

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

**NOTICE D'UTILISATION
OWNER'S MANUAL
BETRIEBSANWEISUNG
LIBRETTO D'ISTRUZIONE
MANUAL DE INSTRUCCIONES
INSTRUCTIEBOEKJE**

CYCLES PEUGEOT



**CYCLES
PEUGEOT**

SOCIÉTÉ ANONYME
RÉGIE PAR LES ARTICLES 118 A 150 DE
LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS COMMERCIALES
R. C. MONTBÉLIARD B 875 560 451
BEAULIEU - 25700 VALENTIGNEY - FRANCE

ALLEMAGNE FÉDÉRALE

CYCLES PEUGEOT
ZWEIRAD VERTRIEBS Gmbh
Postfach 1220
5063 OVERATH
Tél. : 22.06.30.03

COMPTOIR DE L'ÉCONOMAT DE L'ARMÉE DES FORCES FRANÇAISES EN ALLEMAGNE

Secteur Postal N° 69488 - 69356
Tél. : 7223.286.265

BELGIQUE

ETS L. VANDERHULST S.A.
4-8, boulevard du Centenaire
1302 DION VALMONT
Tél. : 10.22.47.74

GRANDE BRETAGNE

CYCLES PEUGEOT
UNITED KINGDOM Ltd
Edison Road
BEDFORD - MK. 41. OHU
Tél. : 234.60.653

IRLANDE

RS ROWEN ET SONS
RERE 14 Palmerstone Place
BROADSTONE DUBLIN 7
Tél. : 1.304.763

ITALIE

CYCLES PEUGEOT ITALIA
Via Vismara 70
20020 - ARESE (Mi)
Tél. : 29.38.01.02

LUXEMBOURG

ETS A. KONTZ
16, avenue de la Gare
LUXEMBOURG (Grand Duché)
Tél. : 2.48.87.05

PAYS-BAS

CYCLES PEUGEOT NEDERLAND N.V.
Postbus 207
Wageningselaan, 10
VEENENDAAL
Tél. : 8385-1 91.32

ESPAGNE

MOVESA S.A.
Simon de Anda, 17
B.P. 128 - VITORIA
Tél. : 45.22.35.00

GRÈCE

ETS MOLHO FRERES
Odos Avéroff, 3
ATHÈNES
Tél. : 1.522.50.24

SUISSE

FRANZ AG ZURICH
Zypressenstr. 41
Postfach
8040 ZURICH
Tél. : 1.52.33.44

**NOTICE D'UTILISATION
OWNER'S MANUAL
BETRIEBSANWEISUNG
LIBRETTO D'ISTRUZIONE
MANUAL
DE INSTRUCCIONES
INSTRUCTIEBOEKJE**

101 - 102 - 103 - 105

TSE - TSM

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.*

Your choice of a PEUGEOT moped above all other makes on the market demonstrates your confidence in PEUGEOT and it will be justified by all the riding pleasure this safe and enjoyable moped will give you.

The moped that you now own is the fruit of our long experience as well as the result of our on-going research on safety, reliability and economy.

Please find hereafter guidelines for adjustment and maintenance procedures easy to follow which will enable you to preserve the original fine qualities of your PEUGEOT moped.

All of us at Cycles PEUGEOT wish you safe and happy riding.

Sie haben sich für ein PEUGEOT Mofa/-Moped entschieden. Das Vertrauen, das Sie uns entgegenbringen, wird sicher durch die Freude gerechtfertigt, die Sie an diesem angenehmen und sicheren Fahrzeug haben werden.

Dieses Fahrzeug ist das Ergebnis unserer Erfahrungen und unserer Forschungsarbeiten auf den Gebieten der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Sparsamkeit.

Wir geben Ihnen nachstehend eine Bedienungsanleitung. Befolgen Sie diese Ratschläge und Tips, und Ihr PEUGEOT Mofa/-Moped wird seine guten Eigenschaften lange beibehalten.

*Wir wünschen Ihnen " Gute Fahrt "
Cycles PEUGEOT.*

Voi avete preferito un ciclomotore PEUGEOT. La fiducia che ci avete manifestato con la vostra scelta sarà confermata dal piacere che vi prenderete circolando su di un ciclomotore gradevole e sicuro.

Questo ciclomotore è il frutto de la nostra esperienza e il risultato delle nostre ricerche nei campi della sicurezza, della affidabilità et dell' economia.

Noi vi diamo, qui, qualche indicazione di regolazione e manutenzione facili a seguire, que vi permetteranno di mantenere le qualità d'origine del vostro ciclomotore PEUGEOT.

*Noi vi auguriamo " Buon viaggio "
Cycles PEUGEOT.*

Vd. ha preferido un ciclomotor PEUGEOT. Estamos seguros que la confianza que Vd. nos ha manifestado por su eleccion, se vera aumentada por el placer que Vd. obtendrá al circular sobre este ciclomotor agradable y seguro.

Este ciclomotor'es a la vez el fruto de nuestra experiencia y el resultado de nuestras investigaciones, en el campo de la seguridad, de la fiabilidad y de la economía.

A continuacion le damos algunas indicaciones para el reglaje y entretenimiento de facil realizacion, que le permitirán mantener las cualidades y el aspecto de origen de su ciclomotor PEUGEOT.

Nosotros le deseamos un feliz disfrute de su ciclomotor. Cycles PEUGEOT.

U heeft voor een PEUGEOT bromfiets gekozen. Het vertrouwen dat u met uw keuze in ons stelt, zal versterkt worden door het plezier dat u met deze prairie en veilige bromfiets zult hebben.

Deze bromfiets is het resultaat van onze ervaring en onze onderzoeken op het gebied van veiligheid, kwaliteit en economie.

Wij geven in dit boekje enkele eenvoudige te volgen aanwijzingen over afstelling en onderhoud die het u gemakkelijk zullen maken de kwaliteit van uw PEUGEOT bromfiets te handhaven.

*Wij wensen u " Bonne Route "
Cycles PEUGEOT.*

	Français
SOMMAIRE	
Carburant	6 - 7
Mise en marche	8
Rodage	10
Ralentissement	10
Utilisation en vélo	10
Graissage	12
Bougies	14
Pneus	14
Réglage des commandes	16
Réglage du guidon	16
Réglage en hauteur du guidon	18
Réglage de la selle	18 - 20
Tension de la courroie	22
Décalaminage	22
Nettoyage et entretien du châssis	24
Démontage roue AV et AR	26
Panne du moteur	28 - 30
Installation électrique	36
Antivol	38 - 40
Ensemble relais	32 - 34
Tension de chaîne	34

	English
CONTENTS	
Fuel mixture	6 - 7
Starting	8
Running-in a new machine	10
Slowing down and stopping	10
Moped as bicycle	10
Lubrication	12
Spark plug	14
Tyre pressure	14
Brake adjustment	16
Handlebar adjustment	16
Vertical adjustment of the handlebars	18
Seat adjustment	18
Checking primary transmission belt tension	22
Decarbonizing	22
Cleaning and maintenance of the frame	24
Front and rear wheel removal	26
Engine trouble	28 - 30
Electrical system	36
Safety helmet anti-theft system	38 - 40
Intermediate drive line assembly	32 - 34
Drive chain adjustment	34

	Deutsch
INHALTSVERZEICHNIS	
Kraftstoff	6 - 7
Anlassen	8 - 9
Einfahren	11
Geschwindigkeitsverringderung	11
Benutzung als Fahrrad	11
Abschmieren	12
Zündkerze	14
Bereifung	14
Einstellen der Bremsen	17
Regulierung der Lenkerbreite	17
Höheneinstellung des Lenkers	18 - 19
Einstellen des Lenkerbügels	19
Einstellen der Sattelhöhe	19 - 21
Spannung des Keilriemens	22
Ölkohle entfernen	22
Fahrzeugpflege	24
Ausbau und einbau des vorder- und hinterrads	27
Bei einer Motorpanne	29 - 31
Elektrische anlage	37
Sicherheitsverriegelung für Lenkung und Sturzhelm	39 - 41
Relais	33 - 35
Spannung der Antriebskette	35

	Italiano
INDICE	
Carburante	6 - 7
Avviamento	8 - 9
Rodaggio	11
Rallentamento e arresto	11
Marcia con i pedali	11
Ingrassaggio	13
Candela	15
Pneumatici	15
Regolazione comandi	17
Regolazione del manubrio (ampiezza)	17
Regolazione del manubrio (altezza)	19
Regolazione della sella	21
Tensione della cinghia	23
Disincrostazione	23
Pulizia e manutenzione del telaio	25
Smontaggio ruota Ant. e Post.	27
Avarie del motore	29 - 31
Impianto elettrico	37
Antifurto	39 - 41
Assieme rinvio	33 - 35
Tensione della catena motrice	35

	Español
INDICE	
Carburante	6 - 7
Puesta en marcha	8 - 9
Rodaje	11
Reducción de velocidad	11
Utilización como bicicleta	11
Engrase	13
Bujías	15
Neumáticos	15
Reglaje de los mandos	17
Reglaje del manillar	17 - 19
Reglaje del sillín	21
Reglaje de la tensión de la correa	23
Limpieza de la carbonilla del motor	23
Conservación y limpieza del chasis	25
Desmontaje de la rueda delantera y trasera	27
En caso de avería en el motor	29 - 31
Instalación eléctrica	37
Anti-robó	39 - 41
Cambio de velocidad automático	33 - 35
Tension de la cadena motriz	35

	Nederlands
INHOUD	
Brandstof	6 - 7
Het starten van de motor	8 - 9
Inrijden	11
Snelheid verminderen en stoppen	11
Gebruik als fiets	11
Smering	13
Bougie	15
Ontsteking	15
Banden	15
Afstelling van de remkabels	17
Breedteregeling van het stuur	17
Hoogteregeling van het stuur	19
Regeling van het stuur met klemmen	19
Afstelling van het zadel	19 - 21
Spanning van de V-Snaar	21
Ontkoling	23
Schoonmaken en onderhoud van het chassis	25
Demontage voor- en achterwiel	27
Wanneer de motor weigert	29 - 31
Elektrische installatie	37
Stuur- en helmvergrendeling	39 - 41
Overbrenging	33 - 35
Spanning van de motorketting	35



105 VCR



TSE.R



TSM



TSM.R



105

Spécial
Special
Spezial
Speciale
Especial
Bijzonder



105 - ACCÈS AU BOUCHON DE RÉSERVOIR ET A LA JAUGE DE NIVEAU D'ESSENCE

Pivoter la fourche complètement sur le côté droit.

Lever le levier A et le placer comme indiqué sur la photo ci-contre.

Basculer le couvercle de réservoir en arrière.

Important : pendant l'utilisation du véhicule, le levier A doit rester toujours engagé à fond dans le couvercle du réservoir.

105 - FUEL TANK CAP AND PETROL GAUGE ACCESSIBILITY

Turn the fork completely to the right.

Lift the lever A and position it as shown in the opposite figure.

Swing the fuel tank cover backwards.

Important : When riding your moped, lever A must always remain engaged home in the fuel tank cover.

105 - ZUTRITT ZUM BRENNSTOFFDECKEL UND KRAFTSTOFFMESSER

Gabel völlig nach rechts beugen. Hebel A heben und ihn wie auf nebenstehendem Foto gezeigt, stellen.

Behälterdeckel nach hinten kippen.

Wichtig : Während der Verwendung des Fahrzeugs, muss Hebel A stets völlig im Behälterdeckel eingeführt sein.

105 - ACCESSO AL TAPPO DEL SERBATOIO E ALL'INDICATORE DI LIVELLO DELLA MISCELA

Ruotare la forcella completamente verso destra.

Sollevar la leva A e posizionarla come sulla foto.

Ruotare all'indietro il coperchio del serbatoio.

Importante : durante l'utilizzazione del veicolo la leva A deve restare sempre impegnata e fonda nel coperebio del serbatoio.

105 - ACCESO AL TAPÓN DEL DEPÓSITO Y A LA VARILLA DEL NIVEL DE GASOLINA

Inclinar la horquilla completamente sobre el lado derecho.

Levantar la palanca A y colocarla como se indica en la foto.

Bascular la tapa del depósito para atrás.

Importante : durante la utilización del vehículo, la palanca A debe quedar siempre introducido completamente en la tapa del depósito.

105 - OM BIJ DE DOP VAN DE BENZINETANK EN DE BENZINEPEILSTOKTEKUNNEN KOMEN

De vork helemaal naar rechts bewegen.

De hefboom A omhoog bewegen en in de stand zetten als aangegeven op de foto hiernaast.

Klap de deksel van de brandstoftank naar achteren.

Belangrijk : Tijdens het gebruik van de bromfiets moet de beugel altijd vast zijn in de deksel van de brandstoftank.

CARBURANT

Mettre dans le réservoir un mélange d'essence et d'huile pour moteur 2 temps.

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

Nous préconisons ESSO MIX avec le lubrifiant ESSO 2 T MOTOR OIL.

Notre préconisation résulte de nombreux essais réalisés en collaboration avec ESSO. Ces essais ont permis de recommander le taux de 4 % d'huile 2 temps dans l'essence pour les véhicules roulant à 40 km/h et plus (1).

Pour ceux dont la vitesse est inférieure à 40 km/h, le taux de 2 % sera préférable.

Il n'y a pas lieu d'augmenter ces taux pendant la période de rodage.

Les capacités des réservoirs sont les suivantes

101 - 102 réservoir avant : 3,2 litres,

101 - 102 réservoir arrière : 3 litres,

103 : 3,7 litres,

105 : 3,5 litres,

TSE : 5,5 litres,

TSM : 9,5 litres.

(1) **Remarque** : Compte tenu des particularités concernant l'Allemagne et la Suisse, un taux de 2 % d'huile dans l'essence est recommandé.

FUEL

Fill the tank with a mixture of petrol and 2-stroke oil.

Never burn pure petrol as the engine, if left without lubrication or even slightly insufficiently lubricated would soon break down.

We recommend ESSO MIX with the ESSO 2 T lubricant.

This exclusive recommendation is the result of intensive technical testing work conducted in cooperation with ESSO. These tests have further made it possible to specifically recommend a fuel mixture of "REGULAR" and 4% 2-stroke engine oil for vehicles cruising at 30 mph and over. Preferably use a 2% oil blending rate for mopeds with a top speed below 25 mph. (1)

These petrol-oil proportions need not be altered during the running-in period.

The fuel tank capacities are as follows :

101 - 102 with front fuel tank : 0.7 imperial gallon

101 - 102 with rear fuel tank : 0.66 imperial gallon,

103 : 0.8 imperial gallon,

105 : 0.77 imperial gallon,

TSE : 1.65 imperial gallon,

TSM : 2.09 imperial gallon.

(1) **Remark** : Because of the characteristics concerning Germany and Switzerland we recommend a fuel mixture of petrol and 2% motor oil.

KRAFTSTOFF

Den Tank mit einem Benzin-Ölgemisch für Zweitakter füllen.

Nie reines Benzin verwenden, da sonst der nicht geschmierte Motor unbrauchbar gemacht würde. Wir empfehlen z.B. ESSO MIX mit dem ESSO 2 T MOTOR OIL Schmierstoff oder jedes andere Markenöl der namhaften Mineralölfirmen.

Diese Empfehlung ist das Ergebnis von zahlreichen in Zusammenarbeit mit ESSO durchgeführten Versuchen. Diese Versuche ermöglichen den Satz von 4 % für Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit bis zu 40 km/h zu empfehlen (1).

Es ist nicht nötig, diesen Prozentsatz während der Einfahrzeit zu erhöhen.

Fassungsvermögen der verschiedenen Benzintanks :

101 - 102 mit vorderem Tank : 3,2 Liter,

101 - 102 mit hinterem Tank : 3 Liter,

103 : 3,7 Liter,

105 : 3,5 Liter,

TSE : 5,5 Liter,

TSM : 9,5 Liter.

(1) **Bemerkung** : Aufgrund bestimmter Besonderheiten in Deutschland und der Schweiz empfehlen wir ein Benzin Öl-Gemisch von 2 %.

CARBURANTE

Mettere nel serbatoio una miscela di benzina e olio per motori a 2 tempi.

Non usare mai benzina pura perché il motore non ingrassato andrebbe fuori uso.

Noi consigliamo ESSO MIX con il lubrificante ESSO 2 T MOTOR OIL.

Il nostro consiglio risulta da numerose prove realizzate in collaborazione con ESSO.

Queste prove hanno permesso di raccomandare il tasso del 4 % di olio 2 tempi nella benzina per veicoli marcianti a 40 km/h e oltre (1).

Per quei veicoli la cui velocità è inferiore a 40 km/h è preferibile il tasso del 2 %.

Non è necessario aumentare il tasso durante il periodo di rodaggio.

Le capacità dei serbatoi sono le seguenti :

101 - 102 serbatoio ant. : 3,2 litri,

101 - 102 serbatoio post. : 3 litri,

103 : 3,7 litri,

105 : 3,5 litri,

TSE : 5,5 litri,

TSM : 9,5 litri.

(1) **Nota** : Tenuto conto delle particolarità concernenti la Germania e la Svizzera si raccomanda un tasso del 2 % di olio nella benzina.

CARBURANTE

No utilizar nunca gasolina pura, el motor no engrasado se deteriora completamente.

Poner en el depósito una mezcla de gasolina y aceite para motor de 2 tiempos : preconizamos ESSO MIX con el lubricante ESSO 2 T MOTOR OIL.

Nuestra recomendación resulta de numerosos ensayos realizados en colaboración con ESSO. Estos ensayos han permitido aconsejar el porcentaje de 4 % del aceite para motor de 2 tiempos en gasolina para vehículos que andan a 40 km/h y mas (1).

Para los, cuya velocidad es inferior a 40 km/h el porcentaje de 2 % de aceite es mejor.

No se debiera aumentar estos porcentajes durante el periodo de rodaje.

Las capacidades de los depósito son los siguientes :

101 - 102 depósito adelante : 3,2 litros,

101 - 102 depósito detrás : 3 litros,

103 : 3,7 litros,

105 : 3,5 litros,

TSE : 5,5 litros,

TSM : 9,5 litros.

(1) **Nota** : Según las particularidades para Alemania y Suiza el porcentaje de 2 % de aceite en la gasolina es recomendado.

BRANDSTOF

Vul de tank met een benzine-olie mengsel voor tweetaktmotoren.

Nooit ongemengde benzine gebruiken. Een niet of in onvoldoende mate gesmeerde motor zal snel vastlopen.

Wij bevelen ESSO MIX aan die reeds gemengd is met ESSO 2 T MOTOR OIL.

Onze aanbeveling is het resultaat van talrijke, in samenwerking met ESSO uitgevoerde technische proeven. Dank zij deze proeven, kunnen wij thans een percentage van 4 % olie voor tweetaktmotoren in de benzine voor motoren die 40 km per uur en sneller rijden, aanbevelen (1).

In die landen waar de snelheid lager is dan 40 km per uur, verdient het aanbeveling 2 % olie te gebruiken. (= 1:50)

Tijdens de inrijperiode is het niet nodig deze percentages te verhogen.

