

PEUGEOT (1900 - 1926)

Rahmennummern Fahrräder, 2. Nummerierung

Lenkkopfschilder

Lenkkopfschilder können ersetzt werden, daher bitte auf die originalen Niete achten (siehe Fotos)! Wenn Zweifel bestehen, nicht ausschließlich nach dem Lenkkopfschild datieren!

Lenkkopfschild

No. 2 (1902-1907)Rahmennummer
1(?) bis ~ 137.000Legende:
PEUGEOT VALENTIGNEY

Lenkkopfschild

No. 3 (1907-1920/21)Rahmennummer
~ 137.000 to ~ 630.000Legende:
PEUGEOT VALENTIGNEY

Lenkkopfschild

No. 3.1 (1921)

Spätes LKS No. 3.
Bei Fahrrädern mit
Rahmennummern um
600.000 (1921)

Wechsel von 3 zu 3.1
noch nicht verifiziert.

Legende:
PEUGEOT VALENTIGNEY



Lenkkopfschild

No. 4 (1921-1925)

Rahmennummer
~ 630.000 bis ~ 999.999(?)

Legende:
PEUGEOT PARIS



Einige Details an den Rahmen änderten sich zwischen 1900 und 1926 (auf der Produktionslinie als 1 bis 9 gekennzeichnet)

Um ein Peugeot zu datieren sollte man primär Details des Rahmens verwenden. Alles was angeschraubt ist, könnte auch ersetzt worden sein. Bremsen, Lenker, Naben usw. taugen nur zur Datierung, wenn es sicher ist, dass sie original sind.

Es gibt sehr viel mehr zusammengebastelte Peugeot-Fahrräder da draußen als original erhaltene. Wenn ein Fahrrad über einige Jahrzehnte hinweg benutzt wurde, sind ausgetauschte Teile normal.

Um möglichst original erhaltene bzw. gut dokumentierte Peugeot-Fahrräder der Epoche 1900 - 1926 als Vergleich heranzuziehen, können Sie meine Webseite besuchen und diese Liste heranziehen. Nur eine Rahmennummer vergleichen zu wollen wird nicht zwangsläufig zu einem korrekten Resultat führen. Man sollte systematisch vorgehen und die aufgeführten Punkte vergleichen, um ein valides Ergebnis zu bekommen.

Ein Beispiel: Die Rahmennummer 100.000 findet sich in der Produktionslinie von Peugeot mindestens fünf Mal!

Detail 1

Die Sitzstreben ändern sich mit dem Jahr 1902 von gerade (alle Modelle) zu gekröpft (bei den meisten Modellen). Parallel dazu das Lenkkopfschild von Nr. 1 zu Nr. 2 (s. oben).

Detail 2

Ab 1902 werden Innen- statt Außenmuffen für die meisten Rahmen verwendet (mit Ausnahme des Sport-Modells).

Detail 3

1903: Die Gabelköpfe ändern sich von Version 1 zu Version 2 (s. Abb.). Ebenso entfällt die Muffe am Sattelrohr (s. Abb.).



Gabelkopf Version 1 (1894? - 1903)



Gabelkopf Version 2 (1903 - 1907)

Sattelrohr-Muffe
(1902 - 1903)



Detail 4 / 4a

4: Gabelschaft mit einem Innendurchmesser von 25,4 mm/1" (1902 - 1904) ändert sich zu einem Innendurchmesser von 22,3 mm (1904 - 1909). Das Wechseljahr 1909 ist noch nicht ganz gesichert!
4a: Ab 1909(?) bis heute Innendurchmesser 22,0 mm. Lenkerschäfte entsprechend.

Detail 5

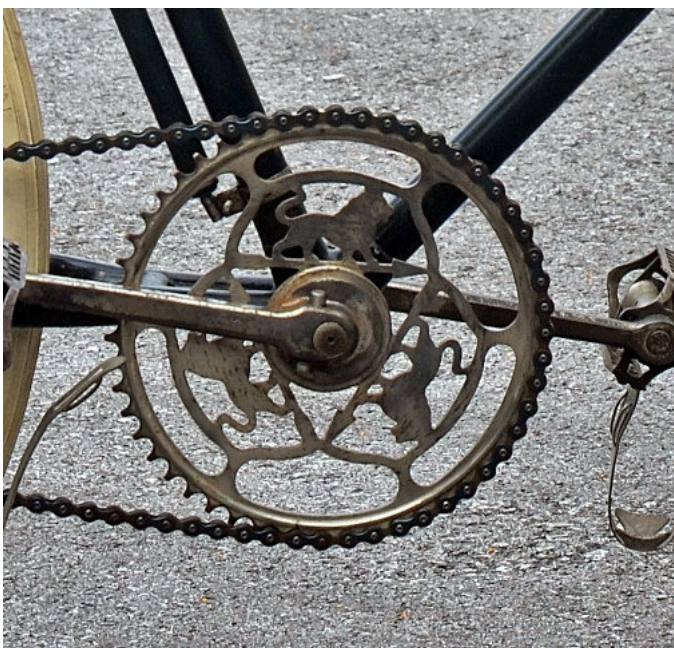
1907: Der Gabelkopf ändert sich erneut von Version 2 (s. oben) zu Version 3 (s. Abb.).



Gabelkopf Version 3 (1907 - ~ 1939)

Detail 6

1909: Das Kettenblatt mit den drei Löwen ersetzt bei den meisten Modellen die älteren Formen. Es wird noch Jahre wahlweise mit Teilungen von 25,4 mm / 1" oder 12,7 mm / 1/2" geliefert, bevor sich die Halbzollvariante durchsetzt.



