Peugeot Gazette

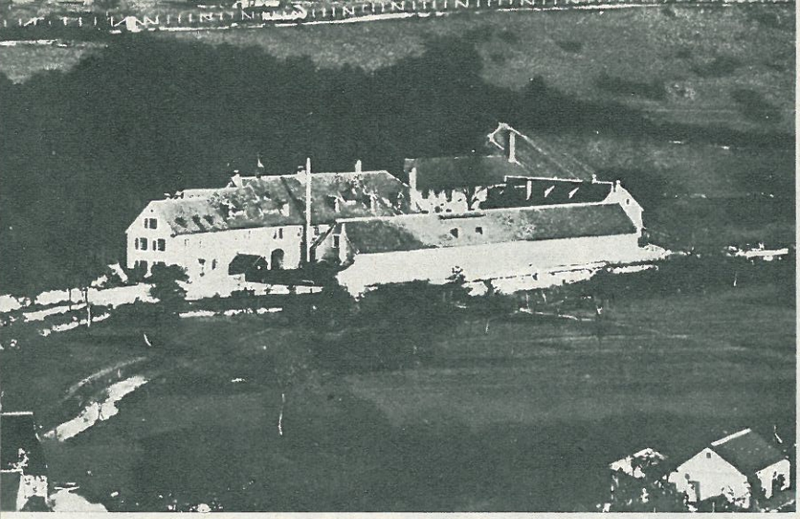
1956



www.fullboompeugeot.com

J. SÈQUIÈS AGENCE PEUGEOT

RODEZ - Téléph. 240



La première usine Peugeot « Sous Cratet », en 1819.



Le premier atelier de Beaulieu en 1899.

Dans l'Antre du Lion

Histoire d'une Qualité

*

Prologue... et préhistoire

Au septième jour de la quatrième lune les hommes de la tribu qui vivait au pied des monts Jura, dans la région qui s'appelle aujourd'hui le Pays Montbéliardais, se sont aperçus que les pierres dont ils entouraient leurs feux de campement possédaient une particularité étrange. Sous l'effet de la chaleur, ces pierres devenaient malléables comme de l'argile — en les frappant avec d'autre pierres on pouvait leur donner la forme que l'on voulait. Une fois refroidies, elle redevenaient plus dures qu'avant et fort tranchantes. Bien plus aptes à faire des haches ou des coutelas que le silex poli, communément employé, et même que le bronze.

Au conseil de la tribu il fut décidé que, pour marquer cette découverte, l'année en cours porterait le nom de ces pierres étonnantes, au lieu de prendre le nom d'un animal, ainsi que le voulait l'usage. Et c'est ainsi que cette année-là prit le nom de l'an du fer...

Pourquoi pas, après tout?... Les gisements de minerai d'Audincourt et des environs sont connus depuis fort longtemps. On peut supposer, sans trop d'invraisemblance, que nos ancêtres de la préhistoire les connaissaient déjà. Et un auteur a bien le droit de prendre quelques libertés avec la stricte certitude historique — cela porte un nom très gentil, cela s'appelle une licence poétique... Et puis, comme disent les contes, si ce n'est pas vrai, prouvez-moi le contraire!

La vie est tissée d'éléments complexes. Les faits précis, matériels, en sont la trame, mais c'est la légende qui brode les dessins. L'histoire, que ce soit l'histoire d'un peuple, d'un homme ou d'une maison, est toujours l'histoire d'une terre. Ses racines plongent dans le sol natal et en tirent tous les sucs, y compris le suc savoureux de la tradition populaire. C'est pourquoi vous trouverez ici des faits, beaucoup de faits, mais aussi quelques fils de légende par ci, par là. C'est ainsi qu'on écrit l'histoire.

et l'histoire commence...

A la fin du XVIII[e] siècle, Hérimoncourt est un bourg, à peine plus grand qu'un simple village. Une centaine de feux, mais déjà des embryons d'une industrie Il y a ici des hommes courageux et entreprenants qui savent utiliser les ressources du pays. Jean-Pierre Peugeot (1734-1814) est un de ces hommes. Il possède une teinturerie, une « foule » pour les droguets, il fait travailler à façon des étoffes diverses, il a également une huilerie... Et quatre fils.

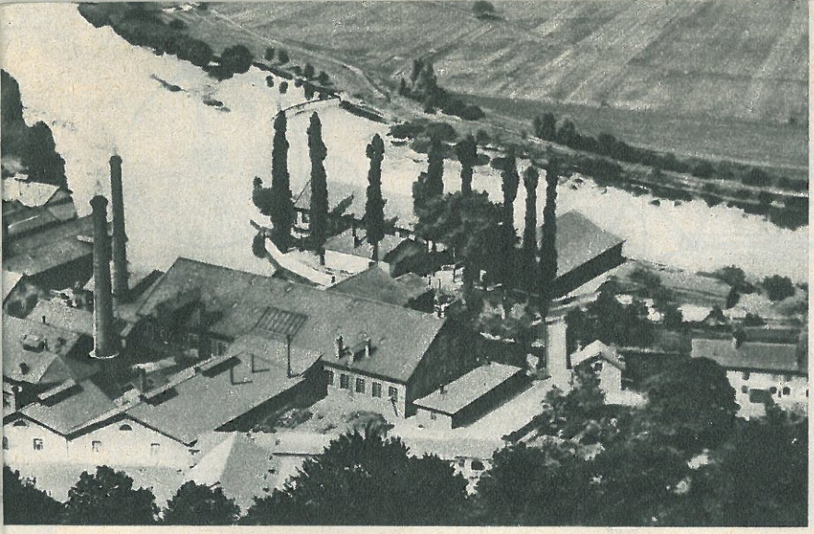
Comme il se doit, l'aîné des fils, Jean-Pierre (1768-1852) continue le métier du père. Le second, Frédéric (1770-1822) se fait tanneur et meunier dans le pays. Les deux cadets, Charles-Christophe et Jean-Jacques créent une filature à la Chapotte, aux environs immédiats de Hérimoncourt. Voici les personnages. Quant au décor, c'est la boucle du Doubs, ses affluents qui dégringolent des premiers contreforts du Jura, les belles vallées longues au pied des pentes où se dressent les sapins noirs et, tout au fond, la trouée de Belfort, vaste coupure entre les Vosges et le Jura où se coulent les vents froids, « les airs de bise »... Décor sans vaines fioritures et, en même temps étrangement prenant. Ce n'est pas la paix des champs, mais le calme puissant d'une terre très humanisée. Les hautes cheminées d'usines sont sœurs des sapins des pentes. Qui a dit que la terre qui nourrit le fer est moins belle que celle qui nourrit le blé?...

Pour le moment nous n'en sommes pas encore là. Nous ne sommes qu'au début de l'histoire et les cheminées d'usine ne font pas encore concurrence aux sapins dans le Pays de Montbéliard. Mais cela ne va pas tarder.

