

Offert par [HTTP://www.mobylette.free.fr](http://www.mobylette.free.fr)

PEUGEOT 103



CYCLES
PEUGEOT

BEAULIEU - 25700 VALENTIGNEY - FRANCE
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 33411300 F
R.C. MONTBÉLIARD B 875 550 451

Offert

TP://enmobyette.free.fr

Offert par [HTT](http://www.lettre.free.fr)

Vous avez préféré un cyclomoteur PEUGEOT. Nous vous remercions de la confiance que vous nous manifestez par votre choix.

Ce cyclomoteur est 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, qui vous permettront de maintenir les qualités d'origine de votre cyclomoteur PEUGEOT.

Nous vous souhaitons « Bonne Route ».

Cycles PEUGEOT.

www.lettre.free.fr

Offert par [HTTP://www.vente.fr](http://www.http://www.vente.fr)





103 SPR

CARBURANT

La capacité du réservoir est de 3,7 litres. Mettre dans le réservoir un mélange d'essence normale et d'huile spéciale pour moteur deux 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.



MISE EN MARCHÉ

- 1 – Ouvrir l'arrivée du carburant en orientant sur O la manette du robinet d'essence.
- 2 – Lancer le moteur.

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

- A) Soit, par action au 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 (3).
 - Appuyer à fond sur la manette d'air (2).
 - Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (1).
 - Actionner vivement la pédale au pied, en lâchant le décompresseur (1) lorsqu'elle arrive au point bas.
 - Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (3).
 - 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 (3).
- Appuyer à fond sur la manette d'air (2).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (1).
- Pédaler et prendre un peu de vitesse.
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (1) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (3). 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 40 km/h surtout en descente.

Eviter, par ailleurs, de faire chauffer anormalement 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.

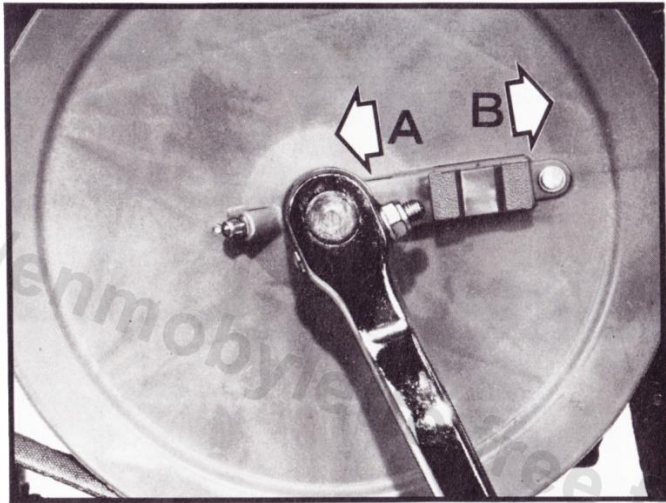
Pousser alors le bouton de verrouillage vers le centre de la poulie (voir figure).

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.



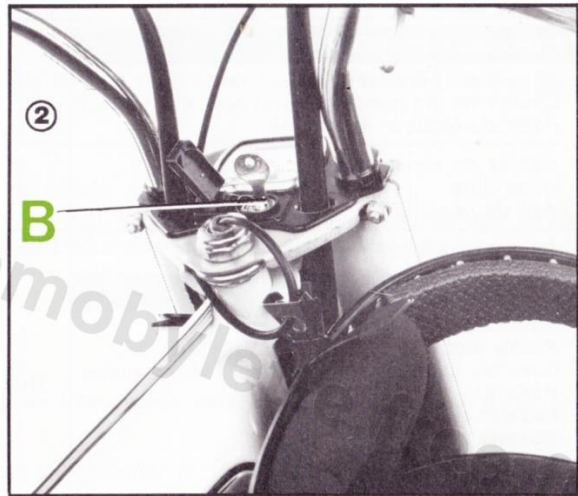
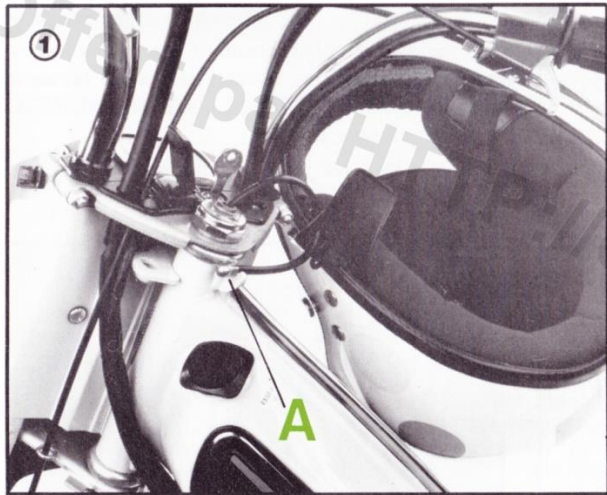
ANTIVOLS DE DIRECTION ET DE CASQUE

Ce dispositif permet de laisser le casque sur le cyclomoteur pendant le stationnement.