Tankinhoud :

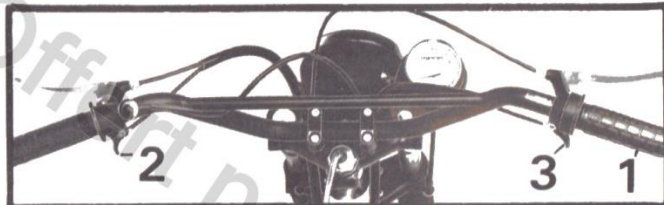
101 - 102 tank voor : 3,2 liter,

101 - 102 tank achter : 3 liter,

103 : 3,7 liter,

105 : 3,5 liter - TSE : 5,5 liter - TSM : 9,5 liter.

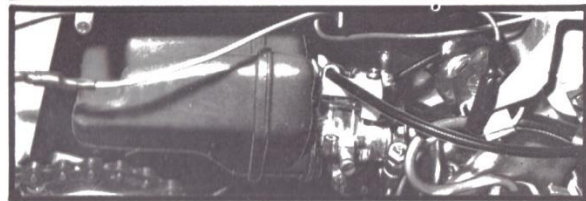
(1) **Opmerking** : In verband met de bijzondere voorschriften in Duitsland en Zwitserland, wordt een mengverhouding van 2 % olie in de benzine aanbevolen.



- En période froide, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres avant de lâcher la manette (2).
Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette (2).
- In cold weather you can prevent engine stalling by keeping the choke lever (2) depressed for a few hundred yards of travel.
But do not use the choke lever (2) when you start up a Moped engine that is already warm.
- Bei kaltem Wetter, wenn der Motor zum abwürgen neigt, ist es angemessen mehrere hundert Meter zurück zu legen bevor der Starthebel (2) losgelassen werden kann.
Wenn der Motor warm ist, wird der Starthebel (2) zum Anlassen nicht benutzt.
- Con temperature fredde, se il motore stenta a tenere il minimo, conviene percorrere qualche centinaio di metri prima di lasciare libera la levetta dell'aria (2).
Per la partenza a caldo non usare mai la levetta dell'aria (2).
- En tiempo de frio, si el motor tiene tendencia a calarse, conviene rodar unos centenares de metros antes de soltar el gatillo del starter (2).
Para arrancar con el motor caliente, no apretar el gatillo del starter (2).
- Bij koud weer, als de motor de neiging heeft af te slaan, is het raadzaam een paar honderd meter te rijden alvorens de chokehandle (2) los te laten.
Wanneer de motor warm is, moet bij het starten de chokehandle (2) in het geheel niet gebruikt worden.



E 12



D 12

MISE EN MARCHÉ

Ouvrir le robinet d'essence placé à la base du réservoir.

Lancer le moteur.

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

1 - Par action au pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille.

A - Fermer les gaz en tournant la poignée droite (1) dans le sens de la flèche si votre cyclomoteur est équipé d'un carburateur E 12 (voir figure) ou bien :

A' - Tourner légèrement la poignée des gaz (1) si votre cyclomoteur est équipé d'un carburateur D 12 (voir figure).

B - Appuyer à fond sur la manette d'air (starter) (2).

C - Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (3).

D - Actionner vivement la pédale et lâcher le décompresseur (3) lorsqu'elle arrive au point bas.

E - Dès que le moteur est lancé, relâcher le starter (cas du carburateur E 12) (2) et ouvrir progressivement les gaz.

Dans le cas du carburateur D 12 lâcher la manette d'air (2) quelques secondes après avoir donné les gaz (légèrement).

F - Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille.
Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

2 - En pédalant :

Effectuer les mêmes opérations, en roulant sur la machine au lieu d'opérer comme de A à E ci-dessus.

STARTING

Open the fuel tap located at the base of the fuel tank.

According to the owner's preference, one can start the engine in two different ways.

1 - Either by means of the pedal used as a kick-starter, the moped resting on its stand, operate as follows.

A - Shut off petrol flow either by turning the RH throttle twist-grip (1) in the direction of the arrow if the moped is equipped with an E 12 carburettor (See figure), or :

A' - If the moped is equipped with a D 12 carburettor (See figure), turn the throttle twist-grip slightly (1).

B - Squeeze completely the "choke" control trigger (2).

C - Also squeeze completely the decompressor control trigger (3).

D - Kick the pedal sharply while releasing the decompressor (3) as the pedal reaches its bottom dead centre.

E - As soon as the engine fires release the choke control (in the case of an E 12 carburettor) (2) and progressively open the throttle. In the case of a D 12, carburettor release the choke control trigger (2) a few seconds after opening the throttle (slightly).

F - Stop the rear wheel from spinning simply by squeezing the rear wheel control lever and put the stand back into its rest position.
Mount the moped and accelerate to drive off.

2 - Or by pedalling :

Perform the same operations by pedalling the moped instead of starting the engine indicated above in A to E.

ANLASSEN

Den an der unteren Seite des Kraftstoffbehälters befindlichen Knopf betätigen, um so den Benzinahn zu öffnen.

Den Motor anwerfen.

Wahlweise kann dies auf verschiedene Art und Weise geschehen :

1 - Durch Treten des Pedals, während die Maschine auf dem Ständer steht.

A - Das Gas mit dem rechten Griff (1) in Pfeilrichtung zudrehen, wenn Ihr Mofa/Moped einen Vergaser E 12 besitzt (siehe Abbildung) oder :

A' - Den Gasdrehgriff (1) sehr leicht drehen, wenn Ihr Mofa/Moped einen Vergaser D 12 besitzt (siehe Abbildung).

B - Den Lufthebel bis zum Anschlag anziehen (Starter) (2).

C - Nur bei Kaltstart : Den Dekompressionshebel (3) gleichzeitig bis zum Anschlag anziehen.

D - Die Pedale kräftig treten und dabei den Dekompressionshebel loslassen, sobald das Pedal seinen niedrigsten Drehpunkt erreicht.

E - Sobald der Motor anspringt, den Starter loslassen (beim Vergaser E 12) (2) und langsam mehr Gas geben. Beim Vergaser D 12 den Lufthebel (2) einige Sekunden, nachdem man Gas gegeben hat, langsam loslassen.

F - Dann das Hinterrad abbremsen und den Ständer hochklappen. Aufsitzen und Gas geben zum Anfahren.

2 - Durch Anfahren wie mit einem Fahrrad :

Die Vorgänge A bis E wie bei -1- durchführen, indem man fährt wie mit einem Fahrrad.

AVVIAMENTO

Aprire il rubinetto della benzina situato alla base del serbatoio.

Avviare il motore in uno dei due modi seguenti secondo le proprie preferenze.

1 - Con il veicolo fermo sul cavalletto :

A - Chiudere il gas girando la manopola destra (1) nel senso della freccia se il vostro ciclomotore è equipaggiato da un carburatore E 12 (vedi figura) o altrimenti :

A' - Aprire il gas girando leggermente la manopola del gas (1) se il vostro ciclomotore è equipaggiato da un carburatore D 12 (vedi figura).

B - Spingere a fondo la levetta dell'aria (starter) (2).

C - Spingere a fondo anche la levetta del decompressore (3).

D - Agire con forza sul pedale e lasciare libera la levetta del decompressore (3) allorchè il pedale sta arrivando in basso.

E - Appena il motore è partito lasciare la manetta dell'aria (starter) (2) e aprire progressivamente il gas (caso del carburatore E 12). Nel caso del carburatore D 12, lascia la manetta dell'aria (2) dopo aver dato un poco di gas.

F - Frenare la ruota post. e far scendere il veicolo dal cavalletto. Salire sul ciclomotore e accelerare per partire.

2 - Pedalando :

Effettuare le stesse operazioni pedalando dopo essere saliti sul ciclomotore.

PUESTA EN MARCHA

Abbrir el grifo de gasolina situado en la parte inferior del depósito.

Arrancar el motor.

Según preferencia de cada uno, se puede operar de dos maneras :

1 - Accionando con el pie sobre el pedal, con la máquina en reposo, sobre su soporte de apoyo, proceder como sigue :

A - Cortar gases girando el puño derecho (1) en el sentido de la flecha, si el ciclomotor está equipado de un carburador E 12 (ver figura) ó bien.

A' - Girar ligeramente el puño de gases (1) si su ciclomotor está equipado de un carburador D 12 (ver figura).

B - Apretar a fondo sobre la maneta del aire o starter (2).

C - Apretar igualmente a fondo sobre el gatillo del descompresor (3).

D - Accionar fuertemente el pedal con el pie, soltando el descompresor (3) en el momento de llegar al final de la pedalada.

E - Una vez el motor en marcha, soltar el starter (en el caso del carburador E 12) (2) y abrir progresivamente los gases. En el caso del carburador D 12, soltar la maneta del aire (2) algunos segundos después de haber abierto ligeramente los gases.

F - Frenar a continuación para inmovilizar la rueda trasera y levantar el soporte de apoyo. Montarse sobre la máquina y acelerar para salir.

2 - Arrancar pedalando :

Efectuar las mismas operaciones, en marcha pedalando, en vez de operar con la máquina sobre el soporte de apoyo.

HET STARTEN VAN DE MOTOR

Het benzinekraantje aan de onderkant van de tank opendraaien.

De motor starten.

U kunt naar eigen inzicht, op twee manieren starten :

1 - Door met de voet op het pedaal te drukken ; de motor staat hierbij op de standaard.

A - De gastoevoer sluiten door de rechterhandgreep (1) in de richting van de pijl te draaien wanneer uw bromfiets met een carburator E 12 uitgerust is (zie afbeelding) of :

A' - De gashandgreep (1) enigzins draaien wanneer uw bromfiets met een carburator D 12 uitgerust is (zie afbeelding).

B - De chokegreep (starter) geheel intrekken (2).

C - Tevens de decompressorgreep geheel intrekken (3).

D - Het pedaal krachtig indrukken en de decompressorgreep (3) loslaten zodra het pedaal beneden is.

E - Zodra de motor loopt, de starter loslaten (bij een carburator E 12) (2) en geleidelijk aan iets meer gas geven.

Bij een carburator D 12, de chokegreep (2) loslaten enkele seconden nadat iets gas gegeven werd.

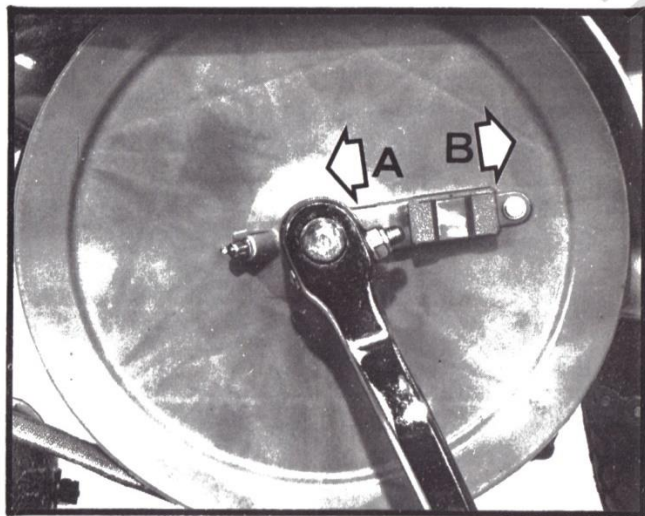
F - Daarna remmen om het achterwiel tot stilstand te brengen en de standaard opklappen.

Plaats nemen en gas geven om weg te rijden.

2 - De bromfiets wordt al fietsend gestart :

Dezelfde operaties doen waarbij met de motor gereden wordt in plaats van te doen zoals onder A tot E hierboven aangegeven staat.

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



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 utiliser la machine au régime maximum.

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. Laisser le moteur tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur. Pour repartir, il suffit de redonner des gaz. En côte, aider le moteur en pédalant.

Pour arrêter le moteur, 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).

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.

A - Position mise en vélo.

B - Position de verrouillage.

RUNNING-IN A NEW MACHINE

The running-in has a vital effect on the satisfactory operation, the power and the durability of the engine.

Do not race the engine to its limit for the first 300 miles or so.

Also avoid overheating the engine, especially in hot weather.

SLOWING DOWN AND STOPPING

Normal slowing down is obtained by progressively closing the throttle. If a quick stop is required shut the throttle and put on the brakes.

On reaching a standstill, the engine is idling owing to its automatic plate clutch.

Let the engine idle, and avoid blipping the throttle. To start again open the throttle. Up hill, help the engine by pedalling.

To stop the engine, squeeze the decompressor control trigger.

HOW TO USE YOUR MOPED AS A BICYCLE

Under certain circumstances (for instance, when the fuel tank is empty), it may become necessary to carry on by pedalling without cranking the engine. Push the locking knob in towards the centre of the driven-pulley (See figure).

This operation must always be done with the engine shut off.

It is not recommended that you use your moped as a bicycle for an extended period of time or especially when going down a slope. The driven-pulley might seize on the sprocket and be damaged.

A - Position for use as a bicycle.

B - Locking position.

EINFAHREN

Das Einfahren wirkt entscheidend auf die gute Funktion, die Leistung und Lebensdauer des Motors.

Während der ersten 500 Kilometer die Maschine niemals Vollgas fahren.

Ausserdem ist eine Überhitzung des Motors zu vermeiden, besonders bei warmem Wetter.

GESCHWINDIGKEITSVERRINGERUNG UND ANHALTEN

Eine normale Geschwindigkeitsverringering wird durch Langsames Gaswegnehmen erreicht.

Dank seiner automatischen Scheibenkupplung kann der Motor auch beim Stillstand der Maschine weiter laufen.

Den Motor im Leerlauf drehen lassen und dabei unnötiges Gasgeben vermeiden. Zum Wiederanfahren braucht lediglich der Gasdrehgriff betätigt zu werden. Bei starken Steigungen ist eine Starthilfe durch Pedal treten zweckmäßig.

Zum Abstellen des Motors nur den Dekompressionshebel anziehen.

BENUTZUNG ALS FAHRRAD

In Ausnahmefällen, (z.B.: bei Kraftstoffmangel), kann man das Mofa/Moped als Fahrrad benutzen und mit abgestelltem Motor fortbewegen.

Dafür ist die Verriegelung zu lösen und zur Mitte der Keilriemenscheibe zu schieben. (Siehe Abbildung).

Die Verriegelung darf nur bei stehendem Motor gelöst werden.

Es ist jedoch nicht angeraten, das Fahrzeug in diesem Zustand längere Zeit oder besonders beim Bergabwärtsfahren zu benutzen.

Die Keilriemenscheibe würde sich auf dem Metallkettenrad festlaufen und wäre infolgedessen ausser Betrieb gesetzt.

A - Fahrradbetrieb.

B - Verriegelung in Grundstellung.

RODAGGIO

Il rodaggio ha una importanza capitale per il buon funzionamento, la potenza e la durata del motore.

Nei primi 500 chilometri non marciare mai a lungo col motore ai massimi giri.

Evitare di surriscaldare il motore soprattutto quando fa molto caldo.

RALLENTAMENTO E ARRESTO

Un rallentamento normale si ottiene riducendo progressivamente il gas.

Se l'arresto deve essere rapido, togliere completamente il gas e frenare.

A veicolo fermo il motore continua a funzionare in virtù della sua frizione automatica a dischi. Lasciate che il motore giri al minimo evitando di accelerare con la manopola del gas. Per ripartire è sufficiente ridare gas.

In salita aiutate il motore pedalando. Per arrestare il motore tirare la levetta del decompressore.

UTILIZZAZIONE DI MARCIA A PEDALI

In certi casi eccezionali (per esempio: mancanza di carburante) può essere necessario dover procedere utilizzando i pedali senza trascinare il motore.

Spingere allora il bottone del disinnesto verso il centro della puleggia (vedere la figura).

Questa operazione dovrà essere effettuata sempre a motore fermo.

E tuttavia sconsigliato di utilizzare in questo modo il ciclomotore, durante un periodo troppo lungo; o soprattutto per fare una discesa. La puleggia rischierebbe di griappare sul suo mozzo metallico e sarebbe messa fuori uso.

A - Posizione marcia a pedali.

B - Posizione marcia a motore.

RODAJE

El rodaje tiene una influencia capital para el buen funcionamiento del motor, su potencia y duración.

Durante los primeros 500 Kms. no acelerar jamás a tope.

Evitar el calentar demasiado el motor, sobre todo con tiempo caluroso.

REDUCCION DE VELOCIDAD Y PARADA

Se obtiene una reducción normal de la velocidad cortando gases progresivamente con el puño. Si la parada debe ser rápida, llevar el puño a posición de reposo y frenar.

En las paradas, el motor continua girando gracias a su embrague automático de disco.

Dejar girar el motor al "ralenti", evitando las aceleraciones bruscas.

Para volver a andar, basta acelerar con el puño giratorio. En caso de tener que arrancar en cuesta, ayudar el motor pedaleando.

Para parar el motor, basta con accionar el descompresor.

UTILIZACION COMO BICICLETA

En ciertos casos excepcionalmente (por ejemplo: falta de gasolina) puede ser necesario rodar sin arrastrar el motor.

Empujar el pitón de acoplamiento hacia el centro de la polea (ver figura).

Esta operación deberá hacerse siempre con el motor parado.

No aconsejamos utilizar el ciclomotor como bicicleta durante un periodo demasiado largo y, sobre todo, bajar cuestas. La puleggia correría peligro de griparse sobre el piñón y se estropearía.

A - Posición de bicicleta.

B - Posición normal.

INRIJDEN

Het inrijden is bijzonder belangrijk voor de goede werking, het vermogen en de levensduur van de motor.

Tijdens de eerste 500 kilometer, de motor nooit op het volle toerental laten draaien.

Verder moet het warmlopen van de motor voorkomen worden, vooral als het warm weer is.

SNELHEID VERMINDEREN EN STOPPEN

Een normale snelheidsvermindering wordt verkregen door de gastoever geleidelijk aan af te sluiten. Wanneer snel geredemd moet worden, het gas afsluiten en remmen.

Als de bromfiets stilstaat, blijft de motor draaien, dank zij de automatische plaatkoppeling.

De motor rustig stationair laten draaien en geen gasstoten geven.

Wilt u weer wegrijden, dan geleidelijk aan gas toevoeren. Wanneer u een helling moet op rijden, de motor helpen door mee te trappen.

Om de motor te stoppen, de decompressurgreep intrekken.

GEBRUIK ALS FIETS

In sommige uitzonderingsgevallen (bijvoorbeeld: lege tank), kan het nodig zijn de motor als fiets te gebruiken zonder dat hierbij de motor aangedreven wordt.

In dat geval de vergrendelknop naar het midden van de schijf verplaatsen (zie afbeelding).

Dit moet steeds gedaan worden wanneer de motor stilstaat.

Het wordt evenwel afgeraden de bromfiets op deze manier te lang te gebruiken of vooral om een helling af te rijden.

De schijf kan namelijk op zijn metalen naaf vastklemmen en buiten werking raken.

A - Stand als fiets.

B - Vergrendelstand.

GRAISSAGE

Il est important de respecter soigneusement les indications de graissage ci-contre, pour prolonger la vie du cyclo-moteur, et son fonctionnement sera meilleur et plus doux.