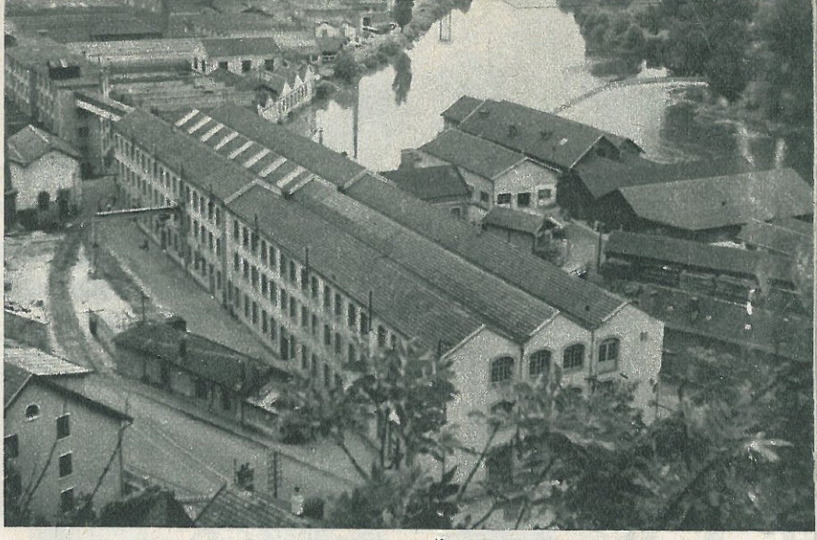
Nous sommes en juillet 1811. Frédéric Peugeot, meunier au lieu dit « Sous Cratet » demande au préfet l'autorisation de transformer son moulin en atelier de laminage. La France est en guerre avec l'Angleterre, principal fournisseur de l'acier. La matière première manque, terriblement et ce, à une époque où l'on en a le plus besoin. Frédéric écrit au préfet de Doubs : « ...j'ai tout à coup rougi d'avoir tant tardé à m'apercevoir que je devais au bien public, à moi-même l'emploi des avantageuses ressources locales de cette propriété à tout autre chose qu'à un moulin... ».

A cette époque il y a déjà près d'un an que les deux frères aînés sont associés avec un habitant d'Hérimoncourt. Chacun d'eux a apporté 10.000 fr. dans l'affaire. La Société « Peugeot Frères Aînés et Jacques Maillard-Salins » va créer une fonderie d'acier et fabriquer des lames de scies. Il faut croire que, ainsi que le dit la supplique au préfet, « ...la multiplicité de leurs essais, la constance de leurs travaux n'ont pas été illusoires... » puisque, quelques mois plus tard, ils reçoivent la médaille d'or de la Société d'encouragement pour l'Industrie Nationale. La qualité est déjà leur force.

www.bikeboompeugeot.com



L'usine de Beaulieu se développe.



En 1912, elle atteint déjà une grande importance.

Les heures sombres

Par la trouée de Belfort se coulent les vents froids et les invasions. 1814. La France est envahie. Toute activité industrielle est stopée et l'usine de « Sous Cratet » s'endort comme le reste du pays. A la fin de l'année, le grand livre fait mélancoliquement constater que la mise de fonds de 30.000 fr. n'existe plus et « se trouve perdue »... Et ce sont des années de lutte pour sauver l'œuvre que l'on a voulue, des années dures, pénibles...

On emprunte de l'argent, on modifie la structure même de l'usine — la fonderie d'acier n'est pas rentable, elle coûte trop cher. On la supprimera, on achetera l'acier aux usines des environs, on fera une manufacture de laminage, on fabriquera des ressorts de pendules et de tourne-broche et puis des scies, encore des scies...

Dix ans ont passé. L'usine de « Sous Cratet » a surmonté les difficultés de l'heure. Elle occupe à présent 70 ouvriers. Chiffre énorme quand on pense que toute la population d'Hérimoncourt se monte à 500 âmes. On fabrique des scies, bien entendu, selon un procédé tout nouveau — par laminage et non plus par martelage comme on le faisait auparavant. Des ressorts de montre aussi — Besançon et la Suisse sont proches, En 1825 naît l'usine de Valentigney où l'on installe le laminage à chaud. En 1833 c'est l'usine de Terre Blanche où l'on fabrique des outils forgés. Un peu plus tard la même usine lance les fameux moulins à café...

Malgré cela les évènements politiques sont tels que les affaires se ralentissent. Le chômage menace, peut-être va-t-on être obligé de fermer les usines...

La bonne fée

Une usine de laminage est une affaire sérieuse, virile s'il en fût. Imagine-t-on une chose moins frivole, moins « féminine » ?... C'est pourtant un caprice féminin, une pure frivolité qui va venir en aide aux usines Peugeot. La bonne fée la Mode apparaît — elle porte une crinoline. « Dieu que c'est laid ! » s'écrient les hommes. « C'est vraiment trop adorablement chou ! » déclarent les femmes. Elles le disent un peu autrement, bien sûr, selon le langage élégant de l'époque mais enfin le sens y est, et cela signifie : « J'en veux ! ». Et ce que femme veut !... Pour faire « la cage », les baleines — en baleine, si l'on peut dire — sont trop chères. La lame d'acier, mince et souple va les remplacer. En 1857 le moulin de Beaulieu sur le Doubs est transformé à son tour. Chaque mois on y lamine 7 tonnes d'acier pour faire des cerceaux de crinolines. Oui, vous avez bien lu : 7 tonnes d'acier par mois ! Qui osera dire après cela que cette mode était absurde?...

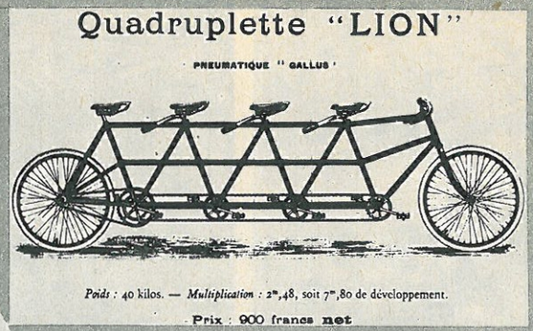
Le propre de la mode, malheureusement, c'est d'être versatile. L'empire s'écroule et la crinoline s'aplatit avec lui. Il faut chercher des débouchés nouveaux. L'usine de Terre-Blanche commence la fabrication des fourches en acier. C'est fort bien, mais cela est insuffisant. Et c'est alors qu'apparaît...

Vue aérienne des usines de Beaulieu en 1955.



