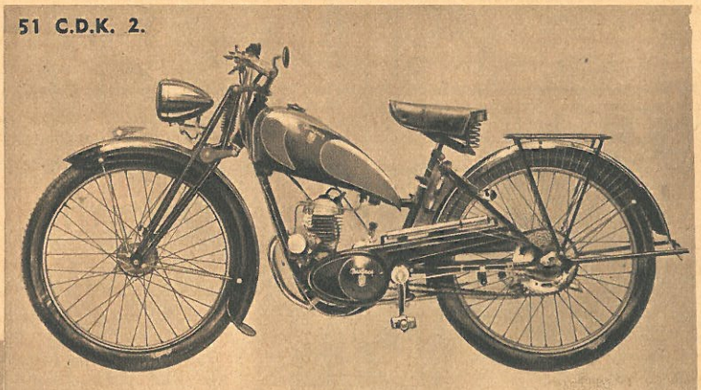


MODÈLES DAME

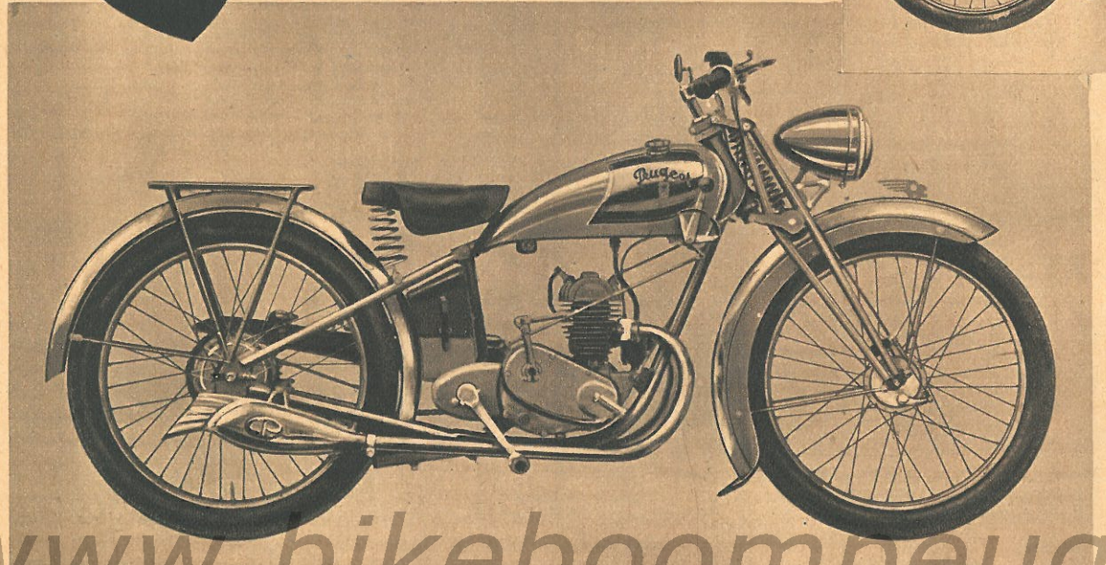
51 C.D. 1. — Vélomoteur dame. — Cadre ouvert. Jantes et pot d'échappement chromés. Pneus de 24×2,3/8 (600×60) et filets garde-jupe. Par ailleurs, comme **51 C.N. 1.**

51 C.D.K. 2. — Vélomoteur luxe dame, 2 vitesses et kick. — Cadre ouvert. Pneus de 24×2,3/8. Garde-boue AV, à bavolets très enveloppant. Filets garde-jupe. Par ailleurs, comme **51 C.N.K. 2.**

51 C.D.K. 2.



53 CHL
à bloc moteur
3 vitesses



LES NOUVEAUX VÉLOMOTEURS 3 VITESSES A BLOC-MOTEUR

53 C.L. — Vélomoteur luxe. — Bloc-moteur 100 cmc. chemisé 2 temps. **Boîte 3 vitesses** et embrayage à disques métalliques. Pneus de 600×65. Jantes émaillées. Par ailleurs, même description que **52 C.L.K. 2.**

53 C.H.L. — Vélomoteur grand luxe. — Comme **53 C.L.,** mais avec : Email bleu-bleuet ou noir. Garde-boue AV à flasques et AR chromés. Réservoir chromé. Jantes chromées. Pédale de frein chromée. Pneus de 600×65. Présentation de haut luxe.