Utilisation

- ① *Sortir complètement le câble en tirant sur la boule métallique apparente au sommet du tube de direction, et le passer dans la boucle du casque prévue à cet effet.
La roue étant orientée dans l'axe du véhicule, placer l'extrémité libre du câble en (A) comme indiqué sur la photo 1 ci-contre.*
- ② *Tourner le guidon à fond vers la gauche et verrouiller (B) (photo 2 ci-contre).*

En l'absence de casque, on peut évidemment utiliser le verrou de direction comme habituellement.

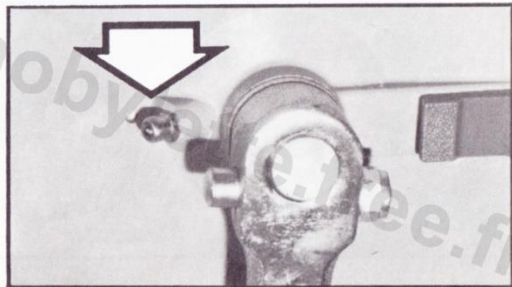


Points à graisser, à faire exécuter par l'une de nos stations service	Lubrifiants préconisés
A faire tous les 1000 km	ESSO PLUS MOTOR OIL SAE 30
Chaîne de pédalier Chaîne de transmission Patin du tendeur de chaîne	
Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	
Poulie réceptrice (dessin ci-contre)	ESSO HANDY OIL
A faire tous les 10 000 km	
Articulation du moteur Poulie motrice (TRÈS FAIBLE QUANTITÉ) Cuvettes supérieure et inférieure de direction Pédalier Pédales Moyeux AV et AR Cames de freins AV et AR Fourche télescopique	ESSO MULTIPURPOSE GREASE H

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.



BOUGIE

Tous les 2 500 km, vérifier la bougie : la nettoyer à la brosse métallique et rapprocher les électrodes à 4/10^e de m/m. Après deux ou trois vérifications de la bougie et selon son état, la remplacer par une bougie neuve.

Choisissez de préférence :

- MARCHAL 35/36 pour un usage habituel en ville sur de courts trajets, avec fréquents démarrages.*
- MARCHAL 34.S ou K.V.S.A. 755 pour un usage habituel sur des parcours longs ou montagneux, principalement en été.*
- MARCHAL 35 ou K.V.S.A. 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.

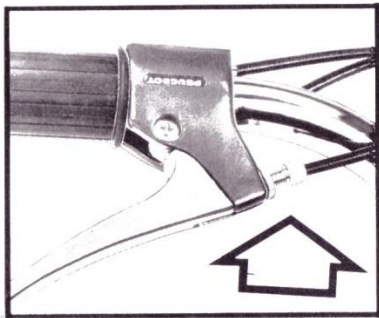
Après les 500 premiers kilomètres d'utilisation, il est conseillé de faire vérifier le réglage du volant par l'un de nos concessionnaires.

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 (voir figure ci-contre). 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 des commandes.



RÉGLAGE DU GUIDON

GUIDON À 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.

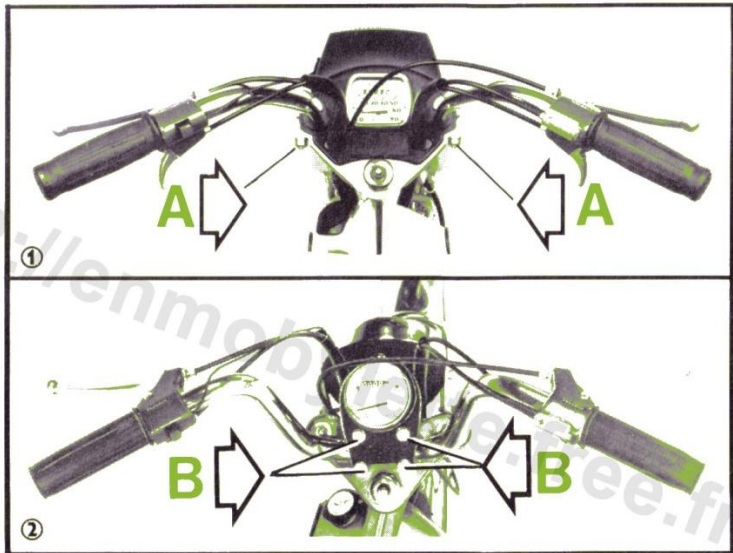
- Desserrer les vis de serrage **A** (voir photo 1).
- positionner la hauteur des branches.

