

101.102

PEUGEOT



# CYCLES PEUGEOT

SOCIÉTÉ ANONYME RÉGIE PAR LES ARTICLES 118 A 150  
DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS COMMERCIALES  
R.C. MONTBÉLIARD B 875 550 451  
BEAULIEU - 25700 VALENTIGNEY - FRANCE

**101-102**

**roues de 2-14**

**roues de 2-16**

**roues de 2-17**



*Vous avez préféré un cyclomoteur PEUGEOT. La confiance que vous nous manifestez par votre choix sera renforcée par le plaisir que vous aurez à rouler sur ce cyclomoteur agréable et sûr.*

*Ce cyclomoteur est à la fois le fruit de notre expérience et le résultat de nos recherches dans les domaines de la sécurité, de la fiabilité et de l'économie.*

*Nous vous donnons, ci-après, quelques indications de réglage et d'entretien faciles à suivre, qui vous permettront de maintenir les qualités d'origine de votre cyclomoteur PEUGEOT.*

*Nous vous souhaitons « Bonne Route ».*

*Cycles PEUGEOT.*

## CARBURANT

La capacité est de 3,2 litres pour le réservoir avant et 3 litres pour le réservoir arrière.

Mettre dans le réservoir un mélange d'essence normale et d'huile spéciale pour moteur 2 temps. Le taux d'huile conseillé dans le mélange est de 4 %. Il n'y a pas lieu de l'augmenter pendant la période de rodage.

Ne jamais utiliser d'essence pure, le moteur non graissé serait mis hors d'usage.

Nous préconisons **ESSO MIX à 4%**, avec le lubrifiant **ESSO 2T. MOTOR OIL**

Cette préconisation résulte de notre collaboration technique permanente avec ESSO.

## BOUGIE

Lorsqu'au bout d'un certain temps, votre cyclomoteur commence à démarrer difficilement ou à moins bien fonctionner, cela est dû généralement à un mauvais état de la bougie : encrassement ou usure des électrodes.

Tous les 2 500 km, vérifiez donc votre bougie, nettoyez-la à la brosse métallique, et rapprochez les électrodes à 4/10 de mm.

N'hésitez pas à la remplacer dès la deuxième fois. Ayez toujours, pour cela, une bougie neuve dans votre sacoche. Pour une dépense minime, votre cyclomoteur retrouvera ainsi une nouvelle jeunesse.

Choisissez de préférence :

- MARCHAL 35/36 pour un usage habituel en ville sur de courts trajets, avec fréquents démarrages.
- MARCHAL 34 S ou EYQUEM 755 pour un usage habituel sur des parcours longs ou montagneux, principalement en été.
- MARCHAL 35 ou EYQUEM 705 S ou CHAMPION L 88 A ou AC 430 Z pour une utilisation normale en ville et sur route.

## ALLUMAGE

Le calage du volant magnétique a une très grande influence sur le bon fonctionnement du moteur. Il doit être précis.

Après les 500 premiers kilomètres d'utilisation, il est conseillé de faire vérifier le réglage du volant par l'un de nos concessionnaires.

# MISE EN MARCHÉ

Beaucoup d'usagers opèrent mal pour mettre leur machine en marche. Nous avons donc pris soin de détailler, de façon précise, la succession des gestes à faire pour vous permettre de prendre une bonne habitude dès le début, d'où la complexité apparente de nos recommandations. Mais rassurez-vous, à la troisième ou quatrième fois, vous ferez déjà tout cela sans y penser, en deux secondes. Notre cyclomoteur est d'un emploi aussi facile et aussi simple qu'une bicyclette.

