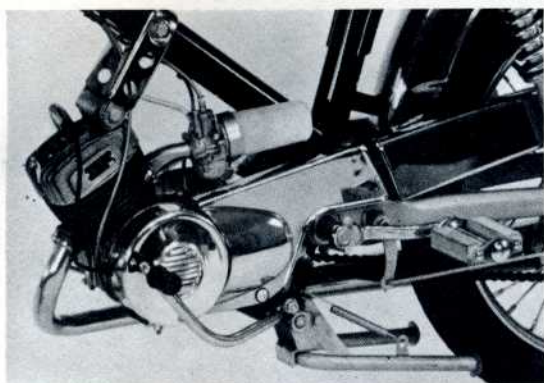




# toute la gamme 1972 des cyclos PEUGEOT



Dans une conjoncture générale relativement difficile par ailleurs, les Cycles Peugeot ont réalisé en 1971, en France et à l'exportation, une nouvelle et très sensible progression qui vient renforcer les positions acquises au cours des dernières années.

Celle-ci est due pour une large part au succès d'une gamme cyclomoteurs rajeunie par l'apparition du 104, dont les qualités ont été démontrées au cours d'étonnantes performances réalisées au début de l'été.

Ainsi, d'année en année, les Cycles Peugeot progressent sur le marché grâce à la modernisation de leurs moyens de production, à l'amélioration constante de leurs produits et au dynamisme de leur politique commerciale.

En cette période d'automne, de rentrée qui, pour beaucoup, est celle de l'équipement ou du renouvellement du matériel, il nous a semblé utile de vous donner en ces pages une description complète des modèles de la gamme Peugeot 1972, chaque type de cyclomoteur faisant l'objet d'une description technique illustrée et un tableau d'ensemble vous permettant de comparer facilement les caractéristiques et les prix de chaque machine par rapport aux autres.

R.-C. Delefosse





PEUGEOT CT ET VCT (variateur)

Moteur : deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindrée 49 cc. Cylindre aluminium chromé dur. Taux de compression 7,4 à 1. Avance à l'allumage 2,5 mm. Allumage par volant magnétique 8 W. Puissance 2 ch à 5.500 tr/mn. Graissage du moteur par mélange huile-essence, de la boîte de vitesses par barbotage dans l'huile. Embrayage : à disques ferodo, commandé par levier au guidon. Boîte de vitesses : à 3 rapports judicieusement « étagés » commandés au pied par sélecteur. Démultiplications totales moteur-roue AR : 38,65 en 1<sup>er</sup>, 21,91 en 2<sup>e</sup>, 14,35 en 3<sup>e</sup>. Carburateur : marque Gurtner type GA.14 à cuve centrale et cuve de décantation. Filtre à air et silencieux

d'admission. Commande des gaz par poignée tournante au guidon. Bougie : Marchal 34 S. Ecartement des électrodes de 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par chaîne sous carter ; secondaire, par chaîne. Mise en marche : par pédalage. Consommation : 2 à 2,2 litres aux 100 km. Châssis : cadre fermé en tubes. Fourche télescopique. Réservoir sport, contenance 10 litres. Suspension AR à fourche oscillante et amortisseurs télescopiques. Selle 2 positions. Pneus : AV 2 1/4 x 17, pression : 1,8 kg ; AR 2 3/4 x 17, pression solo : 2 kg, duo : 2,3 kg. Freins : à tambour Ø 90. Moyeux monoblocs. A l'arrière le frein est commandé au pied par une pédale.



PEUGEOT 104 ET 104 V

Moteur : deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindrée 49 cc. Cylindre d'aluminium chromé dur. Taux de compression 7,4 à 1. Avance à l'allumage 2,5 mm. Allumage par volant magnétique 8 W. Puissance 2 ch à 5.500 tr/mn. Graissage du moteur par mélange huile-essence, de la boîte de vitesses par barbotage dans l'huile. Embrayage : à disques ferodo, commandé par levier au guidon. Boîte de vitesses : à 3 rapports judicieusement « étagés » commandés par poignée tournante au guidon. Démultiplications totales moteur-roue AR : 38,65 en 1<sup>er</sup>, 21,91 en 2<sup>e</sup>, 14,35 en 3<sup>e</sup>. Carburateur : marque Gurtner type D.12.D. à cuve de décantation. Filtre à air et silencieux d'admission. Com-

mande des gaz par poignée tournante au guidon. Bougie : Marchal .35. Ecartement des électrodes de 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par chaîne sous carter ; secondaire, par chaîne. Mise en marche : par pédalage. Consommation : 2 à 2,2 litres aux 100 km. Châssis : tube et coque arrière en tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir à flancs chromés, contenance 3,4 l. Capotages. Porte-bagages. Béquille centrale. Garde-boue avant enveloppant. Suspension AR par fourche oscillante et amortisseurs télescopiques. Suspension de selle auto-compensée. Phare rectangulaire. Pneus : AV 2 x 19, pression 1,8 kg ; AR 2 1/4 x 18, pression 2,2 kg. Freins AV et AR à tambour Ø 80. Moyeux monoblocs.