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 À PROSCRIRE TOTALEMENT.**

- Rebloquer les deux vis.

GUIDON 103 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 EN HAUTEUR DE LA SELLE

Débloquer les boulons du collier (voir figure).

Régler la position de la tige à la hauteur désirée, puis rebloquer les boulons.

TRANSMISSION PRIMAIRE

Ce cyclomoteur comportant un système automatique de tension de la courroie de transmission primaire, aucun réglage n'est nécessaire.

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 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.*

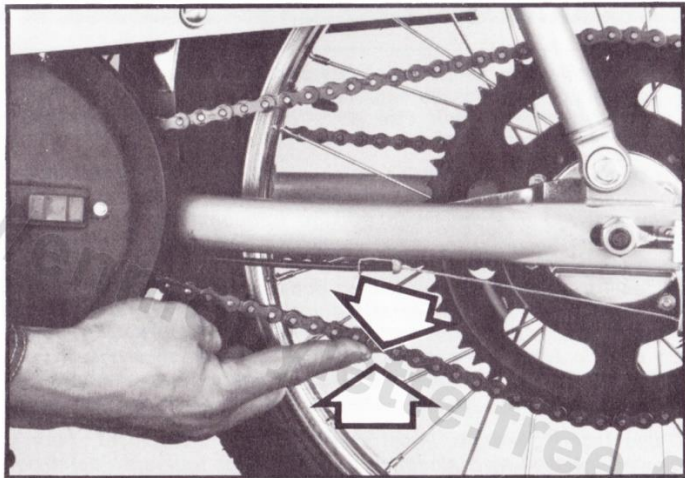
LE DÉCALAMINAGE PÉRIODIQUE EST UNE OPÉRATION NORMALE D'ENTRETIEN D'UN CYCLOMOTEUR.

TENSION DE LA CHAÎNE MOTRICE

Particulièrement sur cyclomoteur 103 SP, en utilisation tous terrains, il est recommandé :

- *de nettoyer et graisser la chaîne chaque fois que cela est nécessaire,*
- *de retendre la chaîne dès que la flèche du brin inférieur dépasse la cote d'un centimètre (voir photo ci-contre).*

Veiller au bon alignement de la roue dentée arrière avec le pignon-relais.



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 sales 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 de Térébenthine.

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 MÉTAL POLISH ESSO.

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

IMPORTANT :

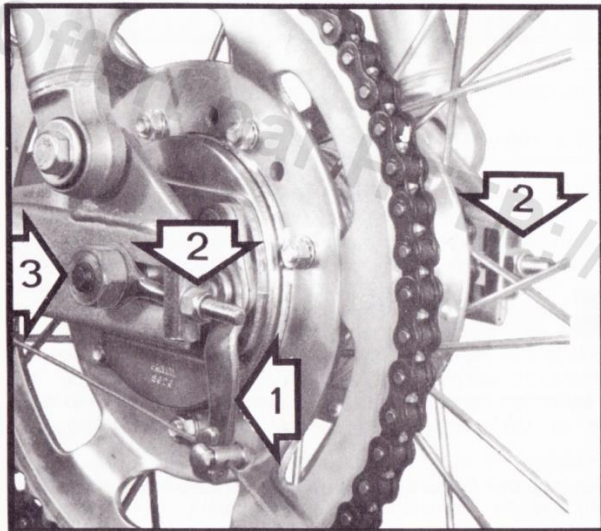
D'une façon générale, il est contre-indiqué d'employer, pour le nettoyage, des solvants comme l'essence, le pétrole, ou des lessives trop alcalines qui ternissent toujours l'éclat de la peinture.

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

Offert par [HTTP://lenmoby.net/c.free.fr](http://lenmoby.net/c.free.fr)

En cas de panne d'éclairage (sur 103 SVC)

- 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).



DEMONTAGE DES ROUES

AVANT

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

ARRIÈRE

- Débrancher la commande de frein en poussant le levier ① vers l'avant, et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Débloquer les écrous de roue ③ et dégager les tendeurs ② sans les dérégler.
- Rejeter la chaîne de pédalier vers l'extérieur sans la dégraffer.
- Dégraffer l'attache rapide de la chaîne moteur. Sur les modèles sans suspension arrière, la chaîne moteur peut être dégagée vers l'extérieur sans la dégraffer, après avoir poussé la roue vers l'avant.
- Tirer la roue jusqu'à dégagement.
- Au remontage, il est indispensable de serrer en premier l'écrou côté couronne pour éviter un battement latéral de la roue.
- Ne pas serrer exagérément les 2 écrous de roue (3 m.daN.).