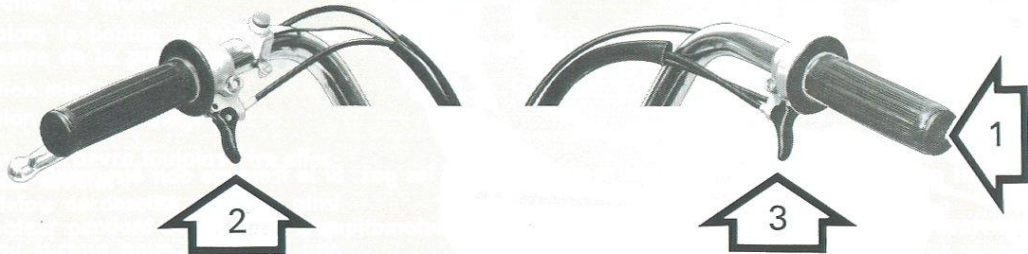
- 1 - Ouvrir le robinet de carburant en actionnant le bouton placé à la base du réservoir.
- 2 - Lancer le moteur.

Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut opérer de deux façons :

- A) Soit, par action du pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille, en procédant comme suit :
- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (1).
  - Appuyer à fond sur la manette d'air (2).
  - Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (3).
  - Actionner vivement la pédale au pied, en lâchant le décompresseur (3) lorsqu'elle arrive au point bas.
  - Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (1).
  - Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (2).
  - Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille.
  - Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

B) Soit en pédalant :

- Monter sur la machine.
- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (1).
- Appuyer à fond sur la manette d'air (2).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (3).
- Pédaler et prendre un peu de vitesse.
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (3) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (1) ; quelques secondes après, lâcher la manette d'air (2).



**En période froide**, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres avant de lâcher la manette d'air (2).

**Pour les départs à chaud**, ne pas se servir de la manette d'air (2).



## RODAGE

Le rodage a une influence capitale sur le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur. Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser la machine à son régime maximum, et ne pas dépasser la vitesse de

35 km/h pour les 102, surtout en descente.

30 km/h pour les 101, surtout en descente.

Eviter, par ailleurs, de faire chauffer le moteur surtout par temps chaud.

## RALENTISSEMENT ET ARRÊT

Un ralentissement normal est obtenu en fermant progressivement les gaz. Si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

A l'arrêt, le moteur continue à tourner, grâce à son embrayage automatique à disque.

Le laisser tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur.

Pour repartir, il suffit de redonner des gaz. En côte, l'aider en pédalant.

Pour l'arrêter, appuyer sur la manette de décompresseur.

## UTILISATION EN BICYCLETTE

Dans certains cas exceptionnels (par exemple : panne de carburant), il peut être nécessaire de rouler en pédalant sans entraîner le moteur.

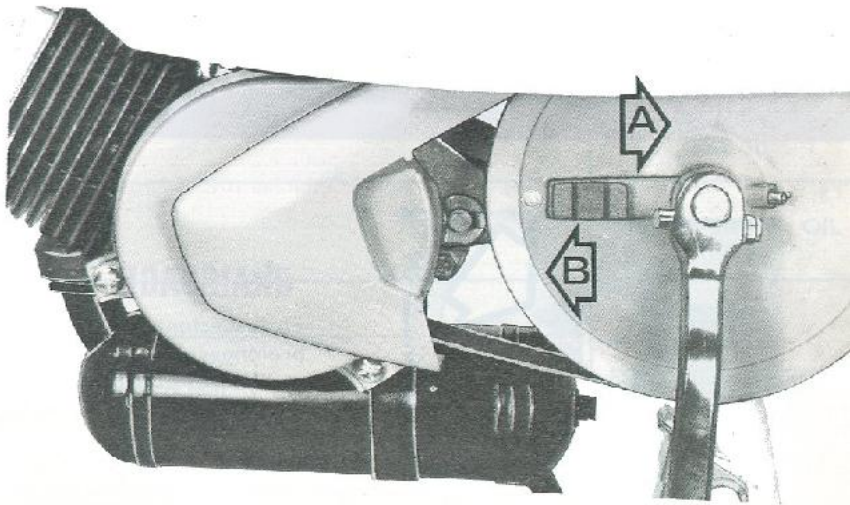
Pousser alors le bouton de verrouillage vers le centre de la poulie (voir figure).

A - position mise en vélo.