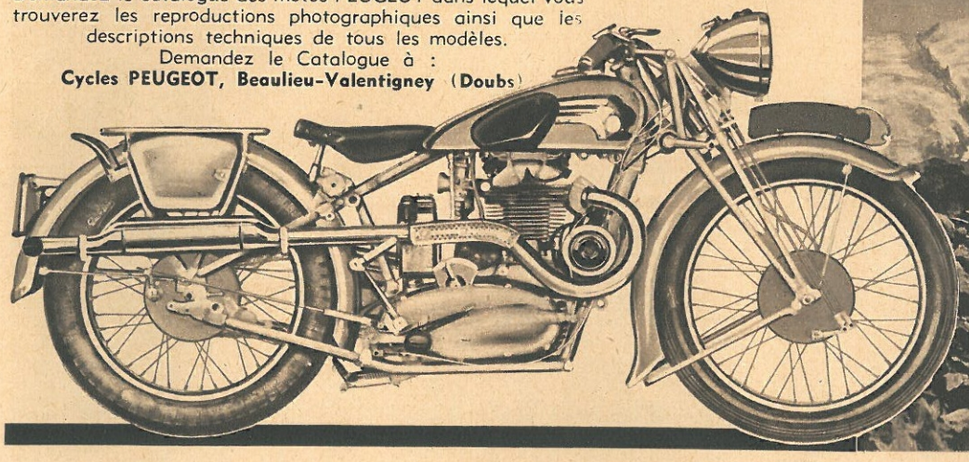
Sélecteur de vitesse en supplément sur 53.

www.bikeboompeugeot.com

Toute la gamme des

Motos Peugeot

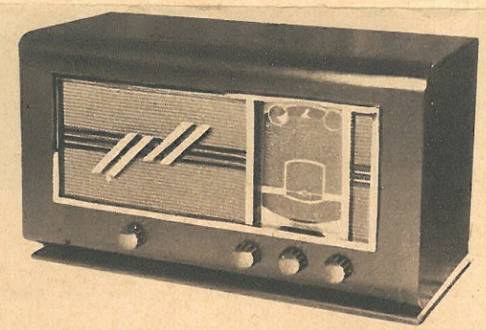
PEUGEOT présente toute une gamme de motocyclettes dotées des derniers perfectionnements et possédant les qualités indiscutées de toute la production PEUGEOT.
Demandez le catalogue des motos PEUGEOT dans lequel vous trouverez les reproductions photographiques ainsi que les descriptions techniques de tous les modèles.
Demandez le Catalogue à :
Cycles PEUGEOT, Beaulieu-Valentigney (Doubs)





