

● Guarantee certificates / invoices

----- Idealized production line

4 Detail changes see sheet below

List rechecked with bicycles and catalogues.
Last check:
TT 10.2017

Badge No. 4

Badge No. 3/3.1

Badge No. 2

PEUGEOT (1900 - 1926)

Seconde numérotation des cadres

Plaques

Les plaques peuvent avoir été remplacées, regardez les rivets s'ils sont originaux (voir images). S'il y a des doutes ne vous fiez pas seulement aux plaques pour dater votre vélo.

Plaque **No. 2** (1902-1907)

N° de série
1(?) à environ 137.000

Legende:
PEUGEOT VALENTIGNEY Gauche



Plaque **No. 3** (1907-1920/21)

N° de série
~ 137.000 à environ 630.000

Legende:
PEUGEOT VALENTIGNEY Droit



Plaque **No. 3.1** (1921)

Version de la plaque
N°3, retrouvée sur des vélos
après 600.000 (1921).

Changement de 3 à 3.1 non confirmé.

Legende:
PEUGEOT VALENTIGNEY Droit V2



Plaque **No. 4** (1921-1925)

N° de série
~ 630.000 à ~ 999.999(?)

Legende:
PEUGEOT PARIS Gauche



Quelques détails sur la construction des cadres changent entre 1900 et 1926 (voir liste de 1 à 9)

Pour dater un vélo, utilisez premièrement les détails de la construction du cadre qui ne peuvent être changés facilement. Toute la viserie a pu être changée durant les dernières décennies.

Freins, guidon, moyeux, etc ne date le vélo que seulement si vous êtes sûr qu'ils sont des accessoires originaux.

Il y a beaucoup plus de vélo Peugeot "bricolé" que d'originaux, si un vélo est utilisé pendant des décennies il est normal que des pièces soient changées.

Pour voir à quoi ressemble un Peugeot de la période 1900-1926, comparez-le aux images de mon site Web et de cette liste. Attention, prendre un numéro de cadre et le faire correspondre dans cette liste ne fonctionne pas de manière fiable. Vous devez tout comparer pour obtenir un résultat valide. Par exemple, le numéro de cadre 100.000 peut être trouvé cinq fois dans la chaîne de production complète de Peugeot!

Detail 1

Les haubans changent de droits (sur tous les modèles) à coudés (sur la plupart des modèles) en 1902
apparition d'un nouveau badge (n ° 2).

Detail 2

Les raccords changent d'extérieurs à intérieurs (sur la plupart des modèles, à l'exception de certains modèles sport).

Detail 3

La tête de fourche est passée de l'ancienne version à la nouvelle version (voir exemple). De plus, le raccord situé sur le dessus du tube de selle a maintenant disparu.



Tête de fourche épaulée Version 1 (1894? - 1903)



Tête de fourche épaulée Version 2 (1903 - 1907)



Raccord du tube de selle
(1902 - 1903)

Detail 4 / 4a

4: Tube de fourche d'un diamètre intérieur de 25,4 mm / 1 "(1902 - 1904) remplacé par un diamètre intérieur de 22,3 mm (1904 - 1909?).

4a: À partir de 1909 (?) → le diamètre intérieur est de 22,0 mm. Guidon adapté en conséquence.

Detail 5

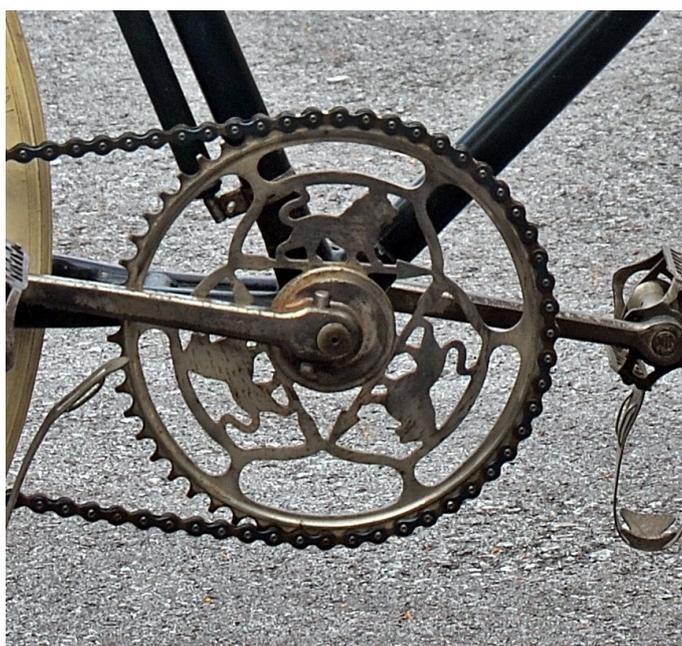
La tête de fourche est passée de la version 2 (voir ci-dessus) à la version 3 (voir exemple).