Kettenblatt mit den drei Löwen (1909 - 1926)

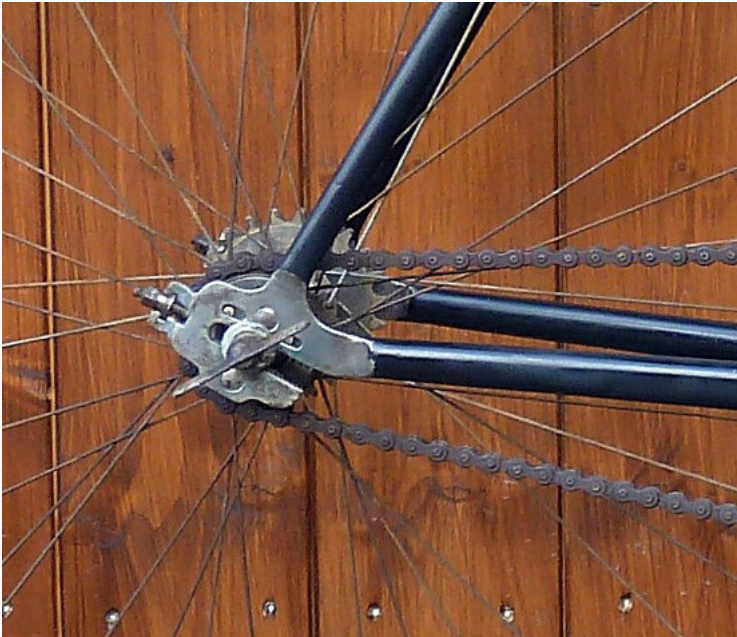
Detail 7

1914: Geschweißter Rahmen für das Sportmodell 'Tour de France'. Die Sitzstreben sind nun an das Sattelrohr geschweißt.

Zuerst sind geschweißte Rahmen nur bei manchen Sportmodellen erhältlich, später auch für Tourenmodelle, bis fast ausschließlich geschweißte Rahmen verkauft werden (ab 1922 bis 1925).

Detail 8

'Pattes arrière Système Christophe', spezielle Ausfallenden für Wendenaben, ab 1914 bis 1925. Dieses System ist nur in Verbindung mit geschweißten Rahmen erhältlich.



Pattes arrière Système Christophe (1914 - 1925)

Detail 9

Ab 1922 - 1925: Alle Modelle mit geraden (oder annähernd geraden) Sattelstreben (Ausnahme: Kinderräder). Alle Modelle nun mit geschweißten Rahmen, außer Type E.

Es gibt sehr viel mehr Details, allerdings würde das den gesetzten Rahmen für dieses kleine Tutorial sprengen und die Sache sehr verkomplizieren. Bei Beachtung der aufgeführten Details sollte aber die zeitliche Zuordnung eines Rahmens dieser Periode gelingen.

Sollten Sie noch Fragen zu alten Fahrrädern der Marke Peugeot haben, können Sie mich gerne kontaktieren: contact@vintage-bicycles.de

Die Rahmennummernlisten werden kontinuierlich erweitert bzw. verfeinert. Bitte die Versionsnummer beachten (Kopfzeile).

Sollten Sie Informationen oder Fahrräder dieser Epoche besitzen, bin ich immer für gute Fotos und Daten dankbar. Es ist nämlich durchaus aufwändig eine valide Nummernliste für Fahrräder zu erstellen, wenn diese als Quelle ausfallen, weil sie selbst nicht datiert werden können - im Gegensatz zu den meisten Produkten aus Deutschland (Jahreszahlen auf den Naben bzw. deren Teilen).

Ein Wort zur Produktionslinie

Die Produktionslinie wurde anhand vorliegender Garantiescheine, Rechnungen und anderer Dokumente erstellt. Verfeinert wurde sie durch einen Abgleich mit einer großen Menge von Fahrrädern und deren Details in Verbindung mit fast durchgängigem Katalogmaterial der Firma Peugeot. Trotzdem handelt es sich um eine idealisierte, geglättete Linie. Abweichungen können vorkommen, aber nur zu älteren Daten hin. Diese Abweichungen liegen aber in einem Bereich, der mittlerweile vernachlässigbar erscheint.

Periode Erster Weltkrieg

Die einzige unsichere Periode erstreckt sich auf die Produktion während des 1. Weltkriegs. Hier ist es möglich, dass die volle Produktion zu Beginn des Kriegs noch gefahren, nachher aber fast vollständig zugunsten der Munitionsfabrikation zurückgefahren wurde (Peugeot produzierte während des 1. Weltkriegs Artilleriemunition). Parallel dazu brach auch die Nachfrage nach Fahrrädern ein. Fahrräder wurden dann vor allem aus Lagerbeständen verkauft.

Mögliches Szenario: Ein Fahrrad, das nach dieser Liste 1918 produziert wurde, könnte auch schon früher, etwa 1915 oder 1916 gefertigt worden sein und kam erst später in den Handel. Da es aus dieser Periode keine Kataloge gibt (nur eine Preisliste), ist ein Abgleich sehr schwierig bis fast unmöglich. Man muss sich somit für diese Jahre mit einer gewissen Unschärfe abfinden.

Zur Beachtung:

Meine Recherchen und Ergebnisse sind nur für den privaten Gebrauch frei. Nicht für gewerblichen Gebrauch! Sollten Sie eine Veröffentlichung wünschen, bitte kontaktieren Sie mich: contact@vintage-bicycles.de.
bei nicht autorisierter Veröffentlichung behalte ich mir rechtliche Schritte vor. Danke für ihr Verständnis.

Please notice:

My investigations are free for private use only. Not for commercial use! If you want to publish it please contact me: contact@vintage-bicycles.de
Unauthorized publishing causes legal consequences. Thank you for your appreciation.