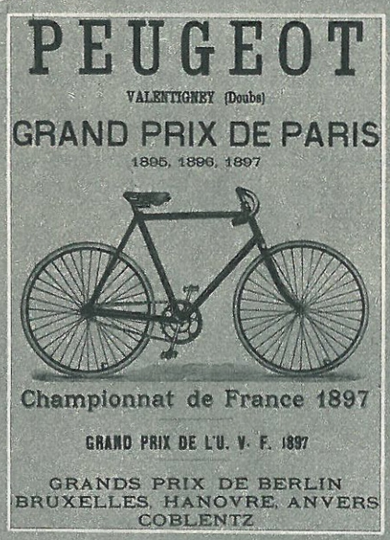
www.fichesonline.com









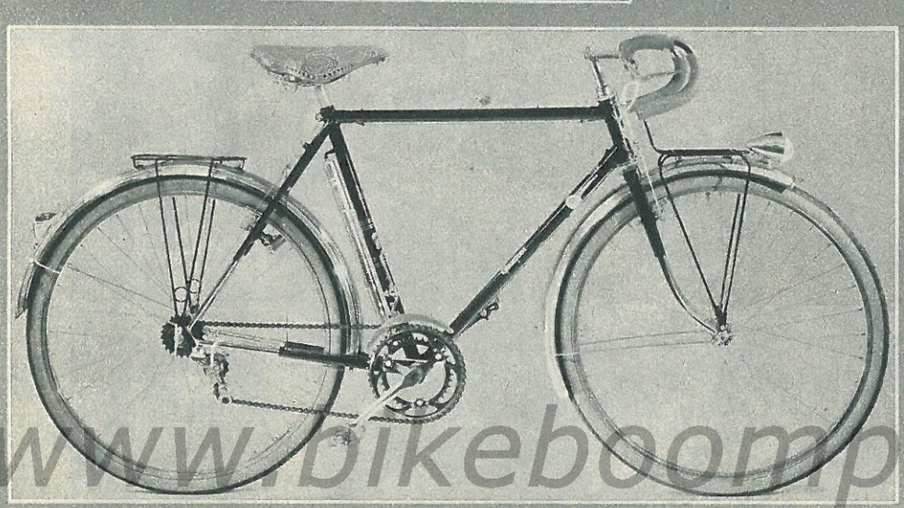


La première bicyclette

C'est à Valentigney qu'elle est née et son principal artisan est originaire de Valentigney. En 1882 — souvenez-vous de cette date, amateurs des « deux roues » ! — Auguste Doriot construit le « grand Bi ». Drôle de machine, avec sa roue avant gigantesque où s'accrochent les pédales et sa roue arrière minuscule. On imagine les difficultés qu'on avait à sauter en selle, au bon moment, comme sur un cheval rétif. Et aussi les difficultés de s'arrêter sans se casser la figure... Mais respect à l'ancêtre. Ce grand « Bi », ridicule aujourd'hui, est à l'origine de tous les « deux roues » modernes, et à l'époque il faisait figure d'un terrible révolutionnaire — songez-donc, un engin qui marche tout seul... enfin, pratiquement tout seul...

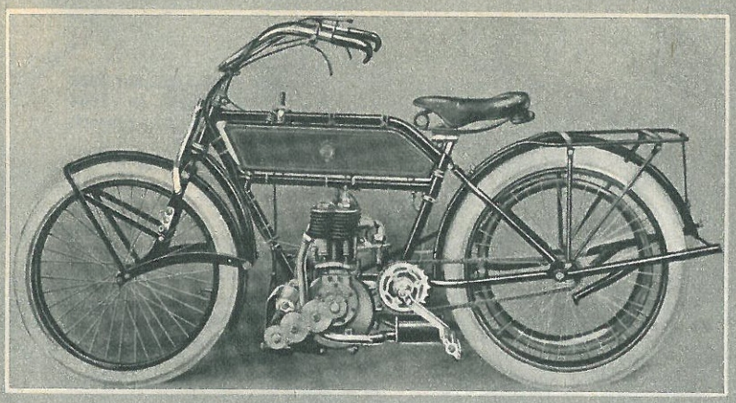
Évidemment l'apparition d'une machine aussi insolite frappe les esprits et provoque des quolibets. Il est plus facile de railler que de chercher à comprendre. Les habitants des villages voisins s'esclaffent : « Ceux de Valentigney? Oh, ce sont des malins ! Ils ont même inventé mieux que ça. Ils ont inventé le fusil à canon courbe, pour tirer dans les coins... » Blaguez, blaguez, bonnes gens. Le « grand Bi » est ridicule, d'accord. Mais il s'agit de voir pourquoi il l'est, qu'est-ce qui ne marche pas dans sa conception? On y mettra du temps, tout le temps qu'il faudra, deux, trois ans...

Et trois ans plus tard le premier vélocipède est construit, déjà sensiblement pareil à ses frères d'aujourd'hui du moins quant à la forme. Il a deux roues égales et la traction se fait par chaîne. Le succès de ce modèle est tel qu'avant la fin de l'année un premier atelier de montage est installé. L'année suivante, la fabrication en série devient une nécessité. 300 ouvriers travaillent à l'usine de Beaulieu. L'Exposition Universelle de 1889



LA BICYCLETTE 1956

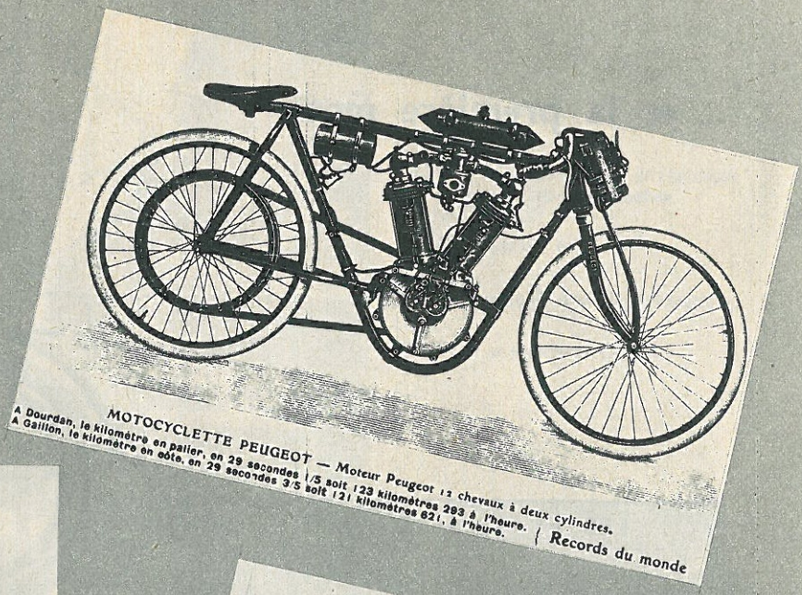
www.bikeboompeugeot.com



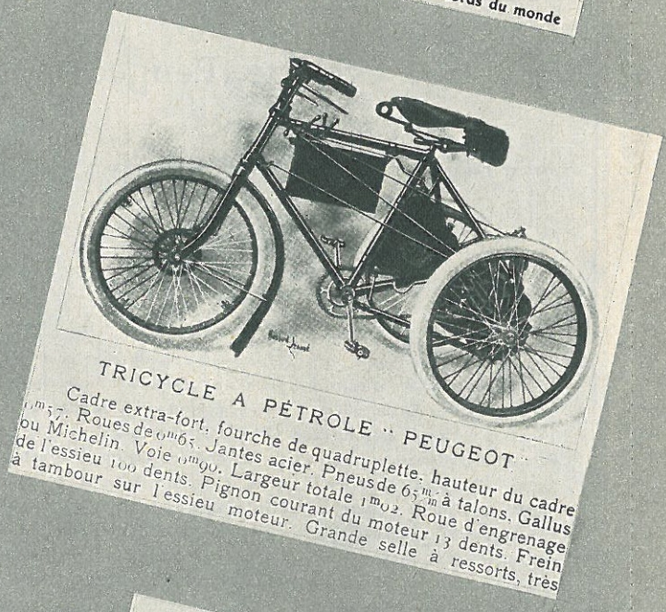
consacre définitivement la bicyclette « Lion ». Le deux roues a fait son entrée dans le monde.