Tête de fourche Version 3 (1907 - ~ 1939)

Detail 6

Le plateau évolue des anciennes formes au plateau avec les trois lions (sur la plupart des modèles). Les dents au pas de 25,4 mm / 1 " et 12,7 mm / ½" peuvent être commandées parallèlement pendant plusieurs années avec ce plateau.



Plateau aux 3 lions (1909 - 1926)

Detail 7

Cadre soudé à l'autogène pour le modèle 'Course, Type Tour de France'. Les haubans sont maintenant soudés au tube de selle.

Au début, les cadres soudés ne sont disponibles que pour certains modèles sport, plus tard également pour les modèles de tourisme. Période de construction de 1914 à 1925.

Detail 8

Pattes arrière Système « Christophe » pour certains modèles sport en option. Ce sont des pattes spéciales pour le moyeu arrière permettant un montage rapide des roues arrière à deux pignons.

Ce système est uniquement disponible avec les cadres soudés sur les modèles sport.



Patte arrière Système Christophe (1914 - 1925)

Detail 9

Tous les modèles sont avec des haubans droits (sauf les modèles pour enfants).

Tous les modèles sont avec cadre soudé, sauf le type E (1922 - 1925).

Un mot sur la chaîne de production idéalisée

Cette ligne de production a été conçue à l'aide de certificats de garantie, de factures et d'autres documents. Elle a été affinée par l'ajustement avec de nombreux vélos et leurs détails en association avec les catalogues de Peugeot. C'est quand même une ligne idéalisée. Il pourrait y avoir quelques déviations de la réalité mais seulement dans le sens de dates plus anciennes. Mais cet écart est marginal, je pense...

Première Guerre Mondiale:

La seule période incertaine est celle de la Première Guerre mondiale. Il est possible que la production de bicyclettes Peugeot ait eu lieu en 1914 et 1915, comme d'habitude. En revanche, la demande de bicyclettes a stagné. Plus tard pendant la guerre, Peugeot a du produire des munitions pour l'artillerie.

Les vélos ont été vendus depuis des stocks de production plus ancienne. Scénario envisageable: un vélo fabriqué en 1915 ou en 1916 pourrait être vendu en 1917 ou en 1918. Il n'existe aucun catalogue pour les années de guerre et la modification de cette période est presque impossible. Nous devons donc accepter cette incertitude.

Il y a beaucoup plus de détails, mais pour une détermination rapide, ce petit tutoriel devrait vous aider. Si vous avez des questions sur les vieilles bicyclettes Peugeot, n'hésitez pas à me contacter:

contact@vintage-bicycles.de

Cette liste sera affinée en permanence, aussi veuillez considérer le numéro de version dans le titre.

Si vous avez des informations sur les vieux vélos Peugeot de cette époque ou même sur un vélo, je vous suis très reconnaissant pour toutes informations, dates et bonnes photos de motos.

Il est très compliqué de créer une liste lorsque les vélos eux-mêmes ne peuvent pas être datés comme ceux d'Allemagne (numéros de date sur les moyeux).

Merci de noter:

Mes recherches sont gratuites pour un usage privé uniquement, pas pour un usage commercial!

*Si vous souhaitez les publier, n'hésitez pas à me contacter: **contact@vintage-bicycles.de***

La publication non autorisée entraîne des conséquences juridiques. Merci pour votre appréciation.