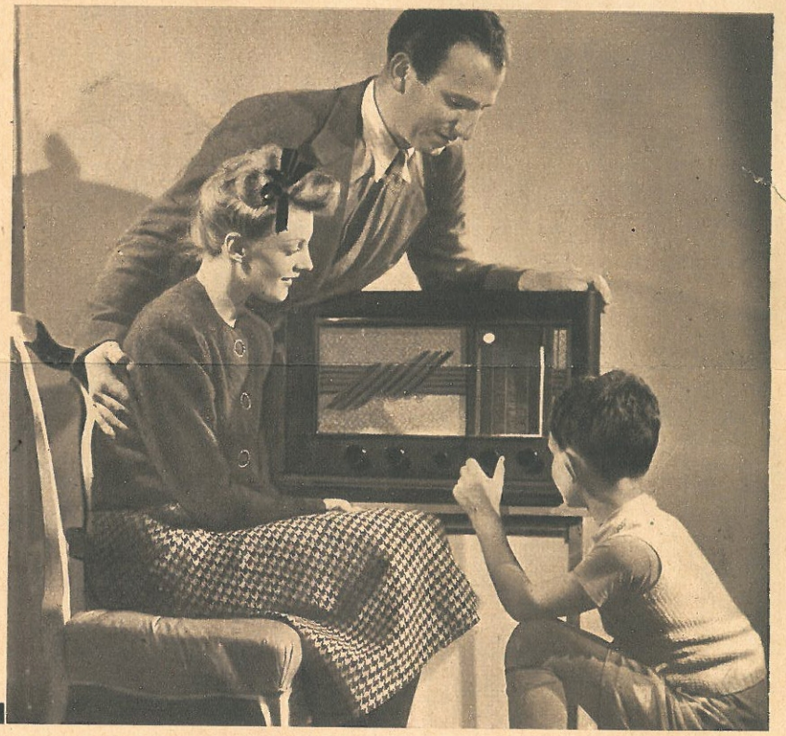
Radio Peugeot

Grâce à son outillage perfectionné, à la précision de ses montages, à toutes les expériences faites par ses laboratoires, Radio-Peugeot présente cette année 5 modèles remarquables. Différant seulement par la puissance, le prix et quelques détails extérieurs, les postes **Radio-Peugeot** sont tous pareils entre eux par leur perfection technique, leur musicalité, leur sélectivité.



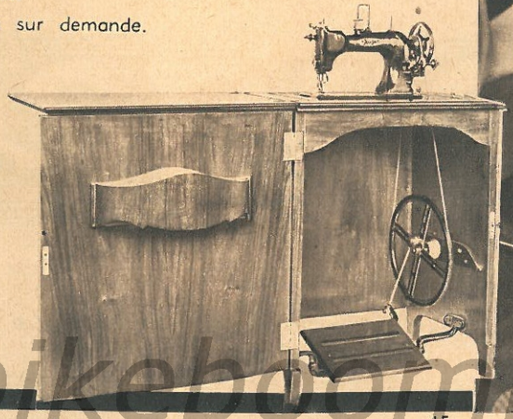
Demandez le catalogue chez les marchands de T. S. F. spécialisés ou à

Radio - Peugeot
47, rue Gutenberg,
SAINT-ETIENNE



Machine à coudre Peugeot

L'achat d'une machine à coudre mérite réflexion, car on n'achète généralement qu'une seule machine à coudre dans sa vie. La marque « PEUGEOT », célèbre pour la robustesse et la précision de ses fabrications, doit être pour vous la meilleure garantie.
Vente par paiements échelonnés sur demande.



Demandez le catalogue à

Cycles - Peugeot
Beaulieu-Valentigney
(Doubs)



www.bikeboompeugeot.com



Le nouveau vélomoteur **« 53 » PEUGEOT** peut être équipé avec une remorque spéciale instantanément adaptable.
Avec cette remorque, le « 53 » peut transporter aisément une **charge utile de 80 à 100 kg.** dans les profils de route les plus accidentés et avec une **moyenne commerciale de 2 à 300 km. par jour.**
D'une conduite extrêmement facile, le groupe vélomoteur-remorque est d'une stabilité étonnante, le point d'attache de la remorque étant étudié pour éviter toute réaction dans les virages. Un jeune garçon peut aisément le conduire avec une charge de 80 à 100 kilos. Cet ensemble, vélomoteur - remorque, est le moyen de transport utilitaire le plus économique. Comme le vélomoteur seul, il peut être mis entre les mains de tous puisqu'il ne nécessite aucun permis de conduire, il est utile à tous, pour tous usages, à la ville et à la campagne.
Il intéresse tout particulièrement les campeurs, commerçants, industriels, hôteliers.

Société des Cycles

Peugeot

Siège Social et Usines à BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs). R. C. Montbéliard 48.21
COMPTOIRS GENERAUX DU CYCLE
Représentants Généraux de la Région Parisienne et Service Exportation, 40, rue Louis-Blanc, Courbevoie (Seine).
Magasin d'Exposition et de Vente à Paris : 71, av. de la Grande-Armée (16e).

Publ. J. Bazaine 2981 - 300 M - 12 - 38.

www.vorkeboompeugeot.com