On ne fabrique pas seulement des bicyclettes à Beaulieu, mais aussi des tricycles, voire des quadricycles à pétrole, — avec frein sur la roue arrière, s'il vous plaît! On commence à monter les premiers pneumatiques sur les machines. Tout de même, cela reste encore du luxe et la panoplie du parfait vélocipédiste de l'époque ne comporte pas encore la pompe. Cette panoplie se compose essentiellement d'une sacoche contenant une clef et une burette. Et pour des raffinés, vraiment soucieux de leur confort on y ajoute une cravache. Pour chasser les chiens.

A présent le temps ne marche plus à l'allure incertaine du « grand Bi ». Il court, le temps, il vole, il roule... Chaque année, chaque mois presque apporte un perfectionnement nouveau. C'est le pneumatique qui se généralise. C'est une voiture à gazoline (4 roues, il est vrai) qui se révèle capable de faire Paris-Brest et retour — 2.000 km. sans avarie. Beau record pour le temps. Puis apparaissent les premiers roulements à billes « Lion », puis les tubes Peugeot en acier laminé font leur entrée en fabrication... A mesure que les machines se perfectionnent, la demande augmente, l'usine s'étend d'avantage, occupe plus de personnel. Une crise grave cependant menace. Des capitaux étrangers commencent à s'intéresser à cette industrie. Il est toujours dangereux de provoquer un intérêt trop vif chez les voisins — où cela va mal chez vous et ils se moquent de vous. Où cela va bien et ils veulent vous annexer. C'est se qui se produit en l'occurence. Et il faut beaucoup d'énergie et une ferme décision pour repousser les offres tentantes. La maison le fait cependant et publie un manifeste dans les grands journaux vélocipédiques (il y en a déjà). Peugeot entend rester la grande marque nationale et ne pas faire appel aux capitaux d'outre-mer.

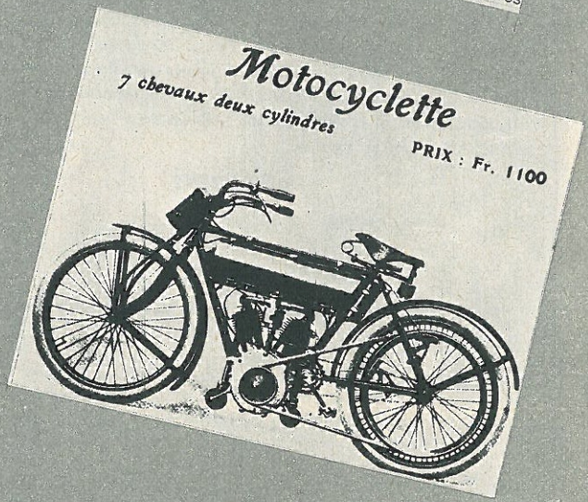


MOTOCYCLETTE PEUGEOT — Moteur Peugeot 12 chevaux à deux cylindres.
A Dourdan, le kilomètre en palier, en 29 secondes 1/5 soit 123 kilomètres 293 à l'heure.
A Gaillon, le kilomètre en côte, en 29 secondes 3/5 soit 121 kilomètres 821, à l'heure. } Records du monde

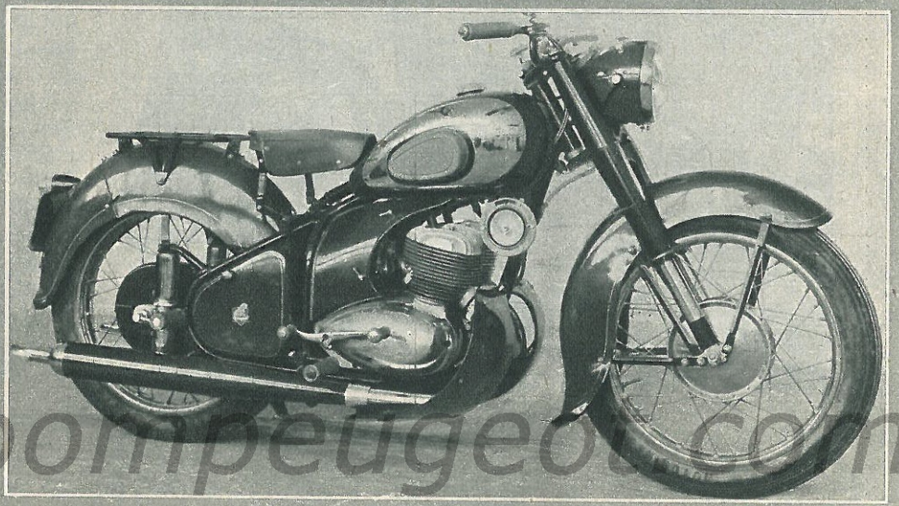


TRICYCLE A PÉTROLE " PEUGEOT "

Cadre extra-fort, fourche de quadruplette, hauteur du cadre 0m57. Roues de 0m65. Jantes acier. Pneus de 65m/m à talons. Gallus ou Michelin. Voie 0m90. Largeur totale 1m02. Roue d'engrenage de l'essieu 100 dents. Pignon courant du moteur 13 dents. Frein à tambour sur l'essieu moteur. Grande selle à ressorts, très

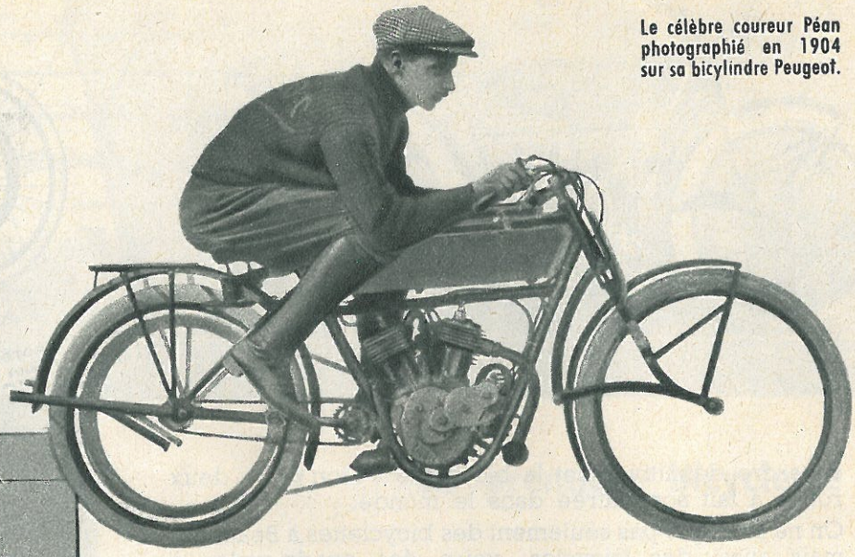


LA MOTO 1956



www.bikeboompeugeot.com

... et la première moto



Le célèbre coureur Péan photographié en 1904 sur sa bicylindre Peugeot.