EN CAS DE PANNE DE MOTEUR

Et particulièrement dans l'un des cas suivants :

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

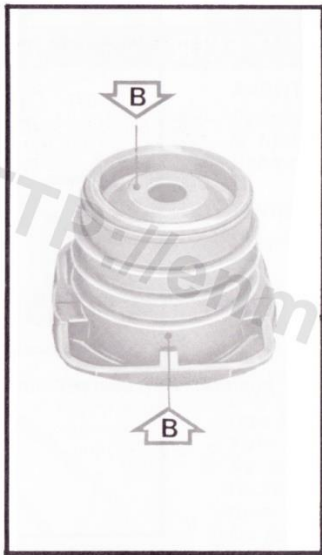
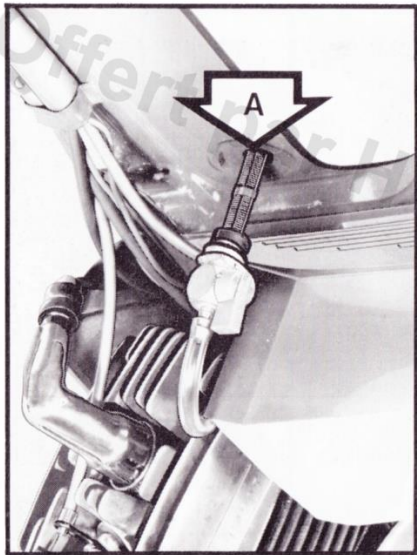
Il est indiqué de vérifier si la cause n'est pas l'une de celles-ci :

- **ABSENCE DE CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR :**

Orienter la manette du robinet d'essence sur la position R (réserve) vue ci-contre.

Cette opération permet de parcourir environ 10 km.





- **MAUVAISE ARRIVÉE DE CARBURANT :**

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

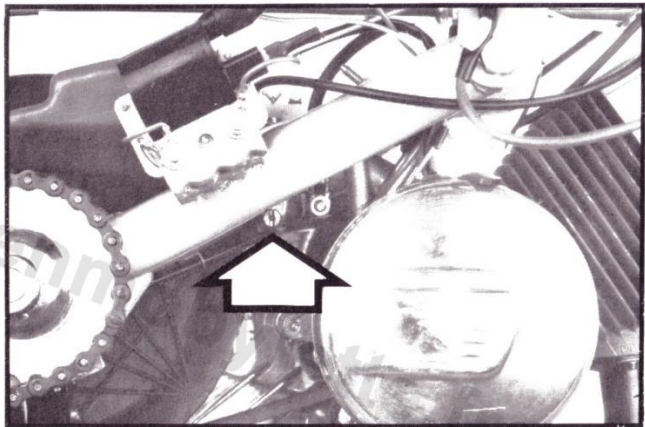
- **GICLEUR BOUCHÉ :**

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

● **BOUGIE ENCRASSÉE OU USÉE** : Pour le nettoyage et le réglage, se reporter à la rubrique **BOUGIE**, page 11. 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 être conservé dans son étui.

● **BOUGIE « NOYÉE »** : Si pour une cause anormale ou accidentelle, les électrodes de bougie sont mouillées, l'allumage ne peut se produire. Il convient alors simplement de procéder à un séchage et à un nettoyage de la bougie.

Si l'incident se reproduit, le signaler à l'un de nos concessionnaires.



INSTALLATION ÉLECTRIQUE

L'installation électrique de signalisation est conçue pour donner une grande sécurité de fonctionnement. Elle est alimentée directement par le volant magnétique, sans l'intermédiaire d'une batterie.

MODÈLES AVEC CLIGNOTANTS

Les feux clignent seulement lorsque le moteur fonctionne.

Certaines anomalies peuvent cependant apparaître à l'usage. Nous indiquons ci-après, les vérifications auxquelles il est utile de procéder dans ce cas.

PANNE DE CLIGNOTANTS

Une lampe avant défectueuse provoque un clignotement accéléré du feu arrière correspondant. Il y a lieu alors de procéder au remplacement de la lampe avant (6 V - 15 W).

Lorsqu'une lampe arrière est défectueuse, la lampe avant correspondante ne fonctionne plus. Procéder au remplacement de la lampe arrière (6 V - 15 W).

PANNE DE STOP

Vérifier et remplacer éventuellement la lampe (6 V - 10 W).

Si ces diverses vérifications ne donnent pas de résultat, il y a lieu de confier la machine pour remise en état à notre 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.

PEUGEOT

N° 11.051618.00 .103

Alsatia Colmar - 40 000 - 1-82