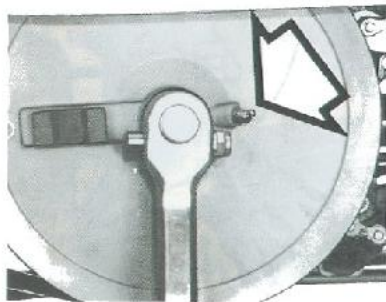
B - position de verrouillage.

Cette opération devra toujours être effectuée moteur arrêté.

Il est toutefois déconseillé d'utiliser ainsi le cyclomoteur pendant une période trop longue, ou surtout pour descendre une côte. La poulie risquerait de gripper sur son moyeu métallique et serait mise hors d'usage.



# ENTRETIEN



## GRAISSAGE

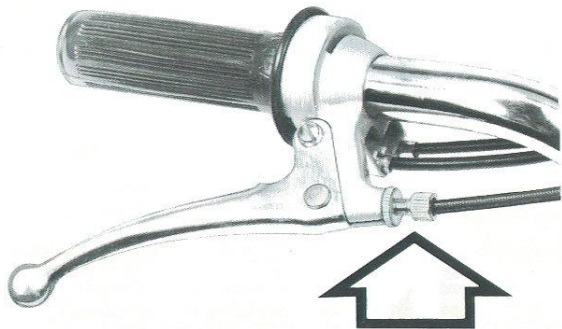
En respectant soigneusement les indications de graissage ci-contre, vous prolongerez la vie de votre cyclomoteur, et son fonctionnement sera meilleur et plus doux.

**ATTENTION :** Ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

A faire tous les...	Points à graisser	Lubrifiants préconisés
1.000 km	Chaîne de pédalier Chaîne de transmission Galet du tendeur de chaîne	ESSO PLUS MOTOR OIL SAE 30
	Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	ESSO HANDY OIL
	Poulie réceptrice (dessin page 8)	
10.000 km  Graissage à faire exécuter par l'une de nos stations-service	Poulie motrice ( <b>très faible quantité</b> ) Cuvettes supérieure et inférieure de direction Pédalier Pédales Moyeu AV et AR Cames de freins AV et AR Fourche télescopique	ESSO MULTIPURPOSE GREASE H

## PNEUS

Le gonflage ayant une grande influence sur l'usure, la tenue de route et le freinage, tous les mois, vérifier la pression des pneus qui doit être de : à l'avant 1,8 bar et à l'arrière 2,2 bar.



## RÉGLAGE DES COMMANDES DE FREINS

Il est recommandé de vérifier périodiquement le réglage des commandes de freins, les leviers devant avoir une course morte (avant l'attaque des tambours par les mâchoires) aussi réduite que possible.

La correction se fait en agissant sur les vis de réglage de gaines fixées sur les poignées de guidon.

Après mise au point, ne pas omettre de bloquer les vis de réglage au moyen des contre-écrous moletés.

Lorsqu'il devient impossible de régler par les vis, il y a lieu de confier le véhicule à l'un de nos Concessionnaires qui devra vérifier l'état des garnitures de mâchoires et, éventuellement, retendre les câbles de freins.

## RÉGLAGE DU GUIDON

GUIDON A 2 BRANCHES INDÉPENDANTES  
Pour la sécurité des utilisateurs, un système de verrouillage des branches de guidon est prévu, ce dispositif limite la rotation des guidonnets.

— Desserrer complètement les vis de serrage A (voir photo 1).

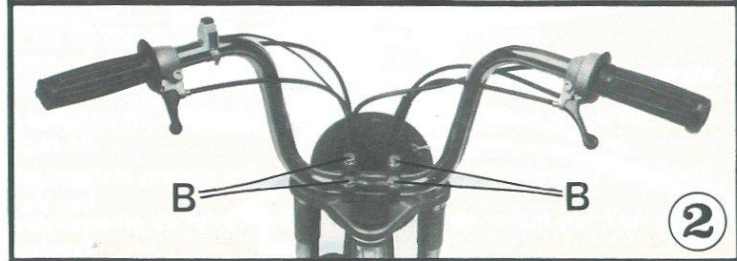
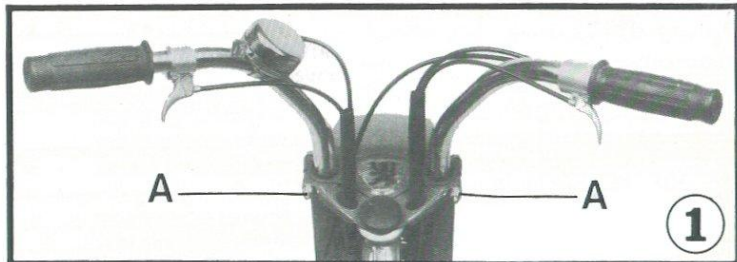
— Positionner la hauteur des branches.

ATTENTION : Dans la position la plus élevée, une seule partie striée doit être visible, la seconde devant être obligatoirement engagée dans le collier, sinon le serrage s'effectue sur la partie fendue, CE QUI EST A PROSCRIRE TOTALEMENT.

— Rebloquer les deux vis.

GUIDON 102 SP

Il est parfaitement possible de modifier la position du guidon. Débloquer les vis B des colliers et procéder à l'orientation du guidon, puis rebloquer (voir photo 2).



## RÉGLAGE DE LA SELLE

Réglage en hauteur :

Débloquer le boulon du collier.

Régler la position de la tige à la hauteur désirée, puis rebloquer le boulon.

## TENSION DE LA COURROIE DE TRANSMISSION PRIMAIRE (sauf sur modèle 102 MSM)

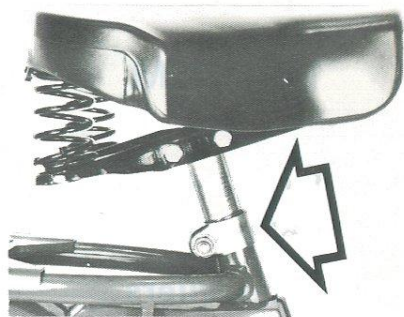
Après un certain temps d'usage, il est possible que la courroie, par suite de son allongement, ait tendance à patiner sur les poulies.

Cela se produit surtout par temps humide. Le moteur s'emballe alors sans raison, ou subit des variations de régime sensibles sans influence sur la vitesse du véhicule.

De même, au démarrage, la courroie patine sur la poulie sans entraîner le moteur.

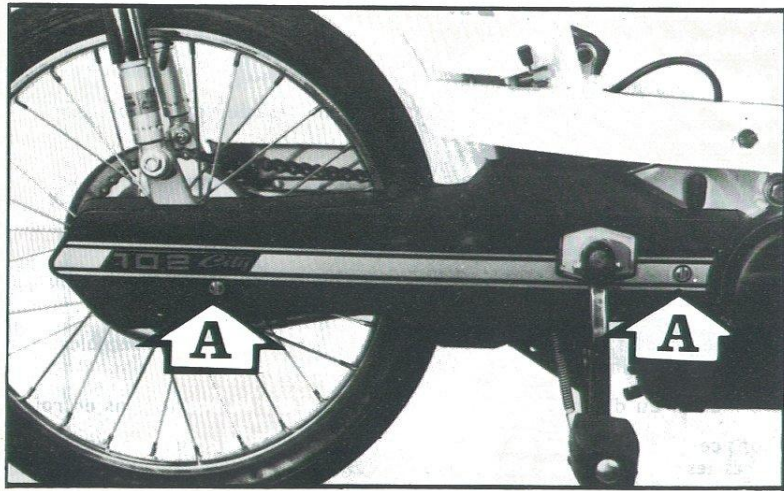
Dans ce cas, il convient de faire régler la tension de la courroie par l'une de nos stations-service. Un réglage de tension après les 500 premiers kilomètres est conseillé.

**102 MSM** - Tension de courroie automatique.



## 102 MSM

Quelques  
points  
particuliers





## CAPOTAGES LATÉRAUX

### Démontage :

Placer la manivelle en position verticale (voir fig.).

La fixation de ces capotages est du type à baïonnette.

Pour les libérer, tourner d'un quart de tour les pièces (A) afin d'amener les fentes de tournevis horizontales.