LES FILS DE PEUGEOT FRÈRES

Motocyclette Peugeot

MODÈLE 1904

Moteur Peugeot. — Soupape d'admission automatique 2 1/2 H. P.

PRIX : FR. 850

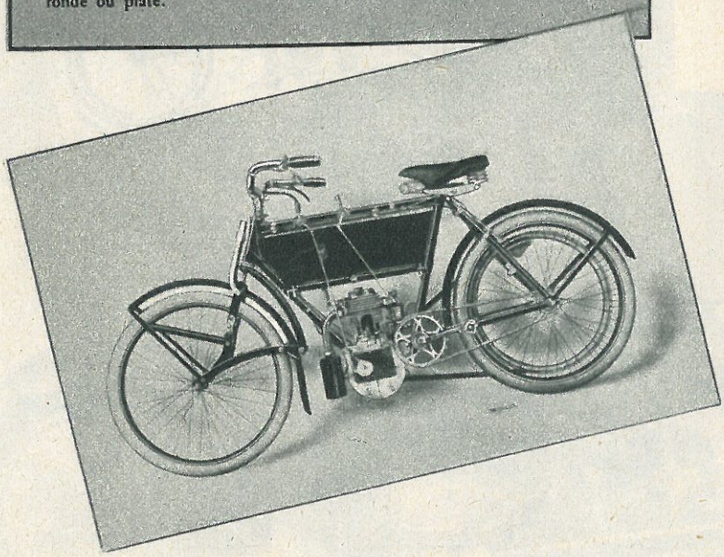
DESCRIPTION. ✧ Cadre : 0m55, brisé à sa partie inférieure pour l'ajustage du moteur et entretoisé par une traverse soutenant le réservoir. ✧ Réservoir nickelé sur cuivre, à trois compartiments, contenant : huile à l'avant ; bobine et accumulateurs au milieu ; essence à l'arrière. ✧ Carburateur Longuemare, réglage d'air commandé ou réglage d'air automatique. ✧ Pompe de graissage à l'avant, extérieure, à viseur. ✧ Robinet purgeur pour huile et essence. ✧ Transmission par courroie trapézoïdale. ✧ Allumeur Nilmélior indéréglable. ✧ Bobine Nilmélior avec bornes facilement accessibles. ✧ Accumulateurs Dipin de 20 ampères heure, permettant un parcours de 1.800 à 2.000 kilomètres sans recharge. ✧ Lève-soupape fonctionnant par le retard à l'allumage à l'aide d'une manette fixée au cadre et oscillant autour d'un secteur. ✧ Deux freins : l'un, sur jante arrière ; l'autre, sur jante poulie, actionnés par deux leviers fixés de chaque côté du guidon. ✧ 1/2 garde-boue supplémentaire à l'avant. ✧ Haubans renforçant la fourche avant. ✧ Roues de 0m650. ✧ Pneus "*Lion*" de 0m055. ✧ Dessin, page 18.

SUPPLÉMENT

Pneus de 0m065. . . . . Fr. 15 »

RENSEIGNEMENT

Sur demande, la motocyclette est livrée au même prix avec courroie ronde ou plate.



A la première aube du XXe siècle, l'usine de Beaulieu occupe plus de 750 ouvriers. Des succursales ont été installées dans toutes les grandes villes de France et à Bruxelles. C'est l'époque où la bicyclette est reine, « la petite reine » du jour.

Mais déjà, insidieusement, la traction à moteur gagne du terrain. L'automobile (les gens « bien » disaient alors « un automobile », comme nous disons aujourd'hui « un aéronef » et avec aussi peu de raisons pour le faire) l'automobile reste encore un engin vaguement mystérieux et redoutable. Les chiens aboient, les gens fuient à son approche... Mais déjà le goût de la vitesse s'est installé dans les cœurs. On a envie d'aller vite. Et c'est ainsi que naissent ces bêtes étranges, espèces de mille-pattes du mode vélocipédiste — des tandems d'abord, puis des triplettes, des quadruplettes, des multiplettes... Plus on est nombreux, plus on va vite ! Entre nous, ce n'est pas une solution.

Aller vite, économiquement. Tout le problème est là. Le tricycle à moteur de Dion-Bouton n'est pas mal : 1 cheval 3/4, 35 km à l'heure et il monte les côtes tout seul « sans pédaler ». Bel engin, ma foi ! Mais au catalogue de la même année 1899 voici que nous voyons entre quelques fantaisies, telle cette « bicyclette sans chaîne », une grande nouveauté : une moto, une vraie moto, à deux roues et à 1 CV 5.

Le départ est donné. Désormais la moto va rouler à bonne allure vers la perfection. Il est amusant de feuilleter les catalogues Peugeot des années suivantes. En 1900 on y trouve encore des fantaisies cyclistes, comme la bicyclette pliante du capitaine Gérard. On y trouve aussi le quadricycle à pétrole avec moteur Peugeot — vitesse de 20 à 35 km/h... Mais dès 1902 apparaissent à la fois la moto 5 CV et la première voiture populaire : la Bébé Peugeot. En 1905 on a déjà le choix entre les motos monocylindriques et les deux cylindres. La moto 12 CV atteint à Dourdan 123 km 293 à l'heure et fait le kilomètre en palier en 29" 1/5. La même, à Gaillon, fait du 121 km 621 à l'heure et le kilomètre en côte en 29" tout rond, établissant ainsi les premiers records du monde. Le prix de ces motos est relativement élevé, mais le catalogue de 1907 nous offre déjà une moto légère de 1 CV 3 pour le prix de 825 fr. prix qui est une espèce de record, lui aussi, puisque deux ans auparavant, le moteur seul coûtait plus que cela...

Et cela continue ainsi. Jusqu'au jour — en 1926 — où se constitue la société autonome Cycles Peugeot, uniquement consacrée à la fabrication des cycles et de motos. Pour une industrie, le fait d'avoir sa société à elle équivaut à une majorité légale. L'industrie des Cycles est désormais adulte.