Moteur : deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindrée 49 cc. Cylindre en aluminium chromé dur. Allumage par volant magnétique de 8 W. Graissage par mélange huile-essence. Avance à l'allumage 2,5 mm. Puissance : pour le CT : 1,8 ch à 5.300 tr/mn ; pour le VCT : 2 ch à 5.500 tr/mn. Embrayage : extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque Ø 120 et un système de lancement à masselottes. Changement de vitesse : pour le VCT automatique par variateur. Carburateur : pour le CT : marque Gurtner type D.10.D ; pour le VCT : marque Gurtner type D.12.D. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décantation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon.

Bougie : Marchal 35 - 36 D. Ecartement des électrodes 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par courroie trapézoïdale ; secondaire, par chaîne. Mise en marche : par pédalage. Consommation : pour le CT : 1,8 l aux 100 km ; pour le VCT : 2 l aux 100 km. Châssis : CT : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir embouti contenance 3,2 l. Capotages. Porte-bagages. Béquille centrale. Phare rectangulaire. VCT : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir embouti contenance 3,2 l. Capotages. Porte-bagages. Béquille centrale. Phare rectangulaire. Garde-boue avant enveloppant. Pneus AV : 2 x 19, pression : 1,8 kg ; AR : 2 x 19, pression : 2,2 kg. Freins : tambour Ø 80. Moyeux monoblocs.



PEUGEOT SP.3 ET TS.3

Moteur : deux temps avec précompression et admission directe dans le carter par système à clapet. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindrée 49 cc. Cylindre en aluminium chromé dur. Taux de compression 8,4 à 1. Avance à l'allumage 1,5 mm. Allumage par volant magnétique 8 W. Graissage par mélange huile-essence. Puissance pour les 104 et 104 V : 1,9 ch à 5.500 tr/mn. Embrayage : extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque Ø 120 et un système de lancement à masselottes. Changement de vitesse : pour les 104 V : automatique par variateur. Carburateur : marque Gurtner type D.12.G. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décantation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon.

Bougie : Marchal 35. Ecartement des électrodes : 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par courroie trapézoïdale ; secondaire, par chaîne. Mise en marche : par pédalage. Consommation : pour les 104 : 1,8 l aux 100 km ; pour les 104 V : 2 l aux 100 km. Châssis : 104 et 104 V. Tube et tôle emboutie. Fourche télescopique carénée. Réservoir à flancs chromés contenance 3,7 l. Capotages. Porte-bagages. Béquille centrale. Phare rectangulaire. Garde-boue AV enveloppant. Suspension AR par fourche oscillante et amortisseurs télescopiques. Suspension de selle auto-compensée. Pneus : AV 2 1/4 x 15, pression 1,8 kg AR 2 1/4 x 15, pression 2,2 kg. Freins : tambour Ø 80, moyeux monoblocs.



PEUGEOT GT





PEUGEOT 102 MR, 102 MT, 102 MS

Moteur : monovitesse deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindre 49 cc. Cylindre en aluminium chromé dur. Taux de compression 7,4 à 1. Avance à l'allumage 2,5 mm. Allumage par volant magnétique de 8 W. Puissance 1 ch à 4.000 tr/mn. Graissage mélange huile-essence. Embrayage : extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque Ø 120 et un système de lancement à masselottes. Carburateur : marque Gurtner type D.10.G. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décantation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon. Bougie : Marchal 35 - 36 D. Ecartement des électrodes 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par courroie trapézoïdale ; secondaire, par chaîne.

Mise en marche : par pédalage. Consommation : 1,6 l aux 100 km. Châssis - 101.MR : tube et tôle emboutie. Fourche rigide en tube. Réservoir en plastique contenance 3 litres. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche.

101.MT : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir en plastique contenance 3 litres. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. Pneus : AV 2x16, pression : 1,8 kg ; AR 2x16, pression : 2,2 kg. Freins - 101.MR : freins à commande latérale à l'avant et tambour à l'arrière ; 101.MT : freins à tambour, moyeux monoblocs à l'avant et à l'arrière.



PEUGEOT 102 R ET 102 T

Moteur : monovitesse deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindre 49 cc. Cylindre en aluminium chromé dur. Taux de compression 7,4 à 1. Avance à l'allumage 2,5 mm. Allumage par volant magnétique de 8 W. Puissance 1 ch à 4.000 tr/mn. Graissage mélange huile-essence. Embrayage : extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque Ø 120 et un système de lancement à masselottes. Carburateur : marque Gurtner type D.10.G. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décantation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon. Bougie : Marchal 35 - 36 D. Ecartement des électrodes 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par courroie trapézoïdale ; secondaire, par chaîne.

Mise en marche : par pédalage. Consommation : 1,6 l aux 100 km. Châssis - 101.S : tube et tôle emboutie. Fourche rigide en tube. Réservoir en tôle emboutie soudé sur le tube de corps, contenance 3,2 l. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche ; 101.T : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir embouti, soudé sur le tube de corps, contenance 3,2 litres. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. Enjoliveur AR formant trousses à outils. Pneus : AV 2x19, pression : 1,8 kg ; AR : 2x19, pression : 2,2 kg. Freins - 101.S : freins à commande latérale à l'avant et tambour à l'arrière ; 101.T : freins tambour, moyeux monoblocs à l'avant et à l'arrière.

Moteur : monovitesse deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindre 49 cc. Cylindre en aluminium chromé dur. Taux de compression 7,4 à 1. Avance à l'allumage 2,5 mm. Allumage par volant magnétique de 8 W. Puissance 1,5 ch à 5.000 tr/mn. Graissage mélange huile-essence. Embrayage : Extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque Ø 120 et un système de lancement à masselottes. Carburateur : marque Gurtner, type D.12.G. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décantation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon. Bougie : Marchal 35. Ecartement des électrodes 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par courroie trapézoïdale ; secondaire, par chaîne. Mise en marche : par pédalage. Consommation : 1,8 l aux 100 km. Châssis : 102.MR : tube et tôle

emboutie. Fourche rigide en tube. Réservoir en plastique contenance 3 l. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. 102.MT : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir contenance 3 l. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. 102.MS : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Suspension AR par fourche oscillante et amortisseurs télescopiques. Réservoir en plastique contenance 3 l. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. Pneus : AV 2x16, pression : 1,8 kg ; AR 2x16, pression : 2,2 kg. Freins : 102.MR : freins à commande latérale à l'avant et tambour à l'arrière ; 102.MT et 102.MS : freins tambour, moyeux monoblocs à l'avant et à l'arrière.



PEUGEOT 101 MR ET 101 MT

Moteur : monovitesse deux temps avec précompression dans le carter. Alésage 40 mm. Course 39 mm. Cylindre 49 cc. Cylindre en aluminium chromé dur. Taux de compression 7,4 à 1. Avance à l'allumage 2,5 mm. Allumage par volant magnétique 8 W. Puissance 1,5 ch à 5.000 tr/mn. Graissage mélange huile-essence. Embrayage : extra plat, entièrement automatique, comprenant un embrayage moteur à disque Ø 120, et un système de lancement à masselottes. Carburateur : marque Gurtner, type D.12.G. Filtre à air et silencieux d'admission. Cuve de décantation. Commande des gaz par poignée tournante au guidon. Bougie : Marchal 35. Ecartement des électrodes 4/10 à 6/10 mm. Transmissions : primaire, par courroie trapézoïdale ; secondaire, par chaîne.

Mise en marche : par pédalage. Consommation : 1,8 l aux 100 km. Châssis - 102.R : tube et tôle emboutie. Fourche rigide en tube. Réservoir tôle emboutie, soudé sur le tube de corps, contenance 3,2 litres. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. Enjoliveur AR formant trousses à outils ; 102.T : tube et tôle emboutie. Fourche télescopique. Réservoir embouti, soudé sur le tube de corps, contenance 3,2 litres. Capotage plastique. Porte-bagages tubulaire. Béquille centrale. Phare rectangulaire carénant la fourche. Enjoliveur AR. Pneus - à flancs blancs - AV : 2x19, pression : 1,8 kg ; AR : 2x19, pression : 2,2 kg. Freins - 102.R : freins à commande latérale à l'AV et tambour à l'AR ; 102.T : freins tambour moyeux monoblocs à l'AV et à l'AR.



PEUGEOT 101 S ET 101 T