Retirer les capotages.

### Remontage :

Mettre le capotage en place puis les pièces (A), la fente de tournevis étant horizontale. Exercer avec le tournevis une légère pression sur les pièces (A) et effectuer un quart de tour.

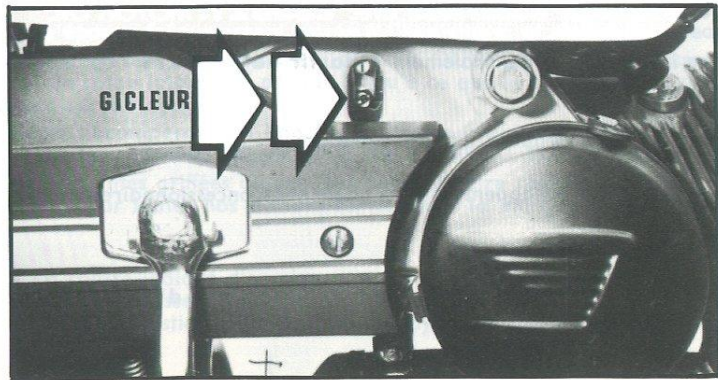
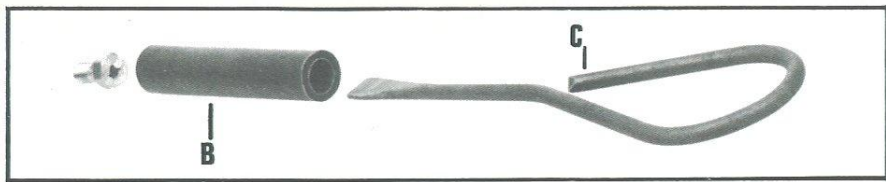
## CARBURATEUR 102 MSM

**Démontage du gicleur :** (fig. ci-contre).

Fermer le robinet d'essence.

Pour sortir le gicleur, il est prévu (livré dans la trousse à outils) un manchon de caoutchouc (B) qui sera passé sur le tournevis (C) servant de guide au manchon.

Débloquer le gicleur, puis engager le manchon sur toute la longueur de l'hexagone du gicleur. Dévisser tout en poussant le manchon pour bien saisir le gicleur.



## DÉCALAMINAGE

La calamine est constituée par un dépôt très dur des résidus de combustion en certains endroits du moteur ou du pot d'échappement.

Ce dépôt se forme progressivement, plus ou moins vite, principalement en fonction du lubrifiant utilisé dans le mélange 2 temps. C'est pourquoi nous préconisons **ESSO MIX** avec **ESSO 2T. MOTOR OIL**

Lorsqu'il atteint une certaine importance - généralement à **partir de 4.000 km** - ce dépôt asphyxie littéralement le moteur, qui ne respire plus.

Il chauffe alors anormalement et perd beaucoup de sa puissance.

Faites alors décalaminer moteur et pot d'échappement par l'un de nos Concessionnaires et votre cyclomoteur retrouvera aussitôt puissance et nervosité.

**Le décalaminage périodique est une opération normale d'entretien d'un cyclomoteur.**

## NETTOYAGE ET ENTRETIEN DU CHASSIS

La qualité des peintures et des chromes utilisés sur nos véhicules permet un entretien analogue à celui qui est préconisé pour les automobiles.

Un cyclomoteur doit être en effet, pour votre plaisir, toujours aussi impeccable qu'une voiture.

En conséquence, les parties salées de la machine seront lavées avec une éponge trempée dans une eau additionnée en proportion convenable d'un détersif doux.

Essuyer avec une deuxième éponge fréquemment rincée à l'eau claire, et sécher à la peau de chamois.

Les taches de goudron seront enlevées par application d'ANTIGOUDRON ESSO ou d'essence deTérébenthine. Frotter les taches avec un tampon de coton imbibé du produit jusqu'à ce que le goudron se dilue, et essuyer immédiatement avec un chiffon sec et doux après rinçage.