www.bikeboompeugeot.com



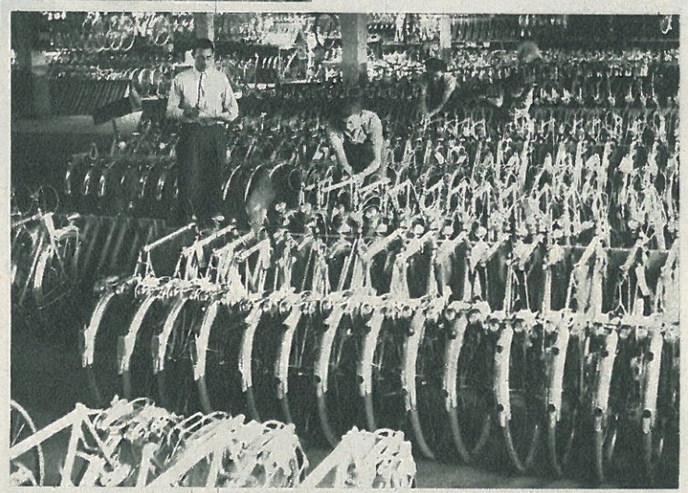
1

1. Vue du hall de tournage de l'outillage général à l'usine de Beaulieu.

2. L'entrepôt des vélos.

3. Une chaîne de montage des scooters.

4. Avant le contrôle « client ».



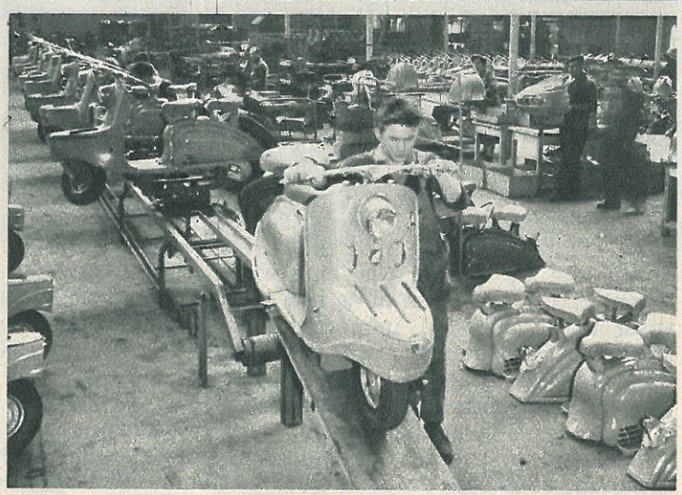
2

Aujourd'hui

Sur les pentes du Jura poussent des sapins noirs. Dans le creux des vallées poussent les usines. Celle de Valentigney, occupe à elle seule 200.000 m². C'est une véritable ville où travaillent plus de 3.500 ouvriers et employés. Chaque année Beaulieu-Valentigney produit 220.000 véhicules — bicyclettes, vélomoteurs, motos, scooters... Chaque année? Non pas, car la production s'accroît sans cesse et l'on ne peut parler que des chiffres de l'année en cours. Demain, certainement, on fera mieux.

Dire qu'une usine est moderne, c'est user d'un pléonasme — une usine d'aujourd'hui est moderne par essence et par nécessité. Le modernisme de Valentigney n'est pas de « faire moderne » à priori, il est avant tout intelligent. Intelligent, l'atelier de chromage, sorte de chef-d'œuvre du genre, ou une chaîne saisit la pièce — un cadre, mettons — la plonge dans des cuves, la nettoit, la polit, la fignole... Le tout sans, presque, l'aide des hommes. Cela, c'est du vrai travail à la chaîne — c'est la chaîne qui fait tout le travail. Intelligentes, prodigieusement intelligentes, ces machines outils (elles sont 3.000) qui savent tout faire et qui ont été faites ici, sur place — conception et réalisation... Intelligent, surtout, le système de contrôle, de la vérification des pièces. Habituellement ce contrôle est exercé par une sorte de laboratoire, éloigné de la production, presque abstrait. Le temps de signaler une faille, une erreur et déjà un certain nombre de pièces défectueuses est loin, parti courir le monde. Fâcheux!...

Ici la vérification — et combien impitoyable! — se fait sur place, dans l'atelier même, presqu'à côté de la machine. De cette façon, la moindre défectuosité est immédiatement signalée et corrigée sans délais. Il n'y a plus de risque de voir fuir les pièces mauvaises... C'est toute cette somme d'intelligence qui fait la qualité Peugeot.

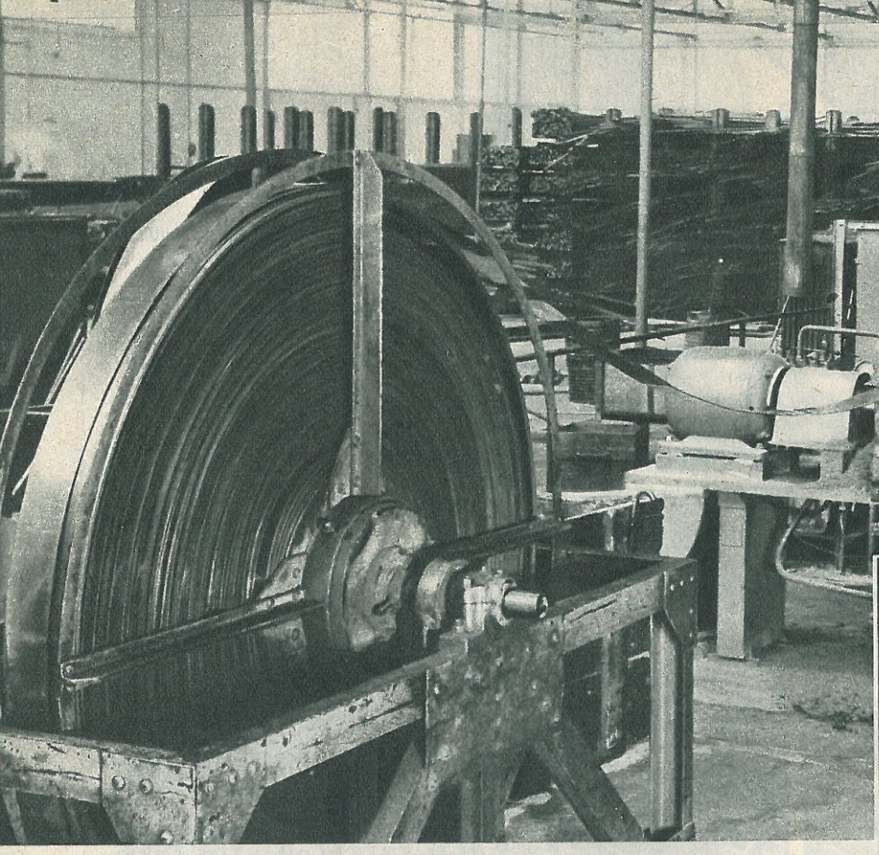


3



4

www.bikeboompeugeot.com



1

En fin de « conte »

Nous avions parlé de contes et légendes tout à l'heure. N'est-elle pas digne d'être une légende, cette histoire d'un effort continuel vers le mieux, vers l'idéal mécanique parfait dont rêve tout usager... et tout constructeur?

Connaissez-vous la Vouivre? C'est un personnage et même un grand personnage du Pays de Montbéliard. Peut-être un serpent, peut-être une jolie fille, en tout cas, certainement, une fée qui porte au front une escarboucle dont le pouvoir est immense. Un jour, un garçon du pays a surpris la Vouivre qui se baignait dans le lac de la forêt et il lui a dérobé son escarboucle magique. Et il l'a apportée à son père :

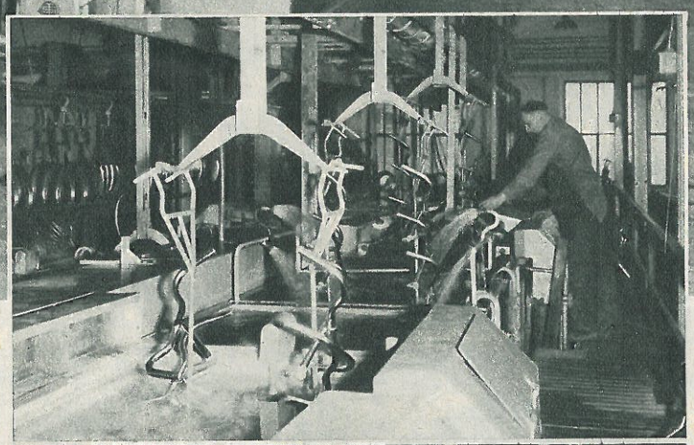
— C'est l'escarboucle de la Vouivre, papa. Elle change en or le fer et l'acier.