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

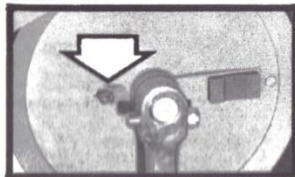
TOUS LES 1 000 KM

Points à graisser	Lubrifiants préconisés
Chaîne de pédalier Chaîne de transmission Patin de tendeur de chaîne	ESSO PLUS MOTOR OIL** SAE 30
Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	ESSO HANDY OIL**
Poulie réceptrice (dessin ci-dessous)	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

TOUS LES 10 000 KM

Points à graisser	Lubrifiants préconisés
Graissage à faire exécuter par l'une de nos stations-service 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

** A défaut, utiliser des lubrifiants de performances comparables.



LUBRICATION

In order to promote the smooth and effective operation of your moped and to extend its durability, it is important you comply with the opposite lubricating instructions.

Caution : Avoid getting any oil or grease into the brake drums.

EVERY 625 MILES

Items to be lubricated	Recommended lubricants
Crank-gear driving chain Transmission chain Chain tensioner roller	ESSO PLUS MOTOR OIL** SAE 30
Control cables Freewheel Stand pivot pin	ESSO HANDY OIL**
Driven-pulley (see figure below)	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

EVERY 6250 MILES

Lubrication to be performed by one of our service-stations	
Engine bracket rotating shaft Driving pulley (very little) Upper and lower bearing cups. Crank-gear assy Pedals Front and rear wheel hubs Front and rear brake cams Telescopic forks	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

** If not available, use lubricants of similar performance.

ABSCHMIEREN

Es ist wichtig, die nebenstehenden Angaben beim Abschmieren sorgfältig zu beachten ; so verlängern Sie die Lebensdauer Ihres Fahrzeuges und es wird besser und leichter laufen.

Achtung : Weder Öl noch Fett in die Bremstrommeln eindringen lassen.

NACH JE 1000 KM

Schmierstellen	Empfohlene Schmiermittel
Fahrradkette Rolle des Kettenspanners Antriebskette	ESSO PLUS MOTOR OIL* SAE 30
Seilzüge Freilauf Zahnkranz Achse des Kippständers	ESSO HANDY OIL*
Keilriemenscheibe (siehe Abb. unten)	ESSO MULTIPURPOSE* GREASE H

NACH JE 10.000 KM**

Schmierstellen	Empfohlene Schmiermittel
Abschmieren durch eine unserer Service-Stellen Motor-Aufhängung Antriebs-Riemenscheibe (nur mässig fetten) Steuersatz (obere und untere Schale) Tretlager Pedale Vorder- und Hinterrad-Nabe Bremsscheibelarne vorne und hinten Teleskopgabel	ESSO MULTIPURPOSE GREASE H

* Oder jedes andere Marken-Schmiermittel.

** Wir empfehlen, diese Arbeiten von einer Werkstatt durchführen zu lassen.

INGRASSAGGIO

Se rispetterete diligentemente le indicazioni di ingrassaggio della tabella, prolungherete la vita del vostro ciclomotore ed il suo funzionamento sarà migliore e più dolce.

Far attenzione : Che ne olio ne grasso vadano accidentalmente nei tamburi dei freni.

DA FARE OGNI 1 000. KM

Punti da ingrassare	Lubrificanti consigliati
Catena dei pedali Catena di trasmissione Asse della rotella tendicatena	ESSO PLUS MOTOR OIL** SAE 30
Cavi di comando Ruota libera Asse del cavalletto	ESSO HANDY OIL**
Puleggia condotta (disegno a lato)	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

DA FARE OGNI 10 000. KM

Punti da ingrassare	Lubrificanti consigliati
Articolazione del motore Puleggia motrice (in ridottissima quantità) Calotta superiore e inferiore dell'asse di sterzo Pedaliera - Pedali Mozzo anteriore e posteriore Cammes dei freni anteriore e posteriore Forcella telescopica	ESSO MULTIPURPOSE ** GREASE H

** In mancanza di lubrificanti Esso, usare prodotti di caratteristiche simili.

ENGRASE

Respetando meticulosamente las normas indicadas en este cuadro de engrase, prolongará la vida de su ciclomotor y su funcionamiento será mucho mejor y más suave.

Atencion : No introducir grasa o aceite en los tambores de freno.

A LOS 1.000 KMS

Puntos a engrasar	Lubrificante recomendado
Cadena de pedaler Cadena de transmisión Rueda del tensor de cadena	ESSO PLUS MOTOR OIL** SAE 30
Cables de mando Piñón rueda libre Eje de soporte de apoyo	ESSO HANDY OIL**
Polea receptora (en el dibujo adjunto)	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

A LOS 10.000 KMS

Puntos a engrasar	Lubrificante recomendado
Engrase a efectuar en alguna de nuestras estaciones de servicio Articulación motor Polea motriz (muy poca cantidad) Cazoletas superiores e inferiores de dirección Pedalier Pedales Levas delos frenos delantero y trasero Horquilla telescópica	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

** A falta del "Multipurpose", Greas H utilizar lubricantes cuyas performances son similares.

SMERING

Het is belangrijk de hiernaast gegeven smeeradvisen te volgen om aldus de levensduur van de bromfiets te verlengen terwijl hij tevens beter en soepeler zal werken.

Opgelet : Geen olie of vet in de remtrommels laten lopen.

OM DE 1 000 KM

Smeerpunten	Aanbevolen smeermiddelen
Fietsketting Aandrijfketting Kettingspanner	ESSO PLUS MOTOR OIL** SAE 30
Bedieningskabels Vrijwiel Standaards	ESSO HANDY OIL**
Aangedreven wiel (zie tekening hieronder)	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

OM DE 10 000 KM

Smeerpunten	Aanbevolen smeermiddelen
Smering uit te voeren door één van onze dealers Draaipunt van de motor Motorschijf (zeer kleine hoeveelheid) Balhoofdstel boven en onder Trapas Pedalen Voor- en achternaaf Remnokken voor en achter Telescoopvork	ESSO MULTIPURPOSE** GREASE H

**Wanneer deze smeermiddelen niet verkrijgbaar zijn, dan smeermiddelen met vergelijkbare eigenschappen gebruiken.

BOUGIE

Lorsqu'au bout d'un certain temps, le 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.

Une bonne précaution serait de la vérifier tous les 2 500 km environ. En cas de fonctionnement irrégulier du moteur, la nettoyer à la brosse métallique et rapprocher les électrodes à 4/10° de mm.

Ne pas hésiter à la remplacer dès la deuxième fois par une bougie neuve.

Choisir 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.

PNEUS

Tous les mois, vérifier la pression des pneus, le gonflage ayant une grande influence sur l'usure, la tenue de route et le freinage. Un pneu convenablement gonflé ne doit pas fléchir sous la pression du pouce.

La pression de gonflage doit être :

- A l'avant 1,8 bar.
- A l'arrière 2,2 bar.

SPARK PLUG

If after a fairly long period of use your moped begins to start with difficulty or if it develops poor engine power, check your spark plug for wear, corrosion, clogging or defect.

It would be more advisable to check it approximately every 1550 miles.

If the engine misfires, clean the spark plug with a wire brush and check the spark gap which should be about 0.016 in. Do not hesitate to replace the spark plug with a new one, as soon as you have cleaned it for the second time.

Choose in preference :

- MARCHAL 35/36 for normal use in town traffic on short trips with many starts.
- MARCHAL 34.S or EYQUEM 755 for normal use on long trips or on mountain roads, especially in summer.
- MARCHAL 35 or EYQUEM 705 S or CHAMPION L 88 A or AC 430 Z as a compromise for normal use in town and on the open road.

IGNITION

The setting of magneto timing has a great influence on the good operation of the engine. Therefore, this adjustment has to be accurate. After its first 300 miles of use, we recommend you have your magneto timing set by one of our dealers.

TYRE PRESSURE

Check the tyre pressure once a month, the pressure having a great influence on the wear, the road holding and the breaking.

A correctly inflated tyre should not yield under the pressure of the thumb.

Recommended tyre pressure :

- Front tyre : 25 - 26 p.s.i. (1.8 bar).
- Rear tyre : 31 - 32 p.s.i. (2.2 bar).

ZÜNDKERZE

Falls nach einer gewissen Zeit Ihr Fahrzeug schwerer anspringt oder eine schlechtere Fahrleistung bringt, ist dies in den meisten Fällen auf einen schlechten Zustand der Zündkerze zurückzuführen : Verrussen oder Abnutzen der Elektroden.

Es wäre gut, die Zündkerze ungefähr alle 2.500 km zu überprüfen. Bei unregelmässiger Motorleistung die Zündkerze mit einer Drahtbürste reinigen und den Elektrodenabstand auf 4/10 mm bringen.

Bei Wiederholung die Zündkerze durch eine neue ersetzen.

Wir empfehlen folgende Typen :

- MARCHAL 35/36 für gewöhnlichen Stadtgebrauch mit kurzen Strecken und häufigem Anlassen.
- MARCHAL 34.S oder EYQUEM 755 für gewöhnlichen Gebrauch auf längeren Strecken oder steilem Gelände, hauptsächlich im Sommer.
- MARCHAL 35 oder EYQUEM 705 S oder CHAMPION L 88 A oder AC 430 Z für den Normalgebrauch in der Stadt und auf der Landstrasse.

ZÜNDUNG

Die Schwungmagnetzündeneinstellung hat einen starken Einfluss auf den guten Betrieb des Motors. Sie muss genau sein.

Wir empfehlen, die Schwungmagnetzündung nach 500 km von einer unserer Service-Stellen überprüfen zu lassen.

REIFENDRUCK

Der richtige Reifendruck hat aber auch grosse Bedeutung für die Strassenlage und Bremswirkung und damit für die Sicherheit des Fahrers. Beim Aufpumpen benutzen Sie bitte den Reduzier-nippel, den Sie im Werkzeugbehälter finden werden.

- 1 - Nippel auf das Ventil aufschrauben.
- 2 - Pumpenschlauch aus der Pumpe ziehen und am Pumpenende einschrauben.
- 3 - Pumpenschlauch und Nippel durch Aufschrauben miteinander verbinden. Dann pumpen.

Muss der Reifendruck : vorne 1,8 bar.

hinten 2,2 bar betragen.

CANDELA

Se il vostro ciclomotore, dopo un certo tempo comincia ad avere delle partenze difficili o non funziona più molto bene vuol dire, il più delle volte che la candela è incattivito stato : e ingrossamento o usura degli elettrodi.

Ogni 2 500 km, verificate dunque la candela, pulitela con una spazzola metallica, e riavvicinate gli elettrodi a 4/10 di mm.

Non esitate a sostituirla, se troppo consumata, con una candela nuova.

Vi consigliamo :

- MARCHAL 35/36 per dei percorsi corti con frequenti partenze in città.
- MARCHAL 34.S EYQUEM 755 per dei percorsi lunghi o di montagna, principalmente in estate.
- MARCHAL 35 o EYQUEM 705 S o CHAMPION L 88 AC 430 Z per l'uso normale in città e su strada.

ACCENSIONE

La fasatura del volano magnete ha una grande influenza sul buon funzionamento del motore quindi deve essere precisa.

Dopo i primi 500 km di utilizzazione è consigliabile far controllare la fasatura del volano da uno dei nostri concessionari.

PNEUMATICI

Tutti i mesi, verificare la pressione dei pneumatici in quanto questa può aver una grande influenza sull'usura la tenuta di strada e la frenatura.

La pressione di gonfiaggio deve essere :

Anteriore 1,8 bar.
Posteriore 2,2 bar.

BUJIA

Quando al cab o de un cierto tiempo, su ciclomotor comienza a arrancar deficientemente ó a andar peor, es debido, la mayoría de las veces, a un deficiente estado de la bujia : engrase o desgaste de los electrodos.

En general, nuestras bujias pueden resistir 5.000 Kms. sin intervención. Sin embargo, una buena precaución sería de verificarlas cada 2.500 Kms. aproximadamente. En caso de un funcionamiento irregular del motor, limpiarla con un cepillo metálico y aproximar los electrodos a 4/10 de m/m.

No dudar en reemplazarla por una nueva en caso de bujia defectuosa.

Elejir preferentemente :

- MARCHAL 35/36 para uso habitual en ciudad sobre cortos trayectos y con arrancadas frecuentes.
- MARCHAL 34.S ó EYQUEM 755 para uso habitual en recoridos largos ó montañosos, principalmente en verano.
- MARCHAL 35 ó EYQUEM 705 S ó CHAMPION L 88 ó AC 430 Z como compromiso para una utilización normal en ciudad y en carretera.

ENCENDIDO

El reglaje del volante magnético tiene una gran influencia sobre el buen funcionamiento del motor, por la tanto después de los 500 Kms. de utilización, es aconsejable hacer reviaar el reglaje del volante por uno de nuestros Concesionarios.

NEUMATICOS

Todos los meses verificar la presión de los neumáticos. La correcta presión tiene gran influencia en su duración, la estabilidad y el frenado.

La presión de inflado :

Rueda delantera 1,8 bar.
Rueda Trasera 2,2 bar.

BOUGIE

Wanneer de bromfiets na verloop van zekere tijd moeilijker start of minder goed gaat lopen, dan moet dit in het algemeen aan een vuil worden van de bougie of slijtage van de elektroden toegeschreven worden.

Het is een verstandige maatregel om de bougie om de circa 2 500 km na te kijken. Wanneer de motor onregelmatig draait, de bougie met de staalborstel schoonmaken en de afstand tussen de elektroden op 4/10 mm brengen.

Het verdient aanbeveling de bougie na ca 5 000 km te vervangen.

Wij raden bij voorkeur aan :

- MARCHAL 35/36 voor het dagelijks gebruik in de stad over korte afstanden waarbij veel gestart wordt.
- MARCHAL 34.S of EYQUEM 755 voor dagelijks gebruik over lange afstanden of bergachtig terrein, voornamelijk in de zomer.
- MARCHAL 35 of EYQUEM 705 S of CHAMPION L 88 A of AC 430 Z voor normaal gebruik in de stad en op buitenwegen.

ONTSTEKING

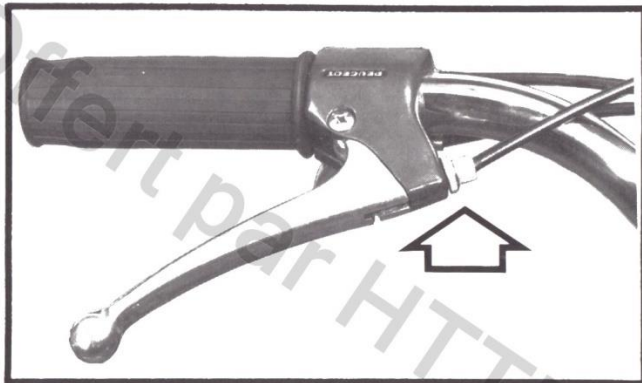
De vergrendeling van de vliegwielmagneet heeft een zeer grote invloed op het goede draaien van de motor. Deze moet nauwkeurig zijn. Na de eerste 500 kilometer, is het verstandig de afstelling van de magneet door één van onze dealers te laten nakijken.

BANDEN

De spanning van de banden moet iedere maand nagezien worden ; de juiste spanning heeft grote invloed op slijtage, gewigging en remwerking Een behoorlijk opgepompte band mag niet met de duim ingedrukt kunnen worden.

De bandenspanning moet zijn :

Voor 1,8 bar.
Achter 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 gaine 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 des commandes.

RÉGLAGE EN LARGEUR DU GUIDON (à deux branches indépendantes).

Le positionnement des branches de guidon a une influence sur le confort du pilote et la tenue de route du véhicule.

L'écartement entre les extrémités des poignées doit être compris entre 560 et 580 mm.

Pour des raisons de sécurité, sur certains cyclomoteurs, un système de verrouillage des branches de guidon plongeant dans les tubes de fourche est prévu. Ce dispositif interdit l'orientation des guidonnets en des positions dangereuses tout en conservant une latitude de réglage en rotation convenable pour adapter la position de conduite à chaque individu.

BRAKE ADJUSTMENT

It is recommended to check the setting of the brake controls periodically. The free play of the hand levers (before the brake shoes touch the drums) should be kept as short as possible.

Adjustment can be made by turning the set screws of the cable housing fitted on the handlebar brake levers.

After re-setting, do not forget to lock the set-screws by means of the knurled lock nuts.

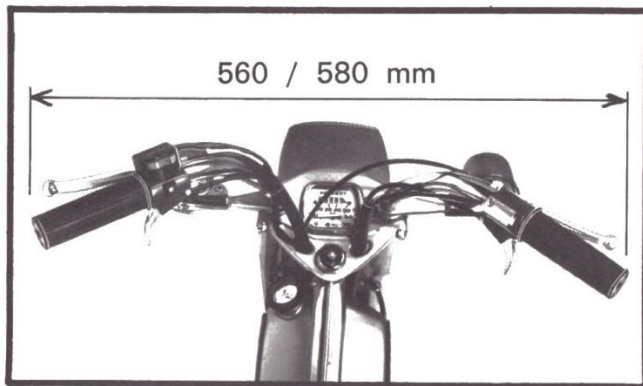
Once re-setting by adjusting the set-screws proves impossible it is time one of our dealers takes care of your moped. He will have to check the linings, and he may have to re-set the brakes by tensioning the cables.

HANDLEBAR SPAN ADJUSTMENT

The position of the handlebars has an influence on the rider's comfort and on the vehicle's road-holding ability. The distance between the grip ends must be within 22 and 23 inches.

For safety reasons, a handlebar locking system is provided on certain mopeds equipped with two-piece handlebars engaged in the front fork tubes.

This device prevents the handlebars from being set in dangerous positions while maintaining a rotational adjusting-ability suited to adapt any rider's driving position.



EINSTELLEN DER BREMSEN

Eine in regelmässigen Abständen vorgenommene Kontrolle der Einstellung der Bremsseilzüge ist empfehlenswert. Die Leerbewegung der Hebel (bevor die Bremsbeläge die Trommeln berühren) muss so kurz wie möglich gehalten werden.

Das Nachstellen geschieht mittels der an den Bremshebeln angebrachten Stellschrauben.

Nach dem Einstellen darf das Festziehen der Stellschrauben mittels der geriffelten Kontermuttern nicht vergessen werden.

Wenn ein Nachstellen mit Hilfe der Stellschrauben an den Bremshebeln nicht mehr ausreichend ist, sollte man das Fahrzeug unverzüglich einer Werkstatt anvertrauen. In diesem Falle müssen die Bremsbeläge überprüft und gegebenenfalls erneuert oder die Bremshebelarme neu einreguliert werden.

REGULIERUNG DER LENKERBREITE (bei zwei unabhängigen Lenkarmen).

Die Stellung des Lenkers hat einen Einfluss auf den Lenkfortschritt und die Strassenlage des Fahrzeugs.

Der Zwischenraum zwischen den Griffenden sollte zwischen 560 und 580 mm betragen.

Aus Sicherheitsgründen wurden einige Fahrzeugtypen mit einem Verriegelungssystem der Lenkerarme, das in das Gabelschaftröhre hinuntergeht, ausgerüstet. Diese Vorrichtung verhindert, dass den Lenkerarmen eine gefährliche Stellung gegeben wird.

Dennoch wird eine Einstellungsbreite in der Drehung beibehalten, die gross genug ist, um sich der Fahrposition jeden Fahrers anzupassen.