Le véhicule gardera un éclat incomparable si l'on fait de temps à autre une application d'AUTOLUSTREUR ESSO non abrasif. Pour l'entretien des chromes, utiliser CHROME ET METAL POLISH ESSO.

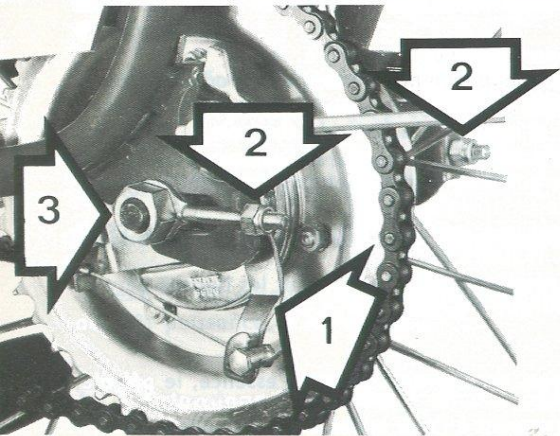
En cas de besoin, les parties peintes griffées ou éraflées pourront être remises à neuf en utilisant les flacons aérosol de peinture d'origine, vendus par toutes nos stations-service sous la marque PEUGEOT-COLOR.

### **IMPORTANT :**

D'une façon générale, il est contre-indiqué d'employer, pour le nettoyage, des solvants comme l'essence, le pétrole, ou des lessives trop alcalines qui ternissent toujours l'éclat de la peinture.

Par ailleurs, les pièces en matière plastique, doivent être nettoyées uniquement à l'eau ordinaire ou savonneuse.

## REMÈDES A QUELQUES PETITS ENNUIS



En cas de crevaison, et si vous désirez effectuer vous-même la réparation, procédez de la façon suivante pour le démontage des roues :

### DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

- Débrancher la commande de frein en poussant le levier vers le haut, et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Dégager les écrous d'axe, et dégager la roue vers le bas.

### DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

- Débrancher la commande de frein en poussant le levier (1) vers l'avant, et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Dégager les écrous de roue (3) et dégager les tendeurs (2) sans les dérégler.
- Rejeter les chaînes vers l'extérieur sans les dégrafer.
- Pousser la roue vers l'avant jusqu'à dégagement.

### EN CAS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE

- 1 - Si le phare Avant et la lanterne arrière ont cessé d'éclairer en même temps : changer la lampe avant (6 V - 6 W).  
En effet, lorsque cette dernière est grillée, la lampe de la lanterne arrière, même sans être détériorée, n'éclaire plus.
- 2 - Lorsque la lampe de la lanterne Arrière est grillée, celle du phare ne dispense qu'une lumière faible : remplacer la lampe arrière (6 V - 4 W).

## EN CAS DE PANNE DU MOTEUR

- Impossibilité de mettre le moteur en marche.
  - Fonctionnement irrégulier (ratés)
- Arrêt total en cours de route.

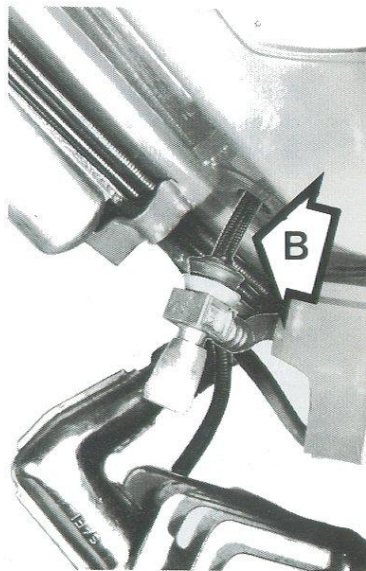
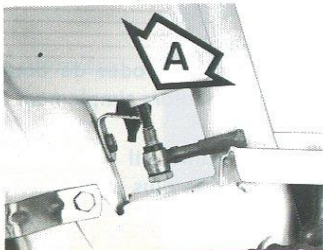
Il est indiqué de vérifier si la cause n'est pas l'une de celles décrites ci-après :

### — Absence de carburant dans le réservoir

Le réservoir comporte une réserve. En cas de panne sèche, incliner fortement le véhicule sur le côté gauche, pour les cyclomoteurs à réservoir avant ou sur le côté droit pour les cyclomoteurs à réservoir arrière, en appuyant la pédale sur le sol, afin de transférer le carburant de la réserve dans le réservoir. Cette opération répétée 2 fois permet de parcourir 10 kilomètres.