— C'est très bien, dit le père. Tu t'es montré adroit en cette affaire parce qu'il n'est sûrement pas facile de duper une fée qui est à la fois serpent et femme. Maintenant prouve-moi que tu es non seulement adroit, mais aussi intelligent. Va immédiatement rejeter dans le lac de la forêt cette escarboucle! Parce que le fer est plus utile que l'or.

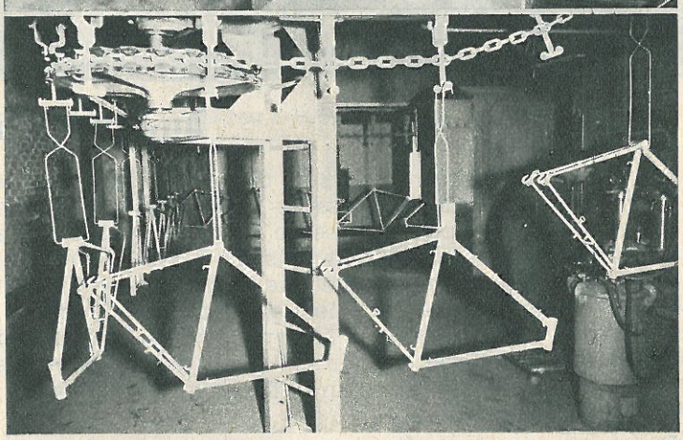
C'est une légende du pays Montbéliardais. Et, avouez, que ces gens-là connaissent un peu la question!...

Et maintenant que la légende est finie, alors que l'histoire continue, vous êtes en droit de vous demander le pourquoi du titre : « L'antre du Lion »?... Tout simplement parce que c'est le lion Peugeot qui proclame :



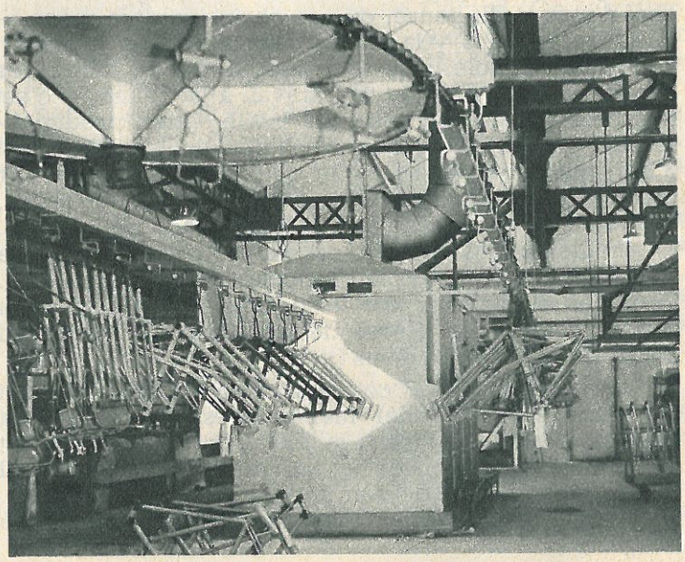


2



3

1. Vue générale de la machine à fabriquer les tubes, entièrement conçue et construite par la Société des Cycles Peugeot.
2. Le nouvel atelier de nickelage-chromage.
3. 4. La chaine d'émaillage des cadres de bicyclettes.

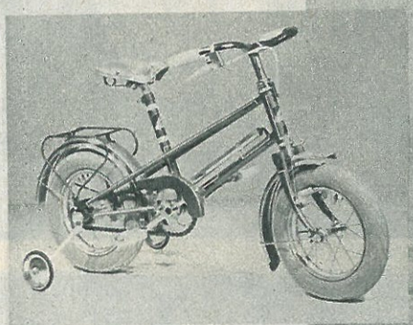


4

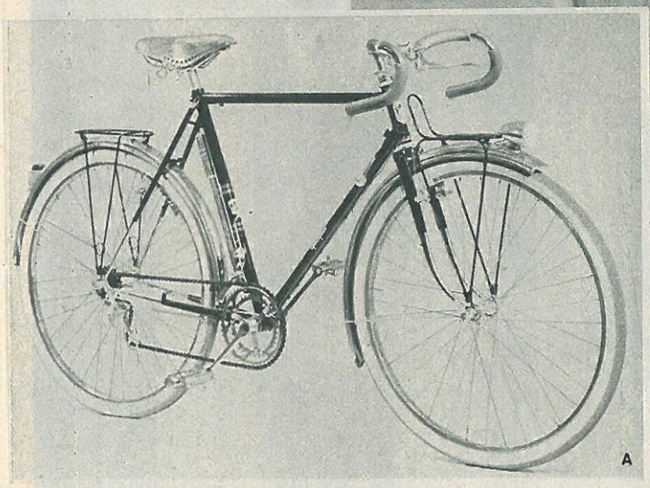
www.bikeboompeugeot.com

Coup d'œil sur les fabrications Peugeot 1956 ...

les bicyclettes



Modèle « lionceau » pour enfant de 3 à 6 ans.



A



B

PEUGEOT détient toujours et de loin le record de production pour toute l'Europe Continentale.

Ses bicyclettes doivent leur réputation mondiale à une qualité et un fini dans la présentation qui restent incomparables.

Les bicyclettes 1956 bénéficient des derniers progrès techniques. Le chromage et l'émaillage en particulier, ont fait l'objet de perfectionnements qui les rendent pratiquement inoxydables.

La gamme des modèles 1956 comprend toute une série de bicyclettes d'enfants depuis le jeune âge, des modèles pour la route, le grand tourisme, le sport et la course, ainsi que des bicyclettes du type porteur. Coloris variés dans chaque série.

A. Une bicyclette de la série Luxe inoxydable.
B. La bicyclette « course compétition », modèle avec lequel Ockers a remporté le Championnat du Monde.

www.bikeboompeugeot.com

les bicyclettes d'enfants.

PEUGEOT présente, comme chaque année, toute une gamme complète des bicyclettes d'enfants. Ces machines sont fabriquées avec la même technique, les mêmes aciers et le même fini que ses bicyclettes d'adultes de renommée mondiale.

Pour « les tout petits » (de 3 à 6 ans) :

Le modèle lionceau type PP.18 : Roues de 300 superballon. Couvre-chaîne. Porte-bagages. Frein AV. Livré avec stabicycles, pompe, fanion.

Pour les garçonnets et les fillettes :
Plusieurs modèles correspondant aux diverses tailles. Toutes ses bicyclettes ont :

Cadre soudé. Garde-boue métal léger nervurés à bandeaux. Pneus 1/2 ballon. Roue libre. 2 freins acier à câbles type Béborex. Guidon sport chromé. Poignées caoutchouc. Couvre-chaîne. Selle cuir. Porte-bagages sport. Pompe. Fanion.