REGOLAZIONE DEI COMANDI DEI FRENI

Si raccomanda di verificare periodicamente la regolazione dei comandi dei freni. Le leve devono avere una corsa morta (prima che i ceppi tocchino il tamburo) la più ridotta possibile.

La regolazione del gioco si ottiene agendo nelle viti fissate sulle manopole in corrispondenza delle guaine.

Dopo aver effettuato la regolazione non dimenticare di bloccare la vite col contro dado zigrinato.

Quando non è più possibile effettuare la regolazione con le viti, sarà bene affidare il veicolo ad un Agente Peugeot che dovrà verificare lo stato di usura delle garnizioni dei freni ed eventualmente effettuare la regolazione tendendo i cavi.

REGOLAZIONE DEL MANUBRIO (a due bracci indipendenti).

La posizione dei due bracci del manubrio ha una influenza sul confort del pilota e sulla tenuta di strada del veicolo.

La distanza tra le estremità delle manopole deve essere compresa tra 550 et 580 mm.

Per ragioni di sicurezza, su certi ciclomotori, un sistema di chiusura dei bracci del manubrio nei tubi della forcella è previsto.

Questo dispositivo impedisce l'orientamento dei bracci del manubrio in posizioni pericolose, ma conserva una latitudine di regolazione in rotazione dei bracci conveniente per adattare la posizione di guida ottimale di ogni persona.

REGLAJE DE LOS MANDOS DE FRENOS

Recomendamos verificar periódicamente el reglaje de la tensión de los mandos de freno, las palancas de freno deben tener un recorrido muerto (antes de actuar las mandibulas) lo más reducido posible.

La corrección se hace accionando sobre los tornillos de reglaje de las fundas fijadas en los puños del manillar.

Después de la puesta a punto, no olvidar de bloquear los tornillos de reglaje por medio de las contratuercas moleteadas.

Cuando es imposible regularlo con los tornillos, hay que confiar el vehículo a uno de nuestros Agentes, quien verificará el estado de las zapatas de las mandibulas y, si es necesario, tensar los cables.

REGLAJE EN ANCHURA DEL MANILLAR (de ramas independientes).

La posición de las ramas del manillar tiene influencia en el confort del piloto y el comportamiento en carretera del vehículo.

La separación de las extremidades de los puños debe estar comprendida entre 560 y 580 m/m.

Por razones de seguridad, sobre ciertos ciclomotores, un sistema, para bloquear los brazos del manillar que hunden en los tubos de la horquilla, es previsto.

Este dispositivo prohíbe la orientación de los brazos en posiciones peligrosas conservando una libertad de reglaje en rotación conveniente para adaptar la posición de conducta a cada persona.

AFSTELLING VAN DE REMKABELS

Het verdient aanbeveling de afstelling van de remkabels regelmatig na te kijken. De remgrepen moeten een zo klein mogelijke vrije slag hebben (voordat de rem schoenen in de remtrommel aangrijpen).

Het afstellen gebeurt door het regelen van de stelschroeven bij de remgrepen op het stuur.

Na het afstellen, moet niet vergeten worden de stelschroeven door middel van de gekatelde contra moeren stevig aan te draaien.

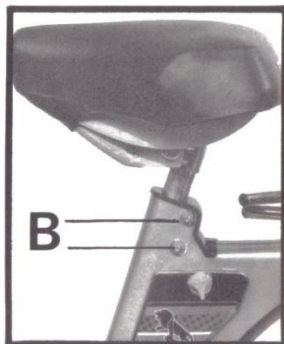
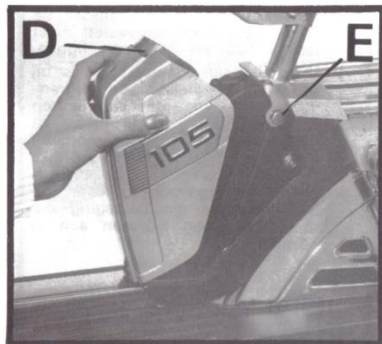
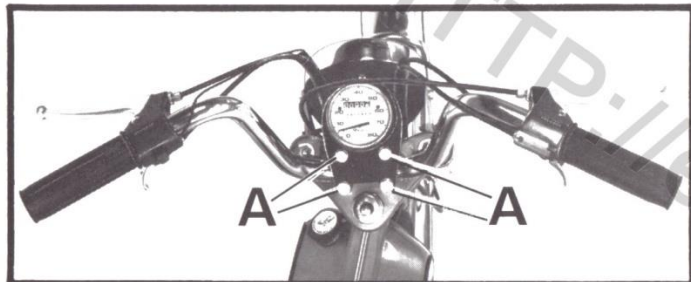
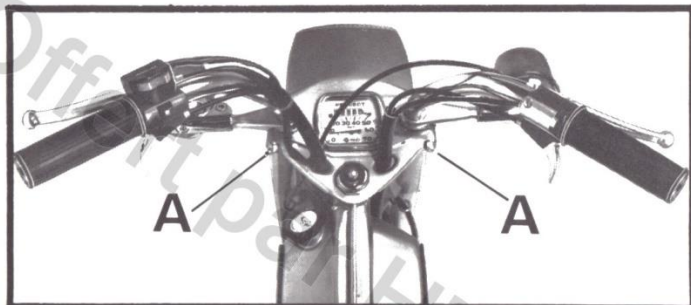
Wanneer het niet meer mogelijk is met de stelschroeven een goede afstelling te krijgen, moet de bromfiets bij één van onze dealers gebracht worden die de toestand van de pakkingen van de remschoenen moet controleren en eventueel de remkabels opnieuen spannen.

BREEDTEREGELING VAN HET STUUR (met twee onafhankelijke helften).

De stand van de stuurhelften heeft invloed op de gerieflijke houding van de bestuurder en de wegligging van de bromfiets.

Het verschil in afstand tussen de uiteinden van de handvaten moet tussen 560 en 580 mm liggen.

Uit veiligheidsoverwegingen is bij bepaalde bromfietsen een vergrendelingsysteem van de stuurhelften aangebracht dat tot in de vorkbuizen doorloopt. Dit systeem voorkomt dat de stuurhelften in gevaarlijke standen komen te staan met handhaving van regelmatigheden met een passende draai beweging om de rijstand aan iederen aan te passen.



RÉGLAGE EN HAUTEUR DU GUIDON (à deux branches indépendantes).

Il est parfaitement possible de procéder à un ajustement suivant la taille du pilote.

Desserrer complètement les vis de serrage (A) (voir figure), positionner la hauteur et l'écartement des branches, la partie striée, choisie se trouvant en regard des vis.

Ensuite rebloquer soigneusement ces dernières.

La hauteur maximum est obtenue lorsque la partie supérieure striée est visible, la deuxième restant obligatoirement engagée dans le collier.

RÉGLAGE DU GUIDON A ÉTRIERS

Débloquer les vis (A) des colliers et procéder à l'orientation du guidon, puis rebloquer.

RÉGLAGE DE LA SELLE

Sur 101 - 102 - 103 :

Débloquer le boulon du collier (B) (voir figure).

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

Sur 105 :

Pour avoir accès au blocage de la selle, ouvrir le coffre en appuyant sur le bouton (D) et desserrer la vis (E).

Régler la position de la tige de selle à la hauteur désirée puis resserrer la vis (E).

VERTICAL ADJUSTMENT OF A TWO PIECE TYPE HANDLEBAR

Adjustment according to the rider's size is by all means possible.

Loosen completely the set-screws (A) (See figure).

Position the handlebars at the desired height, the selected striated part facing the set-screws. Then re-lock the set-screws carefully.

The greatest height is obtained when the upper striated part is apparent, the second being necessarily engaged in the collar.

ADJUSTING A YOKE TYPE HANDLEBAR

Loosen the screws (A) of the yokes angle the handlebar, then re-tighten.

ADJUSTMENT OF THE SADDLE

101 - 102 - 103 :

Loosen the collar bolt (B) (See figure). Adjust the seat pillar position to the desired height and re-tighten the bolt.

105 :

In order to reach the saddle clamp, open the compartment by pressing button (D) and loosening bolt (E).

Adjust the seat pillar position to the desired height and re-tighten bolt (E).

HÖHEEINSTELLUNG DES LENKERS mit zwei unabhängigen Armen.

Das Fahrzeug kann der Grösse des Fahrers sehr leicht angepasst werden. Die Klemmschrauben (A) vollständig lösen, die Höhe und den Abstand der beiden Arme einstellen, indem die gewünschte Riffelfläche den Klemmschrauben zugewandt ist.

Dann diese wieder sorgfältig festziehen.

Die maximale Höhe ist erreicht, wenn der obere geriffelte Teil sichtbar ist, der zweite muss unbedingt in der Schelle bleiben.

EINSTELLEN DES LENKER-BÜGELS

Die Schrauben (A) der Schellen lösen, den Lenker einstellen und die Schrauben wieder festziehen.

EINSTELLEN DER SATTEL-HÖHE 101 - 102 - 103 :

Befestigungsschraube (B) lösen (siehe Abb.).

Gewünschte Sattelhöhe einstellen (Sattelstütze nach oben oder unten verschieben), dann Befestigungsschraube wieder anziehen.

105 :

Höheneinstellung des Sattels.
Zwecks Zutritt zur Sattelverriegelung Gerätefach durch Druck auf Knopf D öffnen und Schraube E lockern.
Sattelstangenlage in gewünschte Höhe einstellen und Schraube E anziehen.

REGOLAZIONE IN ALTEZZA DEL MANUBRIO (a due bracci indipendenti).

Sbloccare le viti di fissaggio (A) dei collari (vedi figura).

Regolare i due bracci. L'altezza massima si ottiene quando le due parti superiori zigrinate sono visibili. La restante terza parte rimane sempre bloccata nei collari. In ogni caso il bloccaggio deve essere effettuato sulla parte zigrinata.

Bloccare le viti dopo aver verificato che i due bracci siano situati simmetricamente.

REGOLAZIONE DEL MANUBRIO IN UN SOL PEZZO

Sbloccare le viti (A) dei morsetti dell'attacco manubrio e procedere all'orientamento del medesimo e poi ribloccare.

REGOLAZIONE DELLA SELLA 101 - 102 - 103 :

Sbloccare le viti del morsetto (B) (vedi figura).

Regolare la posizione del canotto all'altezza desiderata e ribloccare il bullone.

105 :

Regolazione in altezza della sella
Per aver accesso al sistema di bloccaggio della sella aprire il cofanetto al disotto della medesima e spingendo il bottone (D) svitare la vite (E).

Regolare la sella all'altezza voluta e stringere di nuovo la vite (E).

REGLAJE DE LA ALTURA DEL MANILLAR (de ramas independientes).

Se puede regular la altura del manillar a voluntad del piloto.

Aflojar completamente los tornillos de apriete (A) (ver figura), posicionar convenientemente la altura y abertura de las ramas, la parte estriada escogida estando enfrente de los tornillos. A continuación apretar cuidadosamente éstos.

La altura máxima se obtiene cuando es visible la parte superior estriada, la segunda debe quedar introducida en la abrazadera.

MANILLAR NORMAL

Aflojar los tornillos (A) de los collares escoger la orientación conveniente del manillar a continuación apretar los tornillos.

REGLAJE DEL SILLIN

101 - 102 - 103 :

Aflojar el bulón de la abrazadera (B) (ver figura). Regular la posición de la tija a la altura deseada, después apretar el bulón.

105 :

Reglaje de la altura del sillin.

Para tener acceso al bloqueo del sillin abrir el cofre apoyando sobre el botón D y aflojar el tornillo E.

Regular la posición de la tija del sillin a la altura deseada. A continuación apretar el tornillo E.

HOOGTEREGELING VAN HET STUUR (met twee onafhankelijke hefften).

Het is heel goed mogelijk een afstelling volgens de lengte van de bestuurder uit te voeren.

De klemmschroeven A volledig losdraaien (zie afbeelding), de hoogte en de afstand tussen de stuurhefften bepalen waarbij het gekozen geribde gedeelte zich tegenover de schroeven bevindt.

Vervolgens deze schroeven weer zorgvuldig stevig aandraaien.

De maximum hoogte is verkregen wanneer het bovenste geribde gedeelte zichtbaar is terwijl het tweede gedeelte in de beugel moet blijven.

REGELING VAN HET STUUR MET KLEMMEN

De schroeven (A) van de beugels losmaken en het stuur richten; daarna deze schroeven weer aandraaien.

AFSTELLING VAN HET ZADEL Hoogteafstelling : 101 - 102 - 103 :

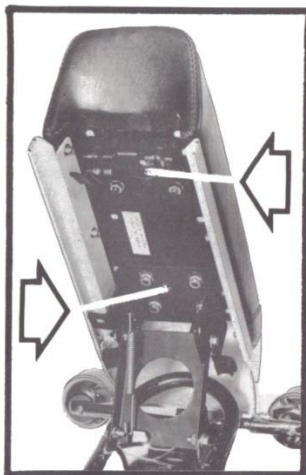
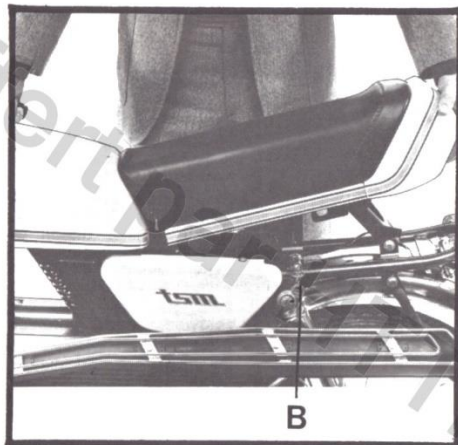
De bout van de beugel B losdraaien (zie afbeelding).

De stand van de zadelstang op de gewenste hoogte afstellen en vervolgens de bout weer aandraaien.

105 - AFSTELLEN VAN DE HOOGTE VAN HET ZADEL

Om bij de vergrendeling van het zadel te kunnen komen, moet men het kastje openmaken door op knop D te drukken en schroef E los te draaien.

De zadelstang op de gewenste hoogte afstellen en vervolgens schroef E weer aandraaien.



RÉGLAGE DE LA SELLE Sur TSM.

Pour accéder à la pompe, à la trousse à outils, à la centrale de clignotement, il est nécessaire de basculer la selle.

BASCULEMENT

- Déverrouiller la selle. Le verrou (B) se trouve sur le côté gauche (fig. ci-contre).
- Soulever la selle à sa partie arrière ce qui dégage la partie avant.
- Relever la selle en la basculant. Pour abaisser la selle, la rabattre sur le réservoir, appuyer sur sa partie avant en premier lieu, puis sur la partie arrière.
- Verrouiller.

RÉGLAGE DE TENSION

Il est possible d'augmenter l'efficacité de la tension de selle en déplaçant le support avant. Pour cela, débloquer les 4 écrous, faire glisser le support vers l'avant et rebloquer les écrous.

RÉGLAGE DE LA POSITION

Le réglage de la position de selle par rapport au réservoir s'effectue en déplaçant les supports avant et arrière.

Un réglage de tension est nécessaire après cette opération.

SADDLE On TSM.

It is necessary to tilt the saddle so as to reach the tyre pump, the repair kit and the blinking unit.

TILTING THE SADDLE

- Unlock the saddle. The lock (B) is located on the L.H. side (opposite figure).
- Lift the rear part of the saddle which frees the front part.
- Raise the saddle by tilting it. To lower the saddle, tilt it back. Press first on the front part then on the rear part.
- Lock the saddle.

SADDLE TENSION ADJUSTMENT

It is possible to increase the efficiency of the saddle tension by displacing the rear support. To do so, loosen the 4 nuts, slide the support forwards and re-tighten the nuts.

POSITIONING THE SADDLE

The adjustment of the saddle's position with regard to the fuel tank is performed by displacing the front and rear supports. Adjustment of the tension is required after this operation.

SATTEL Bei TSM.

Um Zutritt zu der Pumpe zu haben, zur Werkzeugtasche, zur Blinklichtzentrale, muss der Sattel gekippt werden.

KIPPEN

- Sattel entriegeln. der Riegel (B) befindet sich an der linken Seite (nebenstehende Abb.).
- Sattel heben am hinteren Ende, was den Vorderteil freilegt. Sattel durch Kippen heben. Um den Sattel zu senken, ihn auf Brennstoffbehälter umschlagen, zuvor auf den Vorderteil drücken, dann auf das Hinterteil.
- Verriegeln.

EINSTELLEN DER SPANNUNG

Es ist möglich, die Wirksamkeit der Sattelspannung zu regeln, indem man die vordere Halterung verschiebt. Diesbezüglich die 4 Muttern lösen, die Halterung nach vorne schieben und Muttern anziehen.

EINSTELLEN DER SATTELLAGE

Das Einstellen der Sattellage im Vergleich zum Treibstoffbehälter erfolgt durch Verschieben der Halterung nach vorne oder nach hinten. Nach dieser Handhabung muss die Spannung geregelt werden.

SELLA Sul TSM.

Per accedere alla pompa, agli attrezzi, all'intermittenza del lampeggiatori è necessario ribaltare la sella.

RIBALTAMENTO DELLA SELLA

- Aprire il chiavistello che si trova sul lato sinistro (B) (vedi fig.).
- Sollevare la parte posteriore della sella per poter sganciare la parte anteriore. Sollevare la sella ribaltandola. Per rimettere la sella in posizione normale, abbassarla sul serbatoio, esercitare una pressione prima sulla parte anteriore e poi su quella posteriore.
- Rimettere il chiavistello.

REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DEL SUPPORTO ANT.

È possibile aumentare l'efficacia dell'aggancio del supporto ant. spostando il supporto medesimo verso l'avanti.

Per fare ciò, allentare i quattro dadi che fissano il supporto e far scivolare il supporto medesimo verso l'avanti e serrare i quattro dadi.

REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE

La regolazione della posizione della sella in rapporto al serbatoio si effettua spostando contemporaneamente i due supporti avanti o indietro. Dopo questa operazione si rende necessaria la regolazione di tensione.

SILLIN Sobre TSM.

Para tener acceso a la bomba, al juego de útiles, a la central de intermittenzia, es necesario bascular el sillín.

PARA BASCULAR EL SILLIN

- Soltar el sillín. El cerrojo (B) se encuentra en el lado izquierdo (ver figura).
- Levantar el sillín en su parte trasera, con lo cual se desengancha la parte delantera. Levantar el sillín basculándolo sobre su parte trasera. Para bajar el sillín, plegarlo sobre el depósito, apoyar primeramente en su parte delantera y después sobre la parte trasera.
- Cerrar con llave.

REGLAJE DE TENSION DEL SILLIN

Es posible aumentar la eficacia de la tensión del sillín desplazando el soporte delantero. Para lo cual, soltar las 4 tuercas, deslizar el soporte hacia adelante y apretar las tuercas.

REGLAJE DE LA POSICION DEL SILLIN

El reglaje de la tensión del sillín respecto al depósito, se efectúa desplazando los soportes delantero y trasero. Un reglaje de tensión del sillín es necesario después de esta operación.

ZADEL (bij de TSM)

Om bij de pomp, de gereedschapstas en de knipperlicht-centrale te kunnen komen, dient het zadel omgeklapt te worden.

OMKLAPPEN

- Het zadel ontgrendelen. De vergrendelinrichting (B) zit aan de linkerkant (zie tekening hier-naast).
- Het zadel aan de achterkant optillen, waardoor de voorkant vrijkomt.
- Het zadel omhoog klappen. Om het zadel weer op zijn plaats te brengen, moet men het naar beneden klappen op de tank, eerst op de voorkant drukken en dan op de achterkant.
- Vergrendelen.

REGELEN VAN DE SPANNING

Men kan de doelmatigheid van de zadelspanning vergroten door de voorsteun te verplaatsen. Daarvoor dienen de 4 moeren gedeblokkeerd, de steun naar voren geschoven en te moeren opnieuw geblokkeerd te worden.

REGELEN VAN DE STAND

De stand van het zadel ten opzichte van de tank kan geregeld worden door de voor- en de achtersteun te verplaatsen.

Als dat gebeurd is, dient de spanning opnieuw geregeld te worden.

TENSION DE LA COURROIE DE TRANSMISSION PRIMAIRE 101 - 102

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'emballé alors sans raison apparente, 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. Une vérification de la tension après les 500 premiers kilomètres est conseillée.

103 - 105 - TSE - TSM

Ces cyclomoteurs comportent un système automatique de tension de la courroie de transmission primaire. Aucun réglage n'est donc 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 le lubrifiant ESSO 2 T.

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

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

CHECKING PRIMARY TRANSMISSION BELT TENSION 101 - 102

After a certain period of use it is quite possible that the belt begins to slip on the pulleys once in a while, which is due to the belt stretching. This occurs mostly in wet weather. The engine races without any apparent reason or its running speed varies appreciably with no change in the vehicle's speed.

Also when starting the belt slips on the pulley without cranking the engine.

Under these circumstances, the belt tension should be re-adjusted by one of our service stations. It is recommended to check the belt tension after 300 miles.

103 - 105 - TSE - TSM

These mopeds have an automatic system of belt-driven primary transmission. No adjustment is necessary.

DECARBONIZING

Carbonizing is the process by which hard deposits of combustion residues build up on certain spots in the engine and exhaust system.

How fast carbonizing occurs in your moped will depend upon the lubricant used in the 2 stroke fuel mixture. This is why we recommend ESSO MIX, with the ESSO 2 T lubricant.

Generally, however, a deposit great enough to inhibit or even suffocate engine performance can form at about 2500 miles.

The primary symptom of the carbonizing process is an engine that runs abnormally hot and suffers a loss of power.

If your moped develops the above problems let one of our dealers "decarbonize" your engine and exhaust system and restore your moped's original high performance.

Periodical decarbonizing is a normal maintenance operation for a moped.

SPANNUNG DES KEILRIEMENS 101 - 102

Nach einer bestimmten Betriebsdauer ist es möglich, dass der Riemen dann und wann auf den Scheiben zu rutschen anfängt, weil er sich etwas geweitet hat. Dies geschieht vor allem bei feuchtem Wetter. Die Motordrehzahl steigt oder schwankt dann, ohne die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu beeinflussen.

Auch beim Anfahren rutscht der Riemen auf der Scheibe, ohne den Motor mit durchzudrehen.

In solchen Fällen muss die Riemenspannung in einer Werkstatt nachgestellt werden. Eine Nachspannung sollte nach den ersten 500 Kilometern ausgeführt werden.

103 - 105 - TSE - TSM

Bei diesen Fahrzeugen wird der Keilriemen automatisch gespannt.

Bedingt durch den schwingend aufgehängten Motor bleibt die Keilriemenspannung konstant und bedarf keiner Überprüfung und Nachregulierung.

ÖLKOHLE ENTFERNEN

Die Ölkohle ist eine sehr harte Ablagerung der Verbrennungsreste, welche sich an bestimmten Stellen des Motors und des Auspufftopfs absetzen.

Diese Ablagerung bildet sich mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, hauptsächlich entsprechend dem in dem 2-Takt-Gemisch verwendeten Schmierstoff. Deshalb empfehlen wir ESSO MIX mit dem Schmierstoff ESSO T2 oder jedes andere Markenöl. Wenn die Ablagerung einen gewissen Umfang erreicht hat — im allgemeinen ab 4.000 km — erstreckt sie buchstäblich den Motor.

Der Motor wird anormal warm und seine Leistung lässt stark nach. Die Ölkohle muss dann am Motor und am Auspufftopf von einer unserer Service-Stellen entfernt werden, worauf Ihr Mofa/Moped wieder seine Leistung gewinnt.

Das regelmäßige Entfernen von Ölkohle ist eine normale Pflegearbeit für ein Mofa/Moped.

REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DELLA CINGHIA DELLA TRASMISSIONE PRIMARIA 102

Dopo un certo tempo è possibile che la cinghia in conseguenza del suo allungamento abbia una certa tendenza a pattinare sulle puleggie.

Questo avviene più spesso con il tempo umido. Il motore aumenta di giri senza ragione e senza influire sulla velocità del veicolo.

Allo stesso modo, alla partenza, la cinghia pattina sulla puleggia senza avviare il motore.

In questo caso conviene far regolare la tensione della cinghia da una delle nostre stazioni di servizio.

Una verifica della regolazione è consigliata dopo i primi 500 km.

103 - 105 - TSE - TSM

Questi ciclomotori hanno un sistema automatico di tensione della cinghia.

Non occorre quindi alcuna regolazione.

DISINCRUSTAZIONE

L'incrostazione è costituita da residui molto duri della combustione che si depositano in alcuni punti del motore e della marmitta.

Questo deposito si forma più o meno velocemente soprattutto in funzione del lubrificante utilizzato nella miscela per motori a 2 tempi. Perciò noi consigliamo ESSO MIX.

Questo deposito assissa letteralmente il motore quando raggiunge una certa importanza generalmente a partire da 4 000 km.

Il motore si riscalda in modo anormale e perde molta della sua potenza.

Fate allora disincrostare il motore e la marmitta da uno dei nostri concessionari.

Il ciclomotore ritroverà subito potenza e brillantezza. La disincrostazione periodica è una operazione normale di manutenzione del ciclomotore.

REGLAJE DE LA TENSION DE LA CORREA 101 - 102

Después de un cierto tiempo de uso, es posible que la correa como consecuencia de su alargamiento, tenga una cierta tendencia a patinar sobre la polea.

Esto se produce especialmente con tiempo húmedo. El motor se embala entonces sin razón aparente, o sufre variaciones de régimen importantes sin que apenas se note sobre la velocidad del vehículo.

Así mismo, en el arranque la correa patina sobre la polea sin arrastrar el motor.

En este caso, conviene hacer el reglaje de la tensión de la correa en una de nuestras estaciones de servicio. Aconsejamos efectuar un reglaje de la tensión de la correa después de los 500 primeros Kms.

103 - 105 - TSE - TSM

En estos ciclomotores, por llevar un sistema automático de tensión de la correa de transmisión primaria, no es necesario ningún reglaje.

LIMPIEZA DE LA CARBONILLA DEL MOTOR

La carbonilla está formada por una deposición muy dura de los residuos de la combustión en ciertas partes del motor y del escape.

Esta deposición de carbonilla va formándose progresivamente con más o menos rapidez según el lubricante que se emplee en la mezcla para 2 tiempos. Este es el motivo por el cual nosotros recomendamos ESSO MIX.

Cuando dicha carbonilla alcanza una cierta importancia — generalmente después de los 4.000 Kms. — dicha deposición asfixia literalmente al motor, impidiendo la salida de los gases quemados.

Entonces el motor se calienta anormalmente y pierde mucha potencia.

Llevarlo a una de nuestras Agencias para la limpieza de la carbonilla del motor y del escape, y el ciclomotor volverá a recobrar su potencia y nervio.

SPANNING VAN DE V-SNAAR VOOR DE PRIMAIRE OVERBRENGING 101 - 102

Nadat de bromfiets enige tijd in gebruik is, is het mogelijk dat de V-snaar door het rekken de neiging vertoont op de schijven te gaan slippen. Dit gebeurt vooral bij regenachtig weer.

De motor slaat dan zonder duidelijke reden op hol of het toerental van de motor varieert aanmerkelijk zonder hierdoor de snelheid te beïnvloeden.

Ook bij het starten slipt de V-snaar op de schijf zonder de motor aan te drijven.

In zo'n geval is het verstandig de spanning van de V-snaar door één van onze dealers te laten bijstellen. Een controle van de spanning na de eerste 500 kilometer wordt aanbevolen.

103 - 105 - TSE - TSM

Deze bromfietsen zijn voorzien van een systeem voor automatisch spannen van de V-snaar voor de primaire overbrenging. Er hoeft dus geen enkele regeling uitgevoerd te worden.

ONTKOLING

Koolafzetting wordt gevormd door een zeer harde aanslag van de brandstofresten op bepaald plaatsen van de motor of de uitlaat.

Deze aanslag wordt geleidelijk aan gevormd, soms sneller, soms langzamer, voornamelijk afhankelijk van het in het tweetaktmengsel gebruikte smeermiddel. Daarom bevelen wij ESSO MIX met het smeermiddel ESSO 2 T aan.

Wanneer deze aanslag een bepaalde omvang aangenomen heeft — over het algemeen vanaf 4 000 km — verstikt deze letterlijk de motor die niet meer kan "ademen".

De motor loopt abnormaal warm en verliest veel van zijn vermogen. Motor en uitlaat moeten dan door één van onze dealers ontkoold worden.

De bromfiets is na deze behandeling weer krachtig en pittig.

Het ontkolen is een normale onderhoudsbeurt van een bromfiets.

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.

Pour votre plaisir, votre cyclomoteur restera propre si vous suivez nos conseils.

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'AUTO-LUSTREUR 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 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.

CLEANING AND MAINTENANCE OF THE FRAME

The quality of the chrome plating and paints used on our vehicles allow for a maintenance program similar to the one used for cars. For your own pleasure, your moped will always be neat and clean if you follow our instructions.

Therefore, dirty parts of the moped should be washed with a sponge dipped in water containing a small amount of soft detergent.

Wipe up with a second sponge frequently rinsed in clear water, and dry with a chamois.

Spots of tar can be removed with an ESSO DETARRING SOLVENT or turpentine. Rub the spots with a cotton wool or cloth dipped in the solvent until the tar is gone. Rinse the area immediately afterwards and wipe dry with a soft cloth.

Your moped will keep its high lustre if you follow a cleaning job with the application of an ESSO NON-ABRASIVE WAX.

For the maintenance of the chrome plating use an ESSO POLISH.

If necessary, restore scratched or grazed enamel surfaces with an aerosol can of PEUGEOT spray paint sold in our service stations under the trademark PEUGEOT COLOR.

IMPORTANT

Do not clean your moped with solvents like petrol, petroleum, or alkaline washes which always tarnish the lustre of the paint.

Also, plastic parts are to be washed only with water or soap and water.

FAHRZEUGPFLEGE

Die Qualität der für unsere Fahrzeuge verwendeten Lackfarben und die gute Verchromung erlauben eine Pflege ähnlich wie beim Automobil.

Ihr Mofa/Moped wird sauber bleiben, wenn Sie unsere Ratschläge befolgen.

Der erste Schritt in der Fahrzeugpflege ist das Waschen.

Dafür nehme man einen Schwamm und Wasser, dem vorher ein Reinigungsmittel als Zusatz beigegeben wurde.

Nach dem Einweichen erfolgt die eigentliche Wäsche mit einem anderen Schwamm und klarem Wasser. Schwamm häufig auswringen. Ist der Schmutz beseitigt, kommt als letzter Arbeitsgang das Trocknen mit einem Waschleder.

Teerflecken sollte man nicht abschaben. Sie müssen chemisch aufgelöst werden, zum Beispiel mit dem ANTITEERPRODUKT ESSO. Man trage dieses Reinigungsmittel mit Watte auf und warte, bis sich die Flecken aufgelöst haben. Dann sofort abspülen und mit einem weichen Lappen trockenwischen.

Der Lack Ihres Fahrzeugs behält seinen Glanz, wenn Sie von Zeit zu Zeit ein Lackkonservierungsmittel auftragen, z.B. ESSO-SELBSTGLANZMITTEL : zur Chrompflege empfehlen wir z.B. ESSO CHROM- UND METALLPOLITUR.

Für Ausbesserungsarbeiten und Beseitigung von Lackschäden empfehlen wir Ihnen Sprühdosen mit den Original-PEUGEOT-FARBEN, die Sie in unseren Service-Stellen unter der Marke PEUGEOT-COLOR erhalten.

WICHTIG

Im allgemeinen ist es nicht ratsam, für die Fahrzeugpflege Benzin, Petroleum oder eines der im Haushalt benutzten Reinigungsmittel zu verwenden, der Lack würde seinen Glanz verlieren. Die Plastikteile sind nur mit Wasser oder Seifenlauge zu reinigen.

PU IZIA E MANUTENZIONE DEL TELAIO

La qualità delle vernici e delle cromature usate sui nostri veicoli permette una manutenzione analoga a quella consigliata per le automobili.

Il ciclomotore resterà pulito per il vostro piacere se seguirete i nostri consigli.

Di conseguenza le parti sporche del veicolo andranno lavate con una spugna impregnata di una soluzione in proporzioni convenienti di un detersivo neutro. Risciacquare con un'altra spugna risciacquata frequentemente in acqua pulita e asciugare con una pelle di daino.

Le macchie di catrame potranno essere tolte con applicazioni di ANTICATRAME ESSO o essenza di trementina. Sfregare le macchie con un batuffolo di cotone imbevuto di uno dei suddetti prodotti fino a che il catrame si sia sciolto ed asciugare immediatamente con uno straccio asciutto e morbido dopo la risciacquatura.

Il veicolo manterrà un ottimo aspetto se di tanto in tanto lo pulirete con del Polish non abrasivo : AUTOLUSTRATORE ESSO.

Per la manutenzione delle parti cromate usare CHROME ET METAL POLISH ESSO.

In caso di necessità le parti verniciate, graffiate o scrostate potranno essere rimesse a nuovo utilizzando le bombolette spray di vernice originale vendute da tutte le stazioni di servizio Peugeot sotto il marchio PEUGEOT COLOR.

IMPORTANTE

In genere è controindicato l'impiego per la pulizia del veicolo, di solventi come la benzina o il petrolio, o di detersivi troppo alcalini che rendono opaca la vernice. Comunque le parti in plastica debbono essere pulite con acqua naturale o saponata.

LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO DEL CHASIS

La calidad de los esmaltados y de los cromados utilizados en nuestros vehículos, permite un mantenimiento análogo al preconizado para los automóviles.

En consecuencia, las partes sucias de la máquina se lavarán con una esponja mojada en agua jabonosa.

Aclarar bien con una segunda esponja enjuagada con agua clara y secar con una piel de gamuza.

Las manchas de alquitrán se quitan con ANTI-GOUDRON ESSO o esencia de Trementina. Frotar las manchas con un algodón impregnado en dicho producto hasta que el alquitrán desaparezca y después de lavado con agua, secar con una bayeta seca y suave.

El vehículo conservará un brillo incomparable si, de vez en cuando, se aplica el AUTOLUSTREUR ESSO no abrasivo. Para el entretenimiento de los cromados, utilizar CHROME ET MÉTAL POLISH ESSO.

En caso de necesidad, las partes esmaltadas, arañadas o rozadas, podrán ser retocadas utilizando los aerosoles de pintura de origen, vendidos por todas nuestras estaciones de servicio con la marca PEUGEOT-COLOR.

IMPORTANTE

De manera general, está contraindicado el emplear para la limpieza disolventes como la gasolina, el petróleo o lejías demasiado alcalinas, que provocan la pérdida del brillo de la pintura.

Por otra parte, las piezas de material plástico deben ser limpiadas, únicamente, con agua normal o jabonosa.

SCHOONMAKEN EN ONDERHOUD VAN HET CHASSIS

De kwaliteit van de op onze bromfietsen gebruikte verf- en chroomsoorten is dusdanig dat het onderhoud hiervan min of meer gelijk is aan het voor auto's aangeraden onderhoud.

Uw bromfiets blijft mooi schoon wanneer u onze adviezen volgt.

De vuile onderdelen van de bromfiets moeten gewassen worden met een spons, doordrenkt met water waaraan in een passende verhouding een zacht schoonmaakmiddel toegevoegd is.

Met een tweede spons die ruimschoots met helder water gespoeld werd, afvegen en drogen met een zeemleren lap.

Teervlekken worden verwijderd met gebruikmaking van ANTIGOUDRON ESSO of terpentijn.

De vlekken met een katoenprop die met dit produkt doordrenkt is, wrijven tot het teer verdund is en onmiddellijk afvegen met een droge en zachte doek na eerst afgespoeld te hebben.

Uw bromfiets blijft mooi glanzen wanneer hij van tijd tot tijd opgepoetst wordt met een niet schurend glansmiddel, b.v. AUTOLUSTREUR ESSO.

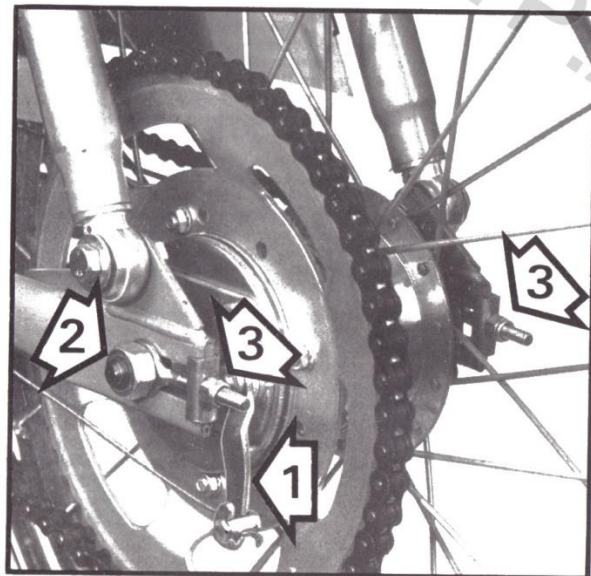
Voor het onderhoud van het chroom, chroom- en metaalpolish gebruiken.

Indien nodig, kunnen beschadigde delen, schrammen of krassen met behulp van de zeer handige laksputbussen weer als nieuw gemaakt worden ; deze bussen worden door onze dealers onder het merk PEUGEOT-COLOR verkocht.

BELANGRIJK

Als regel wordt het afgeraden voor het schoonmaken oplosmiddelen te gebruiken zoals benzine, petroleum of te sterk alkalische wasprodukten ; hierdoor wordt de glans van de verf altijd dof.

Van plastic vervaardigde onderdelen moeten verder uitsluitend met gewoon of zeepwater schoongemaakt worden.



En cas de crevaison, et si l'utilisateur désire effectuer lui-même la réparation, il procédera 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.
- Eventuellement, débrancher le câble du compteur en le tirant vers le haut (voir figure).
- Débloquer 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.
- Débloquer les écrous de roue (2) et dégager les chaînes (3) sans les déréglér.

Pour les modèles sans suspension arrière :

- Pousser la roue vers l'avant jusqu'à dégagement.
- Rejeter les chaînes vers l'extérieur sans les dégraffer.

Pour les modèles à suspension arrière :

- Rejeter la chaîne de pédalier vers l'extérieur sans la dégraffer.
- Dégraffer l'attache rapide de la chaîne moteur.
- Tirer la roue jusqu'à dégagement.

In case of a punctured tyre, if the rider wants to do the repair himself, he may do so by following the instructions given below for the removal of the wheels.

FRONT WHEEL REMOVAL

- Disconnect the brake control by pushing the arm upwards and unhooking the cable-stop without unscrewing it.
- If necessary, disconnect the speedometer cable by pulling it upwards (see figure).
- Loosen the hub spindle nuts and remove the wheel downwards.

REAR WHEEL REMOVAL

- Disconnect the brake control by pushing the brake arm (1) forward and unhooking the cable-stop without unscrewing it.
- Loosen the wheel nuts (2) and disengage the chain tensioners (3) without changing their adjustment.

For models without rear suspension :

- Push the wheel forward until it is free.
- Cast the chains sideways without removing the master link spring clips.

For models with rear suspension :

- Cast the crank-gear chain without removing the master link spring clip.
- Undo the master link spring clip of the drive chain.
- Pull the wheel backward until it is free.

Sollten Sie im Fall einer Reifenpanne die Reparatur selbst vornehmen wollen, dann können Sie die Räder nach folgenden Angaben ausbauen :

AUSBAU DES VORDERRADS

- Um den Bremsseilzug auszuhängen, den Handhebel nach oben drücken und Kabelende aushängen, ohne die Schraube zu lösen.
- Die Tachowelle vom Tachomotor abziehen.
- Die Radmutter lösen und das Rad nach unten herausnehmen.

AUSBAU DES HINTERRADS

- Um den Bremsseilzug auszuhängen, den Hebel (1) nach vorne drücken und Kabelende aushängen, ohne die Schraube zu lösen.
- Die Radmutter lösen (2) und die Kettenspanner (3) herausnehmen, ohne sie zu verstellen.

Bei den Fahrzeugtypen ohne Hinterradfederung :

- Das Rad nach vorne schieben, bis es frei wird.
- Die Ketten nach aussen verlegen, ohne sie zu öffnen.

Bei den Fahrzeugtypen mit Hinterradfederung :

- Die Fahrradkette nach aussen verlegen, ohne sie zu öffnen.
- Das Kettenschloss der Motorantriebskette öffnen.
- Das Rad herausziehen.

In caso di foratura e se desiderate effettuare voi la riparazione, procedete nel modo seguente per lo smontaggio delle ruote.

SMONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE

- Svincolare il cavo comando del freno spingendo la leva verso l'alto sganciando l'arresto del cavetto senza svitarlo.
- Eventualmente disinnestare il cavo del contachilometri tirandolo verso l'alto (vedi figura).
- Sbloccare il dado del perno e liberare la ruota verso il basso.

SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

- Disinnestare il comando del freno spingendo la leva (1) verso l'avanti, sganciando l'arresto del cavetto senza svitarlo.
- Sbloccare il dado (2) della ruota e liberare il tenditore (3) senza sregolarlo.

Per i modelli senza sospensione posteriore :

- Spingere la ruota in avanti fino a disimpegnarla,
- Far cadere le catene verso l'esterno senza togliere la maglia di giunzione.

Per i modelli con sospensione posteriore :

- Far cadere la catena della pedaliera verso l'esterno senza togliere la maglia di giunzione.
- Togliere la maglia di giunzione alla catena di trasmissione.
- Tirare indietro la ruota finché non sia libera.

En caso de pinchazo, si el usuario desea efectuar la reparación, debe proceder de la manera siguiente para el desmontaje de la ruedas.

DESMONTAJE DE LA RUEDA DELANTERA

- Desmontar el cable de freno empujando la leva hacia arriba y desenganchando el tope del cable sin aflojar su tornillo.
- Eventualmente, soltar el cable del Cuenta/Kms. tirando de él hacia arriba (ver figura).
- Aflojar las tuercas del eje del buje y tirar de la rueda hacia abajo.

DESMONTAJE DE LA RUEDA TRASERA

- Desmontar el cable de freno empujando la palanca (1) hacia adelante tirando del extremo del cable para desengancharlo el tope sin aflojar el tornillo.
- Aflojar las tuercas de la rueda (2) y desengajar los tensores (3) sin desreglarlos.

Para los modelos sin suspensión trasera :

- Empujar la rueda hacia adelante hasta desengajarla.
- Sacar las cadenas hacia el extremo sin desengacharlas.

Para los modelos con suspensión trasera :

- Sacar la cadena de pedalier hacia el exterior sin desengacharla.
- Desenganchar el pasador de la cadena motriz.
- Sacar la rueda.

Ingeval van een lekke band en als de berijder deze zelf wenst te repareren, moet hij voor het demonteren van de wielen als volgt te werk gaan :

DEMONTAGE VAN HET VOORWIEL

- De remkabel losmaken door de greep naar voren te drukken en de kabelnippel loshaken zonder deze los te schroeven.
- Eventueel de kabel van de Kilometer teller losmaken door deze naar boven te trekken (zie afbeelding).
- De asmoeren losdraaien en het wiel naar beneden trekken.

DEMONTAGE VAN HET ACHTERWIEL

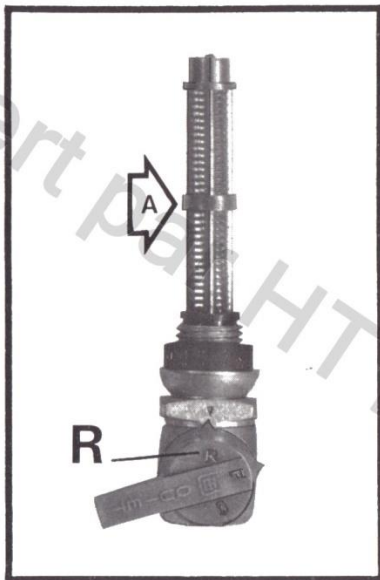
- De remkabel losmaken door de greep (1) naar voren te drukken en de kabelnippel loshaken zonder deze los te schroeven.
- De wielmoeren (2) losmaken en de spanners (3) vrijmaken zonder deze te ontregelen.

Voor de modellen zonder achterophanging :

- Het wiel naar voren drukken tot het vrijkomt.
- De kettingen naar buiten trekken zonder ze los te maken.

Voor de modellen met achterophanging :

- De fietsketting naar buiten trekken zonder deze los te maken.
- De snelklem van de aandrijfketting losmaken.
- Aan het wiel trekken tot het vrijkomt.



EN CAS DE PANNE DU 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.

Le réservoir d'essence comporte une réserve. En cas de panne sèche, incliner fortement le véhicule sur le côté droit (101 - 102 M) ou sur le côté gauche (TSE - 101 - 102) en appuyant la pédale sur le sol afin de transférer l'essence de la réserve dans le réservoir. Cette opération répétée 2 fois permet de parcourir 10 kilomètres.

En 103 - 105, orienter la manette du robinet d'essence sur la position R-réserve (voir figure).

— 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 du robinet (A) et les trous (B) de mise à l'air du bouchon de réservoir qui peuvent être encrassés (voir figure).

ENGINE TROUBLE

Particularly in one of the following cases :

- The engine will not start.
 - Complete stop occurs while driving.
 - Irregular working (misfiring);
- It is recommended to check if :

— The fuel tank is empty.

The fuel tank has an extra supply. In case the fuel tank should be empty, lean the vehicle completely on the right side as regards the models 101 - 102 M, and on the left side as regards the models TSE - 101 - 102, until the pedal comes into contact with the ground ; then the fuel can be transferred from the supply to the tank.

If the owner does repeat twice this operation, he can over drive along 6 miles.

With regard to models 103 - 105, turn the petrol tap towards the extra supply location (mark R) (see figure).

— The fuel delivery is faulty.

Disconnect the fuel pipe from the carburettor and open the tap to check the flow. If necessary, clean the tap filter (A) and the air holes (B) in the tank cap which could both be clogged (see figure).

BEI EINER MOTORPANNE

Insbesondere bei einem der nachstehend genannten Fälle :

- Der Motor springt nicht an.
 - Der Motor setzt während der Fahrt aus.
 - Unregelmässiger Betrieb (der Motor stottert)
- Wird empfohlen, zu überprüfen:

- Ist noch Kraftstoff im Tank.

Im Kraftstofftank ist eine Reserve vorhanden. Ist der Kraftstoff des normalen Tanks verbraucht, das Fahrzeug auf die rechte (101-102 M) oder die linke Seite (101 - 102 - TSE) neigen, bis das Pedal auf dem Boden aufsetzt, damit der Kraftstoff von der Reserve in den normalen Tank gelangen kann. Dieses Verfahren zweimal wiederholen, wonach man etwa 10 km weiterfahren kann.

Bei 103 - 105 den Hebel des Kraftstoffhahns auf die Stellung R-Reserve setzen (siehe Abbildung).

- Schlechter Kraftstoffdurchfluss.

Lösen Sie den Benzinschlauch an der Vergaserseite und öffnen Sie den Kraftstoffhahn, um den Durchfluss zu prüfen. Falls erforderlich, reinigen Sie den Kraftstofffilter (A) und das Lüftungsloch (B) das Tankdeckels, welches verstopft sein kann (siehe Abbildung).

IN CASO DI INCONVENIENTI AL MOTORE

E particolarmente in uno dei seguenti casi :

- Il motore non parte.
- Il motore si arresta totalmente durante la marcia.
- Funzionamento irregolare (perde colpi).

Si consiglia di verificare se la causa non sia una delle seguenti :

- Mancanza di carburante nel serbatoio :

Il serbatoio di benzina nei ciclomotori in cui è collocato posteriormente, ha una riserva. In caso di assenza completa della benzina, inclinare molto il veicolo sul lato destro (101 - 102 M) o sul lato sinistro (TSE - 101 - 102) appoggiando il pedale al terreno, allo scopo di trasferire la benzina dalla riserva al serbatoio.

Questo operazione ripetuta due volte permette di percorrere 10 kilometri.

103-105

Assenza di carburante nel serbatoio. Orientare la manetta del rubinetto benzina sulla posizione riserva R- Questa operazione permette di percorrere circa 10 km (vedi figura di fronte).

- Cattivo arrivo di carburante.

Staccare il tubo benzina lato carburatore ed aprire il rubinetto, per verificare l'arrivo benzina. Se è necessario pulire il filtro del rubinetto (A) ed il foro (B) di presa d'aria del tappo del serbatoio (vedi figura).

EN CASO DE AVERIA EN EL MOTOR

Particularmente en los casos siguientes :

- El motor no arranca.
- Parada total en ruta.
- Funcionamiento irregular del motor (ratea).

Comprobar si la causa es una de las siguientes :

- El depósito sin gasolina.

El depósito de gasolina tiene una reserva Por lo tanto inclinar el vehículo sobre el lado derecho en los tipos 101 - 102 M y sobre el lado izquierdo en los tipos TSE - 101 - 102, apoyando el pedal en el suelo trasvasar la gasolina de la reserva al depósito. Repetida esta operación dos veces, se puede recorrer 10 Kms.

En los modelos 103 - 105, orientar el grifo de gasolina hacia la reserva (marca R) (ver figura).

- Llegada defectuosa de la gasolina.

Soltar el tubo de gasolina lado carburador y abrir el grifo para verificar el caudal. Si es necesario, limpiar el filtra (A) del grifo y los orificios (B) de salida aire del tapón del depósito, ya que pueden estar cegados (ver figura).

WANNEER DE MOTOR WEIGERT

In het bijzonder in een van de volgende gevallen :

- De motor kan niet gestart worden.
- De motor stopt volledig tijdens de rit.
- Onregelmatig lopen (weigeren).

Dient nagegaan te worden of dit niet het gevolg van een van de volgende oorzaken is :

- Geen benzine in de tank.

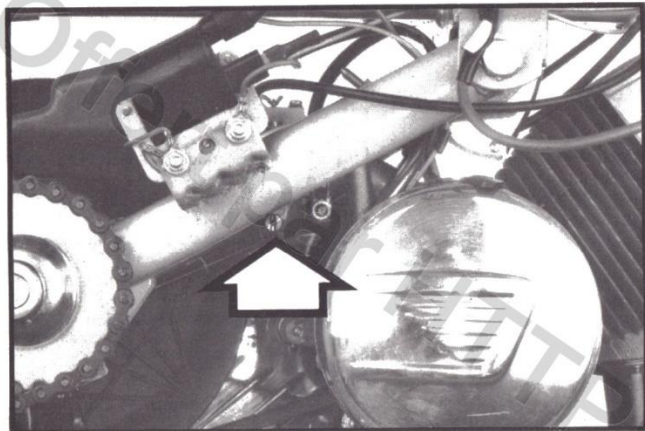
De benzinetank heeft een reserve. Bij gebrek aan benzine, de bromfiets sterk naar rechts over laten hellen (101 - 102 M) of naar links (TSE - 101 - 102) waarbij het pedaal op de grond gesteund wordt om de benzine uit de reserve naar de tank te laten stromen. Wanneer dit tweemaal gedaan wordt, kan nog 10 kilometer gereden worden.

Bij de 103 - 105, de greep van de benzinekraan op de stand R-reserve zetten (zie afbeelding).

- Slechte benzinetoevoer.

De benzineslang van de carburator losmaken en de kraan openen om te zien of de benzine wel goed toestroomt.

Indien nodig, de filter van kraan A en de ontluichtingsgaatjes B in de tankdop die vervuild kunnen zijn, schoonmaken (zie afbeelding).



— **Gicleur bouché.**

Pour le déboucher, le souffler avec la pompe à pneus après démontage. La figure (1) de la page 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 14.

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, de la poussière, et qui doit donc 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.

Sil'incident se reproduit, le signaler à l'un de nos Concessionnaires.

— **The jet is clogged.**

To clean the jet blow it clear with the inflator after removal from the carburettor. The jet is shown in figure (1) on the opposite page. Do not use any metal wire which could alter the output of the jet.

— **The spark plug is dirty or worn.**

Refer to the page 14 "Spark Plug" for the cleaning and adjustment.

It is always advisable to carry a new spark plug as a spare in the tool bag. Do not forget it is a fragile part which should be kept in its packing.

— **The spark plug is wet.**

If for any reason the electrodes of the spark plug get wet the ignition cannot occur. The spark plug has merely to be cleaned and dried. If this happens again call on one of our dealers.

— **Verstopfte Vergaserdüse.**

Nach dem Ausbau die Düse mit Hilfe der Luftpumpe durchblasen. Die Abbildung (1) auf der Seite gegenüber zeigt, wo sich die Vergaserdüse befindet. Keinen Draht zur Reinigung verwenden, er könnte die Düsenöffnung verändern.

— **Verschmutzte oder abgenutzte Zündkerze.**

Für Reinigung und Einstellung siehe Seite 14.

Es ist ratsam, eine neue Zündkerze in der Satteltasche mit sich zu führen, wobei jedoch nicht zu vergessen ist, dass es sich um ein empfindliches Teil handelt, das möglichst geschützt und in der Original-Verpackung aufbewahrt werden sollte.

— **Nasse Zündkerze.**

Sollte die Elektroden der Zündkerze aus irgendeinem Grunde nass geworden sein, kann die Zündung nicht mehr erfolgen. In diesem Fall muß die Zündkerze gereinigt und getrocknet werden.

Wenn sich eine solche Störung wiederholt, muss das Fahrzeug in einer Vertretungswerkstatt überprüft werden.

— **Getto del carburatore otturato.**

Dopo averlo smontato, soffiario fortemente per pulirlo (1) fig.).

Non usare del filo metallico che potrebbe modificare la taratura del getto.

— **Candela usurata o incrostata.**

Per la pulizia e per la regolazione vedere alla voce candela alla pag 15. E' utile avere una candela nuova di ricambio in tasca.

Bisogna tener conto che si tratta di un accessorio fragile che deve essere conservato nella sua custodia.

— **Candela bagnata.**

Se per cause anormali o accidentali gli elettrodi della candela sono bagnati, non si può produrre la scintilla.

Conviene quindi procedere alla pulizia ed a far asciugare la candela.

Se questi diversi interventi non portano all'eliminazione degli inconvenienti bisognerà portare il veicolo al rivenditore o all'agente più vicino per un esame completo.

— **Surtidor cegado.**

Para descegarlo, soplar con la bomba de inflar los neumáticos después de desmontarlo (ver figura (1)). No utilizar hilos metálicos que podrían modificar el caudal del surtidor.

— **Bujía engrasada o usada.**

Para su limpieza y reglaje ver pag. 15.

Es conveniente llevar en la caja de herramientas una bujía nueva y siempre en su estuche por ser un accesorio muy delicado.

— **Bujía " ahogada " .**

Si por una causa anormal o accidental los electrodos de la bujía están mojados, la chispa no puede producirse.

Conviene entonces, simplemente proceder a un secado y limpieza de la bujía.

Si el incidente se repite, consultar a uno de nuestros Agentes.

— **Verstoppte sproeier.**

Om de sproeier weer vrij te maken, deze na demontage met de bandenpomp doorblazen. Afbeelding (1) op de bladzijde hiernaast geeft de plaats van de sproeier aan. Geen ijzerdraad gebruiken daar hierdoor de doorlaatopening van de sproeier veranderd kan worden.

— **Vuile of versleten bougie.**

Voor schoonmaken en afstellen, zie rubriek BOUGIE, bladzijde 15.

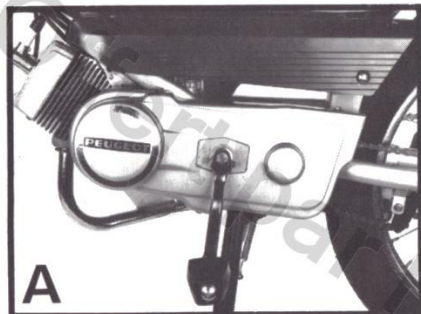
Het is verstandig een nieuwe reservebougie in de gereedschapsruimte te bewaren waarbij wel rekening ermee gehouden moet worden dat een bougie zeer breekbaar en gevoelig voor schokken en stof is hij moet dus steeds goed verpakt blijven.

— **Een natte bougie.**

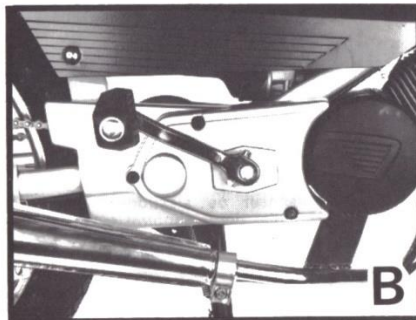
Wanneer de elektroden van de bougie door abnormale omstandigheden of per ongeluk nat geworden zijn, heeft er geen ontsteking plaats.

De bougie moet dan gewoon even gedroogd en schoongemaakt worden.

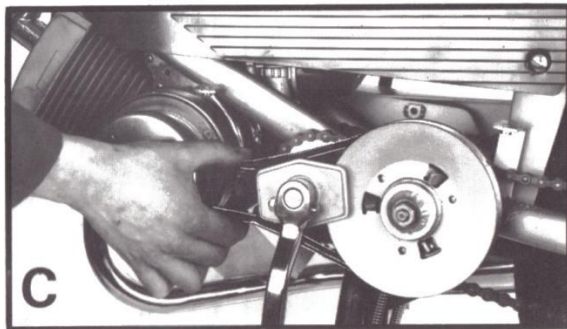
Indien dit vaker voorkomt, dit bij een van onze dealers aangeven.



A



B



C

ENSEMBLE RELAIS

Particularités sur TSM.R TSE.R.

Pour accéder à l'ensemble variateur côté gauche du véhicule, démonter le protecteur en plaçant la manivelle comme indiqué sur la figure A.

Pour accéder à l'ensemble relais, côté droit du véhicule, démonter le protecteur en plaçant la manivelle comme indiqué sur la figure B.

Les interventions sur le relais nécessitent des précautions, aussi nous vous conseillons de vous adresser, en cas de nécessité, à notre concessionnaire.

CHANGEMENT DE COURROIE DE VARIATEUR

Cette courroie de conception spéciale ne doit jamais être passée en force sur les poulies.

DÉMONTAGE

Pincer les deux brins de la courroie pour écarter les flasques de la poulie réceptrice, figure (C).

Sortir la courroie de la poulie réceptrice puis de la poulie motrice.

INTERMEDIATE DRIVE LINE ASSEMBLY

Particular features of TSM.R and TSE.R.

To reach the variable speed transmission unit located on the L.H. side of the vehicle, position the crank arm as shown in figure A so as to remove the cover.

To reach the intermediate drive line assembly located on the R.H. side of the vehicle, position the crank arm as shown in figure B to enable the removal of the cover.

Observe due care in servicing the intermediate drive line assembly. Therefore, we advise you to call on one of our authorized PEUGEOT dealers if need be.

CHANGING THE VARIABLE SPEED TRANSMISSION UNIT DRIVE BELT

This especially designed drive belt should never be fitted forcefully on the pulleys.

REMOVAL

Bring both upper and lower belt strands closer together in order to open the driven pulley groove between both flanges (see fig. C).

Remove the belt from the driven pulley then from the drive pulley.

RELAIS

Besonder Merkmale TSM.R TSE.R.

Zwecks Zutritt zum Regelgetriebe auf der linken Fahrzeugseite, Schutz abmontieren, indem man Kurbel gemäss Abb. A setzt.

Zwecks Zugang zu den Relais auf der rechten Fahrzeugseite, Schutz abmontieren, indem man Kurbel gemäss Abb. B setzt.

Einschreiten an den Relais benötigt Vorsichtsmassregeln und wir empfehlen deshalb, sich im Notfall, an unseren Grosshändler zu wenden.

RIEMENAUSTAUSCH DES WECHSELGETRIEBES

Dieser Riemen mit Spezialkonzipierung, darf keinesfalls auf die Riemenscheiben mit Kraft aufgesetzt werden.

ABBAU

Die beiden Strähne des Riemens klemmen, um die Scheibenflansche auseinanderzuschieben - Abb C.

Riemen aus der Empfangsscheibe nehmen, alsdann aus der Antriebs-scheibe.

ASSIEME RINVIO

Condizioni particolari sul TSM.R - TSE.R.

Per accedere a l'assieme del variatore sul lato sinistro del veicolo, smontare la protezione portando la manovella nella posizione indicata nella fig. A.

Per accedere a l'assieme rinvio sul lato destro del veicolo smontare la protezione portando la manovella nella posizione indicata nella fig. B.

Gli interventi sul rinvio richiedo qualche precauzione pertanto vi consigliamo di rivolgervi in caso di necessità al nostro concessionario.

CAMBIO DELLA CINGHIA DEL VARIATORE

Essendo questa cinghia di concezione speciale si raccomanda di eseguerne lo smontaggio e il montaggio secondo le indicazioni esposte qui di seguito.

SMONTAGGIO

Avvicinare tra loro il ramo superiore e quello inferiore della cinghia per provocare l'allargamento della puleggia posteriore (condotta), figura C.

Far uscire la cinghia prima dalla parte della puleggia condotta por de quella della puleggia motrice.

CAMBIO DE VELOCIDAD AUTOMÁTICO

Particularidades sobre TSM.R - TSE.R.

Para tener acceso al conjunto variador sobre la izquierda del vehículo, desarmar el protector poniendo la manivela como lo indica la figura A.

Para llegar al cambio de velocidad automático, sobre la derecha del vehículo, desarmar el protector poniendo la manivela como lo indica la figura B.

Las intervenciones sobre el cambio de velocidad automático necesitan precauciones y es por eso que, en caso de necesidad, lo mejor es de ser nuestro concesionario.

CAMBIO DE LA CORREA DEL VARIADOR

Esta correa cuya concepción es especial no debe nunca ser pasada a la fuerza sobre las poleas.

DESMONTAJE

Apretar las dos ramas de la correa para alejar los platos de la polea receptora - figura C.

Sacar la correa de la polea receptora y despues de la polea motriz.

OVERBRENGING

Bijzonderheden bij TSM.R TSE.R.

Om de variateur aan de linkerzijde van de bromfiets te bereiken moet de schermkap van de pedaal, zie figuur A, gedemonteerd worden.

Om de overbrenging te kunnen bereiken, rechter zijde, schermkap van de pedaal demonteren, zie figuur B.

Bij de handelingen aan de overbrenging is het nodig voorzichtig te zijn, wendt U indien nodig, tot onze agent.

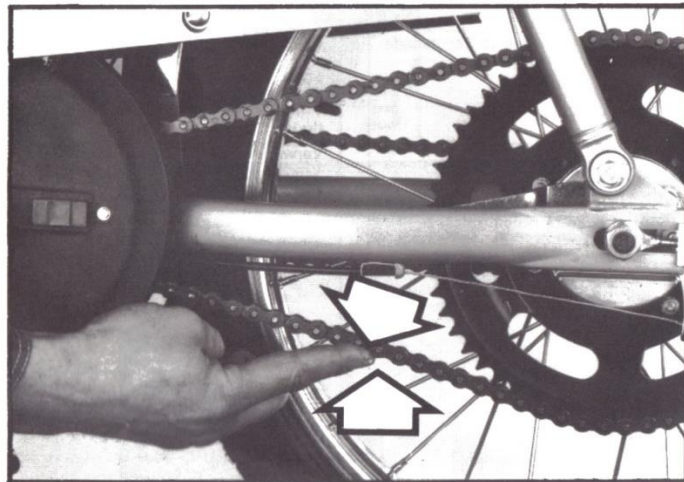
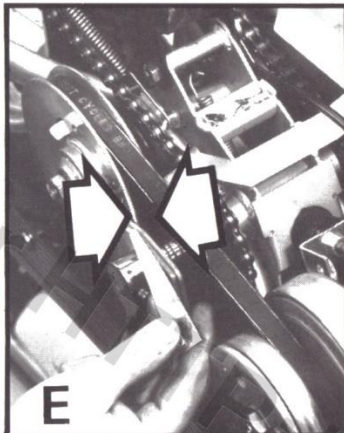
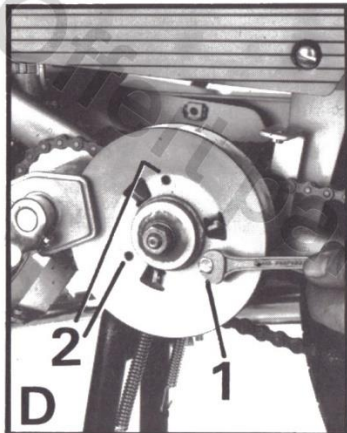
VERWISSELEN VAN DE V-SNAAR

De speciale V-snaar mag nooit met kracht op de schijven geplaatst worden.

DEMONTAGE

Knijp de twee delen van de V-snaar samen om de flensen van de V-snaarschijf uit elkaar te schuiven, figuur C.

Verwijder de V-snaar van de V-snaarschijf, daarna van de schijf aan de motor.



REMONTAGE

Ecarter au maximum les flasques de la poulie réceptrice par vissage d'un vis de 6 dans le trou taraudé prévu à cet effet figure D (1).

Nota : Ce trou taraudé ne doit pas être utilisé pour un autre usage, en particulier pour maintenir la poulie avec une clé à griffes. D'autres trous figure D (2) sont prévus pour cet usage.

Engager la courroie sur la poulie motrice puis sur la poulie réceptrice.

Dévisser le vis de 6 figure D (1) et faire prendre sa place à la courroie en faisant tourner la poulie réceptrice de quelques tours.

Après montage d'une courroie neuve, vérifier qu'il y a un jeu de 1 mm entre les flasques de la poulie réceptrice figure E.

Au besoin, régler ce jeu en agissant sur le système vis-écrou.

TENSION DE LA CHAÎNE MOTRICE

Particulièrement sur cyclomoteurs 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.

REASSEMBLY

Open the driven pulley groove completely by turning clockwise a 6 mm screw in the provided threaded hole Fig. D (1).

Note : This threaded hole should not be used for other purposes such as for holding the pulley with a stop-pin wrench. Other holes Fig. D (2) have been provided for this particular operation.

Fit the belt on the drive pulley then on the driven pulley.

Turn counterclockwise the 6 mm screw Fig. D (1) then turn the driven pulley several times so that the belt positions perfectly Fig. E.

After re-installing a new belt, assure that there is a 1 mm (≈ 0.4 in) play between the flanges of the driven pulley Fig. E.

If need be, adjust this play by acting on the provided screw and nut.

DRIVE CHAIN ADJUSTMENT

Especially on 103 SP mopeds when used off-road, we advise you to :

- clean and lubricate the chain whenever it is necessary.
- tighten up the chain as soon as the slack in the lower strand exceeds 1 cm ≈ 0.4 in. (See opposite figure).

Check to see that the rear sprocket lines up with the secondary transmission drive sprocket.

EINBAU

Flansche der Aufnahmescheibe so weit als möglich auseinanderschieben durch Drehen einer Schraube 6 im diesbezüglich vorgesehenen Loch - Abb. D (1).

Anmerkung : Dieses Loch mit Innengewinde darf nicht für andere Zwecke verwendet werden, insbesondere um die Riemenscheibe mit einem Greiferschlüssel zu halten. Andere Löcher - Abb. D (2) sind hierfür vorgesehen.

Riemen auf die Antriebscheibe legen, alsdann auf die Empfangscheibe.

Schraube 6 Abb. D (1) ausschrauben, und Riemen durch Drehen der Empfangscheibe regelrecht einlegen.

Nach Montage eines neuen Riemens, prüfen, dass ein Spiel von 1 mm zwischen den Flanschen der Aufnahmescheibe besteht - Abb. E.

Falls notwendig, das Spiel durch Einwirken auf Schraube-Mutter einstellen.

SPANNUNG DER ANTRIEBSKETTE

Insbesondere bei MOPEDS 103 SP, bei schwieriger Gelände Verwendung, wird empfohlen :

- Kette jedesmal als es notwendig erscheint, säubern und schmieren,
- Kette spannen sowie der Durchhang des unteren Glieds 1 cm übersteigt (siehe nachstehendes Foto).

Gute Ausrichtung des hinteren Zahnrads mit Relais-Ritzel beachten.

MONTAGGIO

Allargare al massimo la puleggia condotta avvitando una vite \varnothing 6 passo 1 nel foro filettato previsto per tale scopo. Vedi figura D (1).

N.B. : Questo foro non deve essere utilizzato per altri usi come quello di servirsene per bloccare la puleggia. Altri fori sono previsti per questo scopo. Vedi fig. D (2).

Porre in sede la cinghia prima sulla puleggia motrice poi sulla condotta.

Svitare la vite da \varnothing 6 passo 1 fig. D (1) e far prendere la posizione corretta alla cinghia facendo ruotare di alcuni giri la puleggia condotta.

Dopo il montaggio di una cinghia nuova verificare che ci sia un gioco di 1 mm tra le parti mobili della puleggia condotta figura E.

Se necessario, regolare tale gioco agendo sul sistema vite-dado.

TENSIONE DELLA CATENA MOTRICE

Soprattutto sul ciclomotore 103 SP in utilizzazione fuori strada, si raccomanda :

- di pulire et ingrassare la catena ogni volta si renda necessario,
- di registrarne la tensione quando la freccia del ramo inferiore supera la quota di 1 cm (vedi foto).

Sorvegliare l'allineamento della corona con il pignone.

MONTAGE

Apointar como máximo los platos de la polea receptora atornillando un tornillo de 6 en el roscado previsto por eso figura D (1).

Nota : este roscado no debe ser utilizado por otro empleo en particular para mantener la polea con una llave con dientes. Otros orificios figura D (2) son previstos para este uso.

Poner la correa sobre la polea motriz y después sobre la polea receptora.

Destornillar el tornillo de 6 figura D (1) y hacer tornan su sitio a la correa dando algunas vueltas a la polea receptora.

Después del montage de una correa nueva, verificar que hay un juego de 1 mm entre los platos de la polea receptora figura E.

Si es preciso, ajustar este juego obrando sobre el sistema tornillo - tuerca.

TENSIÓN DE LA CADENA MOTRIZ

Especialmente sobre los ciclomotores 103 SP en todos terrenos recomendamos :

- Limpiar y engrasar la cadena cada vez que eso es necesario,
- Tender la cadena cuando la flecha de la rama inferior adelanta de un centímetro (ver la fotografía al lado).

Tener cuidado a la buena alineación de la rueda dentada trasera con el piñón.

MONTEREN

Schuif de twee flensen van de V-snaarschijf zo ver mogelijk uit elkaar door een bout te draaien in het daarvoor bestemde gat figuur D (1).

N.B. : Dit gat mag niet voor andere doeleinden gebruikt worden, in het bijzonder om de V-snaarschijf vast te houden met een tang.

Andere gaten figuur D (2) zijn voor dit doel voorzien.

Monteer de V-snaar op de motor-V-snaarschijf, daarna op de V-snaarschijf.

Schroef de bout, figuur D (1), los en laat de V-snaar de juiste plaats innemen door de V-snaarschijf enkele malen te draaien.

Na het monteren van een nieuwe V-snaar, moet gecontroleerd worden, dat er 1 mm speling is tussen de flensen van de V-snaarschijf figuur E.

Indien nodig, stel deze speling dan af met het bout-moer systeem.

SPANNING VAN DE MOTOR-KETTING

Speciaal bij de 103 SP, bij " off the road " gebruik, wordt aangeraden :

- de ketting schoonmaken en invetten iedere keer dat dit nodig is,
- de ketting spannen, zodra het onderste gedeelte van de ketting, meer dan 1 cm speling heeft (zie foto hiernaast).

Lep op dat het kettingtandwiel van het wiel in lijn staat met het aandrijf-tandwiel.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Un système de détection d'avaries aux clignotants arrière est prévu :

- En cas de défectuosité d'une des lampes arrière, la lampe avant correspondante ne fonctionne plus.

En conséquence, si les clignotants d'un même côté sont en panne, vérifier et éventuellement remplacer la lampe arrière (6 V - 15 W).

Une lampe avant hors d'usage provoque un clignotement accéléré du feu arrière correspondant. Il y a lieu alors de vérifier et remplacer cette lampe avant (6 V - 15 W).

- En cas de panne de stop, vérifier et éventuellement remplacer la lampe de stop (6 V - 10 W).

EN CAS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE SUR TSE - TSM - 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).

ELECTRICAL SYSTEM

A rear directional lights defect detection system is provided :

- If one of the rear lights is out of order, the corresponding front light will not work.

Therefore, if the blinkers of a same side are out of order, check and replace if necessary the rear bulb (6 V - 15 W).

A defective front directional light will cause the corresponding rear light to blink quickly. If so, check and replace the front bulb (6 V - 15 W).

- If the stop light is out of order, check and replace if necessary it's bulb (6 V - 10 W).

IN CASE OF LIGHTING FAILURE ON TSE - TSM and 103 SVC

- 1 - If the headlight and the taillight simultaneously go out, change the 6 V - 6 W headlight bulb. In point of fact, the taillight, even when not damaged, stops illuminating when the headlight burns out.
- 2 - If the taillight burns out, the headlight will still illuminate but with less intensity though. Therefore, change the 6 V - 4 W taillight bulb.

ELEKTRISCHE ANLAGE

An den hinteren Blinkleuchten ist Fehleranzeige vorgesehen :

- Bei Beschädigungen einer hinteren Ampel, funktioniert die entsprechende Vorderlampe nicht.

Demzufolge hintere Lampe prüfen und ggfs. ersetzen, wenn die Blinkleuchten einer Seite ausfallen (6 V - 15 W).

Eine vordere ausgefallene Ampel bewirkt ein beschleunigtes Blinken der entsprechenden hinteren Ampel. Diese Ampel prüfen und ersetzen (6 V - 15 W).

- Bei Bremsampelausfall, ggfs. entsprechende Ampel prüfen und ersetzen (6 V - 10 W).

BEI BELEUCHTUNGS-AUFWALLEN AN TSE - TSM - 103 SVC

- 1 - Sollte vorderer Scheinwerfer und Hinterlicht nicht mehr gleichzeitig funktionieren : Vorderampel (6 V - 6 W) auswechseln.
Ist diese Ampel nämlich durchgebrannt, leuchtet die Hecklampe, selbst in gutem Zustand, nicht auf.
- 2 - Ist die Heckampel durchgebrannt, verfügt die Scheinwerferampel nur über schwachen Strom : Heckampel auswechseln (6 V - 4 W).

IMPIANTO ELETTRICO

E previsto un sistema di rilevamento d'avaria dei lampeggiatori :

- In caso di avaria d'una delle lampadine posteriori, la lampada anteriore corrispondente non funziona più.

Quindi se i lampeggiatori di uno dei due lati sono in avaria, verificare ed eventualmente sostituire la lampada posteriore (6 V - 15 W).

La lampada anteriore fuori uso provoca un lampeggiamento accelerato del lampeggiatore posteriore corrispondente, cambiare quindi la lamp anteriore (6 V - 15 W).

- In caso di avaria allo stop verificare ed eventualmente sostituire la lampada stop (6 V - 10 W).

IN CASO DI AVARIA ALL'IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE SU TSE - TSM - 103 SVC

- 1 - Quando la lampada anteriore interessata dalla posizione del commutatore (citta o fero) è bruciata la lampada posteriore resta spenta : cambiare la lampada anteriore interessata (6 V - 15 W P. 26 per il fero o 6 V - 15 W Siluro).
- 2 - Quando la lampada posteriore è bruciata la lampada anteriore (citta o fero) fa poca luce. Cambiare la lampada posteriore 6 V - 4 W.

INSTALACIÓN ELECTRICA

Ha sido previsto un sistema para detectar las averias en los intermitentes traseros :

- En caso de defecto de una de las lámparas traseras, la lámpara delantera correspondiente no funcionará. Por lo tanto, si los intermitentes de un lado no funcionan verificar, eventualmente, reemplazar la lámpara trasera (6 V - 15 W).

Una lámpara delantera averiada provoca una intermitencia acelerada en la lámpara trasera correspondiente. Entonces es necesario verificar y reemplazar dicha lámpara delantera (6 V - 15 W).

- En caso de averia del stop, verificar y reemplazar la lámpara de stop (6 V - 10 W).

CORTE DE ALUMBRADO SOBRE TSE - TSM - 103 SVC

- 1 - Si el fero y el piloto dejan de dar luz en mismo tiempo, cambiar la lámpara delantera (6 V - 6 W).
En efecto, cuando esta última es fundida la lámpara del piloto, mismo sin estar deteriorada, no funciona.
- 2 - Cuando la lámpara del piloto es fundida la del fero da una luz reducida : cambiar la lámpara trasera (6 V - 4 W).

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Er is een verknippersysteem voorzien voor het geval dat de knipperlichten achter niet werken :

- Als een van de lampjes achter defect is, werkt het overeenkomstige lampje voor ook niet meer.

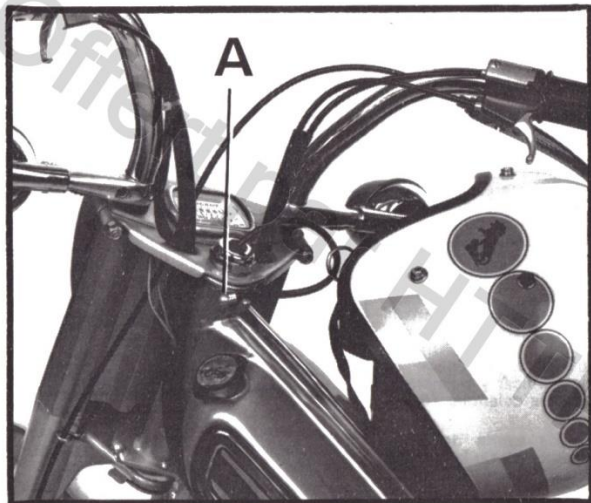
Derhalve dient men, als de knipperlichten aan dezelfde kant uitgevallen zijn, het lampje achter (6 V - 15 W) te controleren en eventueel te vervangen.

Als een lampje voor het niet meer doet, dan heeft dat ten gevolge dat het overeenkomstige achterlicht sneller gaat knipperen. Dat lampje voor (6 V - 15 W) dient dan gecontroleerd en eventueel vervangen te worden.

- Als een stoplicht uitgevallen is, dan dient men het lampje (6 V - 10 W) ervan te controleren en eventueel te vervangen.

IN GEVAL VAN VERLICHTINGSTORING TSE - TSM - 103 SVC

- 1 - Als de koplamp en het achterlicht tegelijkertijd niet branden : verwissel de voorlamp (6 V - 17 W).
Omdat de voorlamp doorgebrand is, brand het achterlampje ook niet, zelfs als deze niet defect is.
- 2 - Als het achterlampje doorbrandt, zal de voorlamp slechts zwak licht geven : vervang het achterlampje (6 V - 4 W).

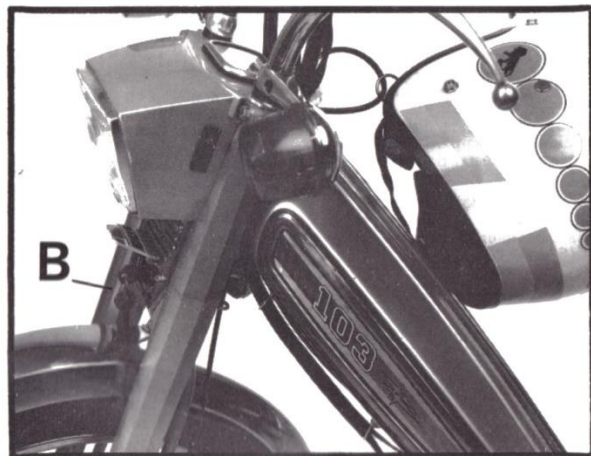


ANTIVOLS DE DIRECTION ET DE CASQUE SUR 103

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 comme indiqué sur la photo ci-contre (A).
- 2 - Tourner le guidon à fond vers la gauche et verrouiller la direction (B).



FRONT FORK AND SAFETY HELMET ANTI-THEFT SYSTEM 103

Owing to this device, the safety helmet can be left on the moped when parked.

USE

- 1 - Take the cable completely out by pulling the apparent metallic ball located on top of the steering tube, and insert it in the buckle of the safety helmet which has been provided for this purpose.
Once the wheel has been aligned with the vehicle's centre line, place the free end of the cable as shown in photo (A).
- 2 - Turn the handlebar completely to the left and lock the front fork (B).

SICHERHEITSVERRIEGELUNG FÜR LENKUNG UND STÜRZ- HELM 103

Mit dieser Vorrichtung kann man den Sturzhelm auf dem geparkten Mofa/Moped lassen.

ANWENDUNG

1 - Mit der am oberen Ende des Steuerkopfhohes sichtbaren Metallkugel das Seil ganz herausziehen und durch die hierfür am Sturzhelm vorgesehene Schlaufe ziehen.

Das Rad gerade stellen, wie auf dem Foto A auf der Gegenüber stehenden Seite befestigen.

2 - Den Lenker ganz nach links drehen und die Lenkung (B) verriegeln.

ANTIFURTO SULLO STERZO E DEL CASCO 103

Questo dispositivo permette di lasciare il casco sul ciclomotore durante il parcheggio.

UTILIZZAZIONE

1 - Far uscire completamente il cavo tirando la sfera posta in cima al tubo di direzione e passarlo nell'anello del casco previsto allo scopo. Con la ruota orientata secondo l'asse del veicolo disporre l'estremità libera del cavo come indicato nella foto (A).

2 - Girare il manubrio a fondo verso sinistra e inserire il chiavistello (B) di bloccaggio dello sterzo.

ANTI-ROBO DE DIRECCIÓN Y DEL CASCO 103

Este dispositivo permite dejar el casco sobre el ciclomotor durante el estacionamiento.

UTILIZACION

1 - Sacar completamente el cable tirando de la bola metálica que aparece en la parte superior del tubo de dirección, y pasarlo por el anillo del casco previsto a este efecto. Con la rueda orientada en el eje del vehículo, colocar el extremo libre del cable como se indica en la foto (A).

2 - Girar el manillar a tope hacia la izquierda y bloquear la dirección con el cerrojo (B).

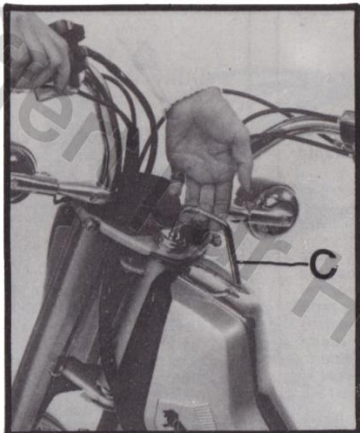
STUUR- EN HELMVERGREN- DELING 103

Met deze vergrendeling kunt u de helm op de bromfiets laten tijdens het parkeren.

GEBRUIK

1 - De Kabel geheel naar buiten trekken waarbij u aan de metalen bol trekt die bovenop de stuurbuis zichtbaar is en deze kabel door de ring in de helm halen die met het oog hierop speciaal aangebracht is. Het wiel moet in de as van de bromfiets gericht staan ; het vrije uiteinde van de kabel aanbrengen zoals op de foto A hiernaast aangegeven staat.

2 - Het stuur geheel naar links draaien en de stuurinrichting B vergrendelen.



ANTIVOL DE DIRECTION ET DE CASQUE

Sur 105.

- Pour utiliser l'antivol de direction, pivoter la fourche en butée sur le côté gauche et verrouiller.
- Pour utiliser l'antivol de casque, pivoter la fourche sur le côté droit, tirer le levier (C) comme indiqué sur la photo.
- Placer la boucle du casque dans le levier (C) et remettre celui-ci dans sa position initiale. Tourner le guidon en butée sur le côté gauche et verrouiller la direction.

Su TSM.

- Déverrouiller la selle. Le verrou se trouve sur le côté gauche (D).
- Basculer ensuite la selle (voir page 20 la suite des opérations).
- Placer la boucle du casque sur la tige (E).
- Rabattre et verrouiller la selle.
- Pour utiliser l'antivol de direction, pivoter la fourche en butée sur le côté gauche et verrouiller.

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 PEUGEOT.

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

Demandez-le à votre Concessionnaire PEUGEOT.

FRONT FORK AN SAFETY HELMET ANTI-THEFT SYSTEM

On 105.

- To use the front fork lock, turn the fork completely to the left and lock it.
- To use the crash helmet anti-theft lock, turn the fork to the right then pull lever (C) as shown in the picture.
- Place the crash helmet's buckle in lever (C) and put the latter back in position as initially. Turn the handlebar completely to the left and lock the front fork.

On TSM.

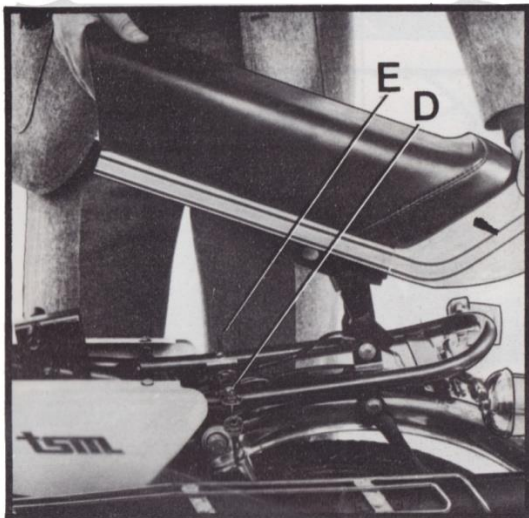
- Unlock the saddle. The lock is located on the L.H. side (D).
- Then tilt the saddle (see following operations in page 20).
- Place the crash-helmet's buckle on the rod (E).
- Tilt back the saddle and lock it.
- To use the front fork lock, turn the fork completely to the left and lock it.

OUR LAST SUGGESTION...

Your moped can be even more agreeable to ride with if you have it equipped with the Peugeot blinker and stop light kit.

This device provides the same advantages and safety as the series equipment.

Ask for it at your PEUGEOT dealer.



SICHERHEITVERRIEGELUNG FÜR LENKUNG UND STÜRZHELM 105

- Zwecks Anwendung des Lenkungs-Diebstahlschutzes, Gabel bis zum Anschlag nach links schwenken und blockieren.
- Zwecks Anwendung de Helm-Diebstahlschutzes, Gabel nach rechts schwenken, Hebel (C), wie auf Foto gezeigt, ziehen.
- Helmriemen in Hebel (C) einlegen und denselben in seine Ausgangsstellung legen. Lenkstange bis Anschlag nach links schwenken und Lenkung blockieren.

Wichtig : Während der Verwendung des Fahrzeugs, muss Hebel (C) stets völlig im Behälterdeckel eingeführt sein.

Sattel (bei TSM).

Um Zutritt zu der Pumpe zu haben, zur Werkzeugtasche, zur Blinklichtzentrale, muss der Sattel gekippt werden.

Kippen.

- Sattel entriegeln. der Riegel (D) befindet sich an der linken Seite (nebenstehende Abb.).
- Sattel heben am hinteren Ende, was den Vorderteil freilegt.
- Sattel durch Kippen heben. Um den Sattel zu senken, ihn auf Brennstoffbehälter um schlagen, zuvor auf den Vorderteil drücken, dann auf das Hinterteil.
- Verriegeln.
- Zwecks Anwendung des Lenkungs Diebstahlschutzes, Gabel bis zum Anschlag nach links schwenken und blockieren.

SIE SOLLTEN NOCH WISSEN... dass, wenn Ihr Moped keine Blinker und kein Bremslicht besitzt, Sie diese mit dem Spezial-PEUGEOT-Anbausatz anbringen bzw. anbringen lassen können. Diese Vorrichtung bietet die gleichen Vorteile und die gleiche Sicherheit wie die serienmässig hergestellten Blinker und Bremslichter. Verlangen Sie sie bei Ihrem PEUGEOT - Konzessionär. (In Deutschland nicht zugelassen).

ANTIFURTO SULLO STERZO E DEL CASCO

Sul 105.

- Per utilizzare l'antifurto di direzione, ruotare il manubrio in battuta sul lato sinistro e bloccarlo.
- Per utilizzare l'antifurto del casco ruotare il manubrio sul lato destro, tirare la leva (C) come indicato sulla foto.
- Agganciare l'occhiello del casco alla leva (C) e rimetterla nella posizione iniziale. Ruotare quindi il manubrio sul lato sinistro e bloccarlo con la serratura.

Sul TSM.

- Aprire il chiavistello che si trova sul lato sinistro (D).
- Far ruotare la sella (vedere alle pagine 21 la sequenza delle operazioni).
- Agganciare l'apposito anello del casco sul piolo (E).
- Riportare la sella in posizione normale e rimettere il chiavistello.
- Per utilizzare l'antifurto di direzione, ruotare il manubrio in battuta sul lato sinistro e bloccarlo.

SAPPIATE ANCHE...

che il vostro ciclomotore può essere adoperato con più soddisfazione se lo equipaggiate con il "Kit Lampeggiatori - Stop".

Questo dispositivo vi dà gli stessi vantaggi e la stessa sicurezza dell'equipaggiamento di serie.

Chiedetelo al vostro Concessionario PEUGEOT.

ANTIRROBO DE DIRECCIÓN Y DEL CASCO

Sobre 105.

- Para utilizar el antirrobo de dirección, girar la horquilla sobre la izquierda y echar el cerrojo.
- Para utilizar el antirrobo del casco girar la horquilla sobre la derecha, tirar la palanca C como lo indica la fotografía.
- Poner la anilla del casco en la palanca (C) y poner este en su posición inicial. Girar la manilla sobre la izquierda y echar el cerrojo de la dirección.

Sobre TSM.

- Soltar el sillín. El cerrojo se encuentra sobre el lado izquierdo (D).
- Bascular a continuación el sillín (ver en las páginas 21 el desarrollo de estas operaciones).
- Colocar la hebilla del casco sobre la tija (E).
- Rebatir y cerrar con llave el sillín.
- Para utilizar el antirrobo de dirección, girar la horquilla sobre la izquierda y echar el cerrojo.

SEPAN ADEMÁS...

que si su ciclomotor no lleva de origen los intermitentes y luz de pare, Vd. puede equiparlo o hacerlo equipar con el KIT especial PEUGEOT.

Este dispositivo le dá las mismas ventajas y la misma seguridad que el montado en serie.

Pídale a su Concesionario PEUGEOT.

STUUR- EN HELMVERGRENDELING

Bij de 105.

- Om het stuurslot te gebruiken, de voorvork helemaal naar links draaien en afsluiten.
- Om het helmslot te gebruiken, de voorvork naar rechts draaien en aan de hendel trekken zoals op de foto staat aangegeven.
- Plaats de ring van de helm door de beugel en zet deze weer in de originele stand terug. Draai het stuur nu helemaal naar links en sluit het stuurslot af.

BIJ DE TSM.

Het zadel ontgrendelen. De vergrendelinrichting zit aan de linkerkant (D).

Vervolgens het zadel omklappen (voor het vervolg van de handelingen zie de pagina 21).

De gesp van de helm op de stang (E) doen.

Het zadel weer naar beneden klappen en vergrendelen.

- Om het stuurslot te gebruiken, de voorvork helemaal naar links draaien en afsluiten.

EN NOG EVENTJES DIT...

Wanneer uw bromfiet niet in serie met knipperlichten en het stoplicht uitgerust is, dan kunt u hierin voorzien door gebruik te maken van de speciale PEUGEOT KIT.

Hiermee krijgt u dezelfde voordelen en dezelfde veiligheid als met de in serie ingebouwde apparatuur.

Vraag de KIT aan uw PEUGEOT dealer.

VOUS DEVEZ ÉVITER ;

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

En conséquence, ne modifiez pas le 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

AVOID GIVING OFF TOO MUCH ;

- NOISE...,
- ELECTRICAL INTERFERENCE...,
- EXHAUST FUMES...

Therefore, do not alter your original exhaust system...

Leave the radio interference suppressor where it is...

For 2 stroke engines use a mixture of the finest quality, correctly proportioned...

ESSO MIX

VERMEIDEN SIE UNNÖTIGE BELÄSTIGUNGEN DURCH :

- LÄRM...,
- ELEKTRISCHE STÖRUNGEN...,
- ABGASE...

z.B. durch Laufenlassen des Motors im Leerlauf oder beim Anfahren.

Nehmen Sie daher keine Änderungen am Schalldämpfer vor...

Und entfernen Sie in keinem Falle den Entstörstecker der Zündkerze...

Verwenden Sie ein richtig dosiertes erstklassiges Gemisch für 2-Takt-Motoren...

ESSO MIX

... 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 de rechange d'origine PEUGEOT, et de l'outillage spécial PEUGEOT.

Comme nous, il est à votre service.

... And remember that a PEUGEOT moped should be serviced by your PEUGEOT dealer. Only your dealer knows all the parts and mechanical operations of the moped and has genuine PEUGEOT spare parts and the tools necessary to perform complete service and maintenance operations.

Like us he is at your service.

... Und vergessen Sie nicht, dass ein PEUGEOT-Fahrzeug nur von einem PEUGEOT-Fachhändler betreut werden sollte. Und nur von ihm allein, denn es ist sein Beruf, er kennt die Maschine in allen Einzelheiten und besitzt ausserdem PEUGEOT-Ersatzteile und das notwendige PEUGEOT-Spezialwerkzeug. Genau wie wir, steht er Ihnen mit Rat und Tat zu Seite.

- NON DIMENTICATE CHE BISOGNA
- EVITARE I RUMORI...,
- LE ESALAZIONI DI FUMO...,

Pertanto, non modificate il tubo di scarico originale...

Usare una miscela per motore due tempi di prima qualità correttamente dosato...

ESSO MIX

VDS. DEBEN EVITAR:

- EL RUIDO...,
- LOS PARASITOS ELECTRICOS...,
- EL HUMO...,

Por lo tanto no modifiquen el dispositivo del escape de origen...

Dejen en su sitio el protector antiparasitario de la bujia...

Utilicen una mezcla para el motor dos tiempos de primera calidad, correctamente dosificada...

ESSO MIX

WAT U VERMIJDEN MOET :

- LAWAAI...,
- RADIO- EN TV STORINGEN...,
- ROOK...

Met andere woorden, niet het in serie ingebouwde uitlaatsysteem wijzigen...

De ontstoringsskap van de bougie op zijn plaats laten...

Gebruik een mengsel voor tweetaktmotoren van de allerbeste kwaliteit en in de juiste dosis...

ESSO MIX

... Non dimenticate che la manutenzione di un ciclomotore PEUGEOT si fa presso un concessionario PEUGEOT.

Lui conosce a fondo il veicolo e dispone dei pezzi di ricambio originali e degli attrezzi speciali PEUGEOT.

Come noi è al vostro servizio.

... Y no olviden que un PEUGEOT se revisa en un Concesionario PEUGEOT.

Solo él, pues éste es su oficio, conoce a fondo todas las particularidades y dispone de las Piezas de Recambios PEUGEOT y del utillaje especial PEUGEOT.

Como nosotros, esta a su servicio.

... En niet vergeten dat een PEUGEOT bij een PEUGEOT agent onderhouden moet worden.

Hij alleen - en dit is tenslotte z'n vak - kent grondig alle bijzonderheden van deze bromfiets: hij bezit de oorspronkelijke PEUGEOT reserveonderdelen en het speciale PEUGEOT gereedschap.

Hij staat graag, net als wij, voor u klaar.

PEUGEOT

FAIT CONFIANCE A
TRUSTS
HAT VERTRAUEN IN
RACCOMANDA
HACE CONFIANZA EN
HEEFT VERTROUWEN IN