### — Mauvaise arrivée de carburant

Débrancher du carburateur le tuyau et ouvrir le robinet pour vérifier le débit. Si besoin est, nettoyer le filtre du robinet (A ou B) et les trous de mise à l'air du bouchon de réservoir qui peuvent être encrassés.



### — Gicleur bouché

Pour le déboucher, le souffler après démontage, avec la pompe à pneu. La figure ci-contre situe le gicleur. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur.

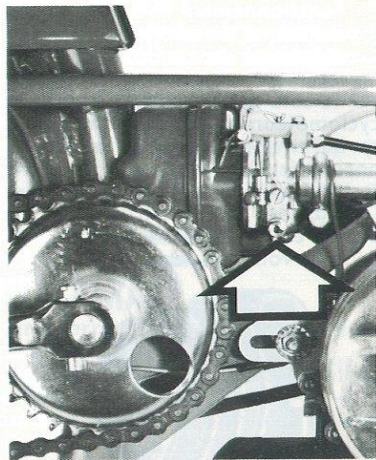
### — Bougie encrassée ou usée

Pour le nettoyage et le réglage, se reporter à la rubrique BOUGIE, page 10. Il est sage d'avoir une bougie neuve de rechange dans la sacoche, en tenant compte toutefois qu'il s'agit d'un accessoire fragile à protéger des chocs et de la poussière, qui doit donc être conservé dans son étui.

### — Bougie « noyée »

Si pour une cause anormale ou accidentelle, les électrodes de bougies sont mouillées, l'allumage ne peut se produire. Il convient alors simplement de sécher et nettoyer la bougie.

Si ces diverses vérifications ne donnent pas de résultat, il y a lieu de confier la machine pour remise en état au concessionnaire le plus proche.





## IL FAUT ÉVITER :

- LE BRUIT...,
- LES PARASITES ÉLECTRIQUES...,
- LA FUMÉE...

*En conséquence ne modifiez pas votre dispositif d'échappement d'origine...*

*Laissez en place le protecteur antiparasite de la bougie...*

*Utilisez un mélange pour moteur 2 temps de première qualité, correctement dosé...*

**ESSO MIX à 4%,**

*... Et n'oubliez pas qu'un PEUGEOT, s'entretient chez un concessionnaire PEUGEOT.*

*Lui seul, car c'est son métier, en connaît à fond toutes les particularités et dispose des pièces détachées PEUGEOT et de l'outillage spécial PEUGEOT.*

*Comme nous, il est à votre service.*

# SACHEZ ENFIN,

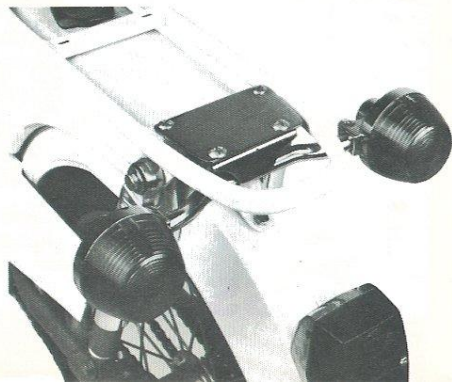
que si votre cyclomoteur ne comporte pas d'origine les clignotants et le feu stop, vous pouvez l'équiper ou le faire équiper avec

le Kit Spécial

**CYCLES  
PEUGEOT**

Ce dispositif vous donne les mêmes avantages et la même sécurité que l'appareillage de série.

DEMANDEZ-LE  
A VOTRE  
CONCESSIONNAIRE  
PEUGEOT



PEUGEOT

**fait confiance à**



N° 11 047948 00 - 101 - 102

1072 - Imp. LOOS - Saint-Dié - 30.000 - 8009