Les bicyclettes fillettes sont livrées avec un cadre berceau. 4 tailles :

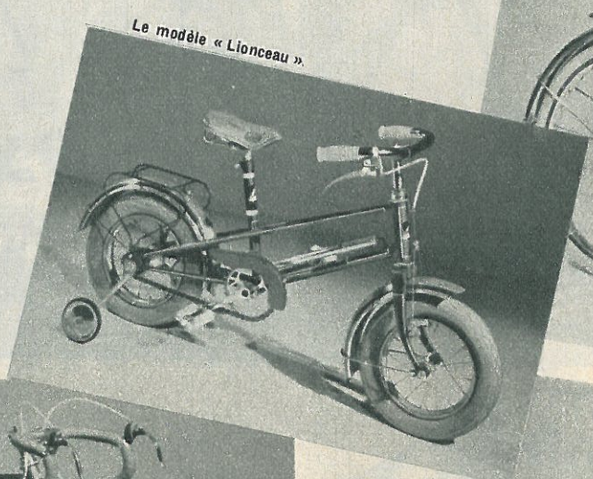
6 à 8 ans	:	cadre de	38.	Roues de 450
8 à 10 —	:	—	42.	— 500
10 à 12 —	:	—	46.	— 550
12 à 14 —	:	—	50.	— 600



Au salon du cycle, cette jeune visiteuse fait son choix.

Pour les jeunes sportifs : un modèle sport type PG.17 ; Cadre soudé hauteur 50 cm. Roues de 600 × 35. Entre-jambes : 710. Garde-boue sport métal léger nervurés à bandeaux. Pneus de 600 × 35. Roue libre 3 dentures. Dérailleur Simplex Tour de France 3 vitesses. 2 freins acier course type Béborex. Guidon course à potence réversible. Couvre-chaîne. Pédales course. Selle course Junior. Porte-bagages sport. Support éclairage. Pompe. Fanion.

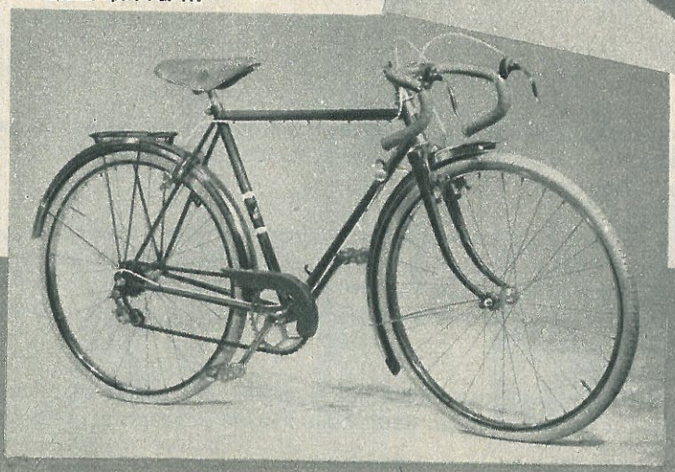
DU PLUS JEUNE AGE A L'ADOLESCENCE... UNE BICYCLETTE PEUGEOT.



Le modèle « Lionceau ».



Un modèle garçonnet.



Modèle sport PG. 17.

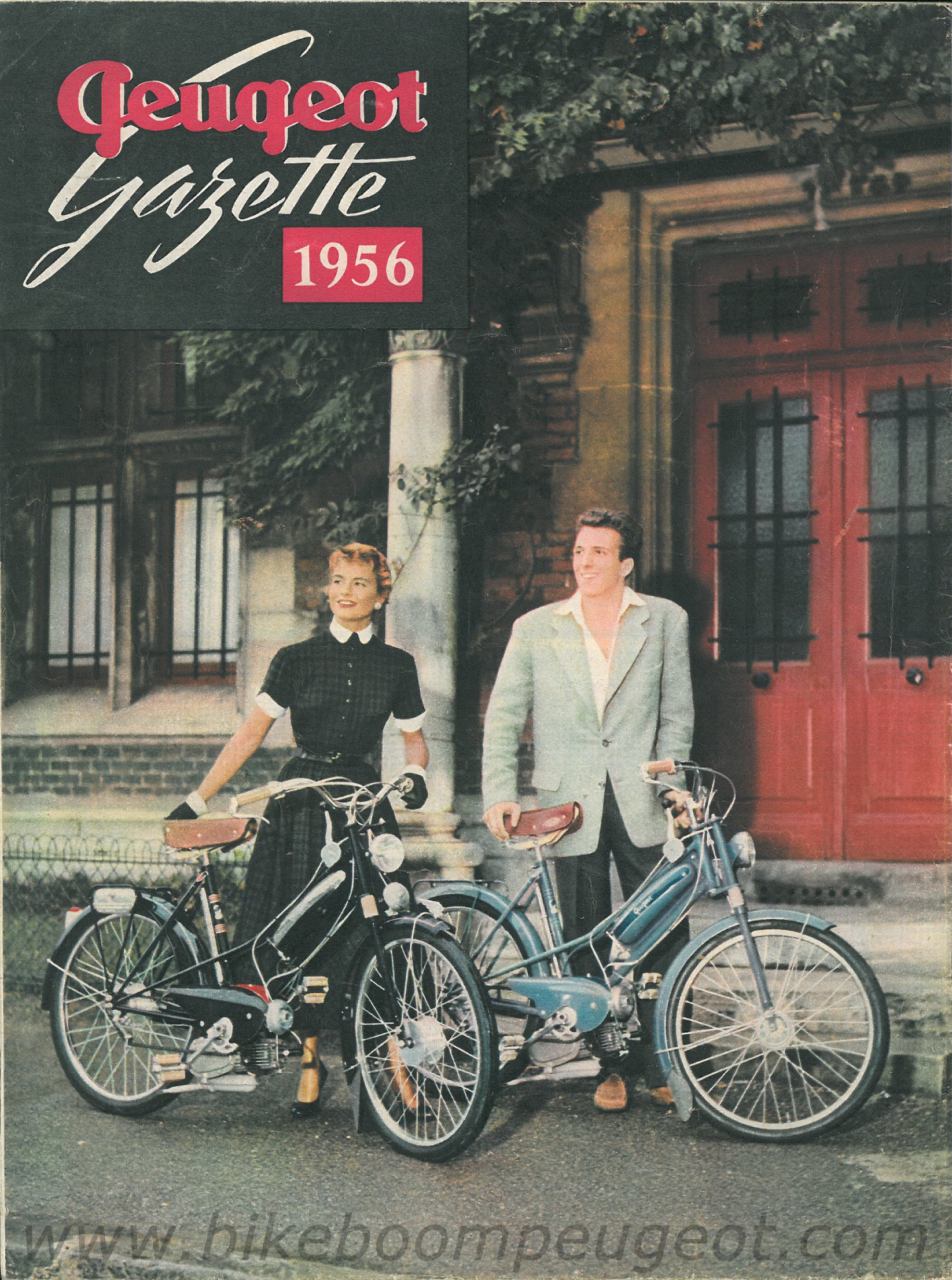


Un modèle fillette.

www.bikeboompeugeot.com

Peugeot Gazette

1956



www.bikeboompeugeot.com