

*Cycles Geugeot*



**N° 11 - AVRIL 1955**

# SOMMAIRE

Pages

## **1. - LA VENTE A CRÉDIT . . . . . 2**

## **2. - INFORMATIONS TECHNIQUES**

### **MODIFICATIONS**

#### **VELOMOTEURS - MOTOS - TRIMOTEURS - SCOOTERS**

— Simplification du montage du cache carburateur droit sur 56 et 176 . . . . .	3
— Modification de la vis d'arrêt et de l'axe du pignon intermédiaire sur 56 - 176 - 256 . . . . .	
— Modification de la fixation des pots d'échappement . . . . .	4
— Modification des garde-boue avant et des cache-poussière de fourche sur 176 TC. 4 et 176 GS. . . . .	
— Renforcement du bras support de roue avant sur scooter S. 55 . . . . .	5
— Adjonction d'un bloc amortisseur sur le moyeu AR. du scooter S. 55 . . . . .	
— Modification du support de fixation des bobines sur 256 TC. 4 . . . . .	6
— Remplacement des biellettes de selles forgées par des biellettes en tôle soudées électriquement . . . . .	
— Nouveau levier de renvoi de direction sur trimoteur . . . . .	6
— Unification de la fixation de la selle à l'avant . . . . .	
— Modification des mâchoires de frein sur Trimoteur . . . . .	

#### **MODIFICATIONS BIMA**

— Nouvelle commande de basculement sur Bima 3 . . . . .	7
— Transmission primaire à courroie armée sur Bima 1 et 3 . . . . .	
— Fourche télescopique sur Bima 1 . . . . .	8
— Moyeux à tambour « MAILLARD » sur Bima 2 . . . . .	
— Carburateur GURTNER avec nouveau silencieux d'admission sur Bima 1 et 2 . . . . .	
— Nouvelle présentation des Bima (code 1955) . . . . .	

#### **DIVERS**

— Jeu interne des roulements à billes . . . . .	9
— <del>Mélange pour moteurs PEUGEOT</del> . . . . .	
— Réglage de la tension de la chaîne du lanceur du scooter . . . . .	9
— Procès-verbal des Mines pour Bima . . . . .	
— Etanchéité du carter droit de la 256 TC. 4 . . . . .	
— Tableau des principales caractéristiques des différents types de machines PEUGEOT . . . . .	

## **3. - PIÈCES DÉTACHÉES . . . . .**

— Culasses de moteurs Bima fendues . . . . .	40
— Décalages de volants sur embiellages Bima . . . . .	
— Montage des circlips sur pistons Bima . . . . .	41
— Rupture de segments sur pistons Bima . . . . .	
— Commandes de pièces détachées pour Bima . . . . .	42
— Envoi de moteurs pour échange standard ou pour bénéfice de la garantie	
— Rappel du processus et des avantages de l'échange standard de moteurs . . . . .	43-44
— Comment procéder pour bénéficier au maximum de l'échange standard . . . . .	
— Avantage de l'échange standard . . . . .	
— Renseignements utiles . . . . .	

## **4. - LE COIN DES AGENTS. . . . . 15**

# LA VENTE A CRÉDIT

## QUI PEUT ACHETER A CREDIT ?

Au moment où s'engage la période de vente active, il est bon de poser cette question.

La réponse en elle-même est simple et semble dictée par le seul bon sens : toute personne de bonne moralité, reconnue notoirement solvable sous la seule réserve qu'elle soit capable de signer un engagement, peut prétendre bénéficier de la Vente à Crédit.

Bien entendu, dans la plupart des cas, l'Agent pourra faire lui-même une discrimination. Il connaît en effet généralement son client ou peut facilement obtenir des renseignements sur lui. Il a la possibilité de contrôler les ressources du demandeur : fiches de paie, titres de pensions, revenus divers ; il peut s'assurer de sa situation locative par la production de quittances de loyer ou de titres de propriété, et se faire ainsi une opinion. Ceci fait, il doit penser que la décision appartient à la Société de Crédit et que sa tâche consiste à faire ressortir nettement une situation qu'il a jugé saine, afin d'éclairer ceux qui ne pourront que statuer sur pièces, sans contact avec l'intéressé.

C'EST POURQUOI LA DICOMA ATTACHE LE PLUS GRAND PRIX A L'AVIS PERSONNEL DONNE PAR LE VENDEUR AU MOMENT DE L'ENVOI DU DOSSIER.

La DICOMA nous a signalé, par exemple, que des demandes de crédit lui étaient présentées, pour les ouvriers agricoles notamment, avec des salaires à peine égaux au montant des traites à payer ! Il est vrai que, dans la plupart des cas, des informations complémentaires ont été données pour justifier de suppléments de ressources (pensions - travaux accessoires, etc...) qui auraient dû figurer dans la demande initiale.

### POURQUOI NE PAS LE FAIRE DES LE DEBUT ?

Sans être expert en la matière, chacun d'entre nous possède des notions suffisantes de droit pour déterminer qui peut valablement signer un contrat.

Chacun sait, en effet, qu'un enfant mineur ne peut s'engager sans l'autorisation de son père ou de son tuteur, sauf cas prévus par la loi : mariage, engagement militaire ou émancipation légale, mais bien souvent cette possibilité n'est pas suffisante car les ressources propres des jeunes sont souvent peu élevées et l'aval du père, du tuteur ou d'un tiers est généralement nécessaire pour palier cette situation.

La solvabilité d'un client ne s'évalue pas à ses seules ressources, surtout quand son emploi n'est pas sûrement garanti ; il faut qu'il possède des biens saisissables, découlant d'un loyer à son nom ; si cette dernière condition n'est pas remplie, l'aval d'un tiers, parent, ami, employeur, est indispensable et facile à obtenir lorsque la moralité de l'intéressé ne souffre pas de discussion.

Bien entendu, cette règle est plus souple lorsqu'il s'agit de fonctionnaires ou d'assimilés, en raison des difficultés actuelles provoquées par l'interminable crise du logement.

Au moment où les demandes de crédit vont prendre le rythme de la belle saison, il était nécessaire de rappeler ces principes élémentaires que nous avons demandés à la DICOMA de bien vouloir exposer. En répondant à notre désir, elle a confirmé son intention d'une collaboration de plus en plus étroite avec notre réseau d'Agents, dans l'esprit le plus large qui a toujours été le sien.

# MODIFICATIONS VÉLOMOTEURS MOTOS - TRIMOTEURS - SCOOTERS

## **Simplification du montage du cache carburateur droit sur 56 et 176**

BUT : Fixation du cache carburateur droit en un seul point par mesure de simplification.

NOUVELLES PIÈCES :

32027 EB Cache carburateur fixé en un seul point, remplace le cache 32027 E fixé en 2 points.  
31600 E Cadre sans la patte de fixation sur montant droit (56 TL. 4 et 176 AS.).  
33245 E Même modification pour 176 TC. 4.

DATES D'APPLICATION :	}	56 TL. 4	n° 582.950	le 3.8.1954
		176 AS.	n° 300.202	le 23.8.1954
		176 TC. 4	n° 869.501	le 2.8.1954

INTERCHANGEABILITE : Le cadre est interchangeable, à condition de monter le cache carburateur droit nouveau modèle.

## **Modification de la vis d'arrêt et de l'axe du pignon intermédiaire sur 56 - 176 - 256**

BUT : Obtenir une meilleure immobilisation de l'axe du pignon intermédiaire.

NOUVELLES PIÈCES :

pour 56/176 :	}	24841	Vis avec pointe modifiée.	
		24817	Axe avec trou Ø 3,5 au lieu de Ø 2,5	
pour 256 TC. 4 :	}	33476	Vis d'arrêt, remplace 1 vis 17640	
		24817	Axe avec trou Ø 3,5 au lieu de Ø 2,5	

DATES D'APPLICATION :	}	56 TL. 4	n° 585.173	le 2-11-1954
		176 TC. 4	n° 301.083	le 21-10-1954
		176 AS.	n° 301.104	le 2-11-1954
		176 GS	n° 301.143	le 5-11-1954
		256 TC. 4	n° 700.175	le 5-11-1954

INTERCHANGEABILITE : L'axe et la vis sont interchangeables.

Pour les modèles 57, application dès le départ en série.

## **Modification de la fixation des pots d'échappement**

BUT : Augmenter la solidité de la fixation.

NOUVELLES PIÈCES :

32546 E Pot d'échappement 55 TA. - fixation par canon au lieu de bride.  
32952 D et G Pot d'échappement 55 TC. - 57 TCL. - 56 TL. 4 fixation par canon au lieu de bride.  
33973 D et G Pot d'échappement 176 AS. - 176 TC. 4 - fixation par canon au lieu de bride.

DATES D'APPLICATION :	}	55 TA.	n° 971.132	le 30-11-1954
		55 TC.	n° 965.798	le 17.11.1954
		55 TCL.	n° 990.560	le 18.11.1954
		56 TL. 4	n° 585.483	le 9.11.1954
		176 AS.	n° 302.550	le 23.12.1954
		176 TC. 4	n° 302.552	le 17.12.1954

INTERCHANGEABILITE : Les pots sont interchangeables.

## **Modification des garde-boue avant et des cache-poussière de fourche sur 176 TC. 4 et 176 GS.**

BUT : Augmenter la garde entre la fourche et la roue avant.

### **GARDE-BOUE AVANT**

NOUVELLES PIECES :

33143 E Garde-boue avant  
31772 E 2 tringles de garde-boue AV.  
33144 1 tringle de garde-boue AV. gauche.  
31051 1 tringle de garde-boue AV. droit, 1 = 280.  
31054 2 tringles de garde-boue AV. droit, 1 = 229.

### **FOURCHE**

29515 ED et EG Cache-poussière avec un plat pour passage du garde-boue.

DATES D'APPLICATION :	176 TC. 4	n° 302.691	le 28.12.1954
	176 GS.	n° 302.556	le 28.12.1954

INTERCHANGEABILITE :

Le garde-boue AV. est interchangeable.  
Les cache-poussière sont interchangeable par paire.

## **Renforcement du bras support de roue avant sur scooter S. 55**

BUT : Eliminer les risques de rupture.

NOUVELLES PIECES :

31721 E Bras support (tube  $\varnothing 28 \times 18$  au lieu de  $28 \times 23$ ).  
33543 Bouchon tube de pivot  $\varnothing 20$  pas 100 au lieu de n° 32992  $\varnothing 22,5$  pas 100).

DATE D'APPLICATION : S. 55 n° 102.549 le 29.11.1954

INTERCHANGEABILITE : Ces pièces sont interchangeables.

## **Adjonction d'un bloc amortisseur sur le moyeu AR. du scooter S. 55**

BUT : L'adjonction d'un bloc amortisseur sur le moyeu arrière permet d'éviter la déformation des blocs amortisseurs.

NOUVELLES PIECES :

33235 Pignon de chaîne, remplace 1 pignon 32337.  
25176 Caoutchouc amortisseur ajouté au coefficient 2.  
33237 Couronne du pignon, remplace 1 couronne 31035.  
31036 Frein d'écrou ajouté.  
H bis 7 Ecrou ajouté.  
33796 E Support de pignon de chaîne avec flasque, goujons et moyeu du support au lieu de 31031 E.

DATE D'APPLICATION : S. 55 n° 103.865 le 14. 1.1955.

INTERCHANGEABILITE : Interchangeable à condition de monter avec le nouveau pignon le support 33796 E et la couronne 33237.

## Modification du support de fixation des bobines sur 256 TC. 4

BUT : Améliorer la fixation des bobines.

NOUVELLES PIECES :

- 32285 E — Cadre sans support de bobine soudé.
- 32938 E — Support des bobines, remplace le support 32236 E.
- 32939 — Demi-collier.
- H. 7. 18 — Vis de fixation remplace 2 vis H. 5. 26.
- W. 7 — Rondelle Grower coefficient 2.
- H. bis 7 — Ecrou coefficient 2.
- H. 6. 15 — Vis de fixation coefficient 2.
- B. 5 — Rondelle Blocfor coefficient 2, remplace 2 rondelles 32300.

DATE D'APPLICATION : 256 TC. 4 n° 700.473 le 13. 1.1955

INTERCHANGEABILITE : Interchangeable à condition de monter le support 32938 E avec demi-collier 32939.

## Remplacement des biellettes de selle forgées par des biellettes en tôle soudées électriquement

BUT : Amélioration de prix de revient.

NOUVELLES PIECES : 32084 E Biellette coefficient 2, remplace 2 biellettes 29765 E.

DATES D'APPLICATION :	}	56 TL. 4	n° 586.679	le 12. 1.1955
		176 AS.	n° 303.457	le 24. 1.1955
		176 TC. 4	n° 303.383	le 24. 1.1955

INTERCHANGEABILITE : Interchangeable.

## Nouveau levier de renvoi de direction sur trimoteur

BUT : Amélioration du prix de revient.

NOUVELLES PIECES 29768 E Levier de renvoi, remplace le levier 18341.

DATE D'APPLICATION : 57 TM. 1 n° 665.138 le 14. 1.1955

INTERCHANGEABILITE : interchangeable.

## Unification de la fixation de la selle à l'avant

BUT : Généraliser la fixation de la selle à l'avant par un axe de  $\varnothing$  8 m/m sur 56 TL. 4 - 176 AS. - 176 TC. 4 - 256 TC. 4.

NOUVELLES PIECES :	}	<b>Cadre :</b>			
		31600 E	56 TL 4 - 176 AS.		
		33245 E	176 TC 4.		
		32285 E	256 TC 4.		
		<b>Selle et fixation :</b>			
		32722 EB	Chassis de selle $\varnothing$ porté de 7 m/m à 8 m/m.		
		33203	Axe remplace l'axe 17616.		
DATES D'APPLICATION :	}	56 TL 4	n° 586.798	le 9. 2.55	
		176 AS	n° 303.964	le 8. 2.55	
		176 TC 4	n° 303.822	le 8. 2.55	
		256 TC 4	n° 700.728	le 1. 3.55	

INTERCHANGEABILITE : Les cadres sont interchangeables à condition de monter l'axe 33203. Le trou du longeron de fixation de la selle sera alésé à 8 m/m.

DATES D'APPLICATION : { Bima 1 n° de cadre 102.950 le 2.12.1954  
Bima 2 à partir du 15.11.1954.

INTERCHANGEABILITE : Interchangeable à condition de monter le raccord spécial 29042 E.

### Nouvelle présentation des Bima (code 1955)

BUT : Amélioration de la présentation.

#### 1) BIMA 1 :

NOUVELLES PIECES :

- V. 16676-77 Nouveau capotage, remplace le capotage V. 16278-293.
- V. 4475 Cadre avec nouvelle fixation du capotage, remplace le cadre V. 4468.
- V. 16704 Garde-boue avant sans bavolet, remplace le garde-boue avant V. 16370.
- V. 16373 Garde-boue arrière sans bavolet, remplace le garde-boue arrière V. 16372.

DATE D'APPLICATION : Bima 1 n° 127.000 le 1<sup>er</sup>.11.1954.

INTERCHANGEABILITE : non interchangeable.

#### 2) BIMA 2 :

NOUVELLES PIECES :

- V. 16676 -77 Nouveau capotage, remplace le capotage V. 16278-293.
- V. 4475 Cadre avec nouvelles fixations de capotage, remplace le cadre V 4468.

DATE D'APPLICATION : Bima 2 n° 126.280 le 15.10.1954

INTERCHANGEABILITE : non interchangeable.

#### 3) BIMA standard

NOUVELLES PIECES :

- V. 16676-77 Nouveau capotage, remplace le capotage V. 16317-318.
- V. 4474 Cadre avec nouvelles fixations du capotage, remplace le cadre V. 4469 Bis.
- V. 16706 Garde-boue avant, fixation par une seule tringle, remplace le garde-boue avant n° V. 16371.

DATE D'APPLICATION : Bima standard n° 126.000 le 15.10.1954

INTERCHANGEABILITE : non interchangeable.



# PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES VÉLOMOTEURS - MOTOS - TRIS - SCOOTERS PEUGEOT

Type de machine		57 TA	57 TC	57 TCL	56 TL4	176 AS TC4	176 GS	256 TC4 A et E	S 57	55 TM 6	57 TM1	
<b>CARACTÉRISTIQUES</b>	Alésage . . . . .	51	51	51	51	60	60	51	51	51	51	
	Course . . . . .	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
	Cylindrée . . . . .	123 cm <sup>3</sup>	123 cm <sup>3</sup>	123 cm <sup>3</sup>	123 cm <sup>3</sup>	170 cm <sup>3</sup>	170 cm <sup>3</sup>	2 × 123 cm <sup>3</sup>	123 cm <sup>3</sup>	123 cm <sup>3</sup>	123 cm <sup>3</sup>	
	Volume chambre . . . . .	22 ± 1	22 ± 1	22 ± 1	18 ± 1	26 ± 1	20 ± 1	2 × 18,5 ± 1	22 ± 1	22 ± 1	22 ± 1	
	Taux Compression . . . . .	6,6	6,6	6,6	7,8	7,5	9,5	7,6	6,6	6,6	6,6	
	Puissance fiscale . . . . .	1 CV	1 CV	1 CV	1 CV	2 CV	2 CV	3 CV	1 CV	1 CV	1 CV	
	Puissance réelle . . . . .	4 CV à 4000	4 CV à 4000	4 CV à 4000	5 CV à 4500	7,5 CV à 4500	9 CV à 6000	12 CV à 6000	4 CV à 4000	4 CV à 4000	4 CV à 4000	
	Maxi Compteur . . . . .	70	70	70	80	98	105	115	70	60	60	
	Régime maxi . . . . .	4600 t/m	4600 t/m	4600 t/m	5000 t/m	5000 t/m	5500 t/m	5000 t/m	4600 t/m	4600 t/m	4600 t/m	
	Régime moyen . . . . .	4000 t/m	4000 t/m	4000 t/m	4200 t/m	4200 t/m	4500 t/m	4200 t/m	4000 t/m	4000 t/m	4000 t/m	
	Contenance Huile . . . . .	0,250 l.	0,250 l.	0,250 l.	0,330 l.	0,330 l.	0,330 l.	0,625 l.	0,250 l.	0,250 l.	0,250 l.	
	Contenance Essence . . . . .	11,500 l.	11,500 l.	11,500 l.	11,500 l.	11,500 l.	11,500 l.	11,500 l.	7,00 l.	11,500 l.	11,500 l.	
	Consommation . . . . .	2,5 à 3,2 l.	2,5 à 3,2 l.	2,5 à 3,2 l.	2,7 à 3,5 l.	3 à 4,1 l.	3 à 5 l.	3 à 5 l.	2,8 à 3,5 l.	2,8 à 3,5 l.	2,8 à 3,5 l.	
Bougies . . . . .	KLG CL 5 Marchal 35-36 KLG - CL 80 AC - 44 L	KLG - CL 5 Marchal 35-36 KLG - CL 80 AC - 44 L	KLG - CL 5 Marchal 35-36 KLG - CL 80 AC - 44 L	KLG - CL 5 Marchal 35-36 Marchal 35	KLG - CL 5 Marchal 35-36 Marchal 35	KLG - CL 5 Marchal 35-36 Marchal 35	Marchal 34 H Marchal 33/2 HRR	Marchal 34 S.	Marchal 34 S	Marchal 35-36 KLG - CL 80 AC - 44 L	Marchal 35-36 KLG - CL 80 AC - 44 L	
<b>ROUES</b>	Diamètre Jante . . . . .	19'	19'	19'	19'	19'	19'	18,		14'	14'	
	Dimensions Pneus . . . . .	AV = 25 × 2,75 AR = 25 × 3	AV = 25 × 2,75 AR = 25 × 3	AV = 25 × 2,75 AR = 25 × 3	AV = 25 × 2,75 AR = 25 × 3	AV = 25 × 2,75 AR = 25 × 3	AV = 25 × 2,75 R AR = 25 × 3 R	AV = 18 × 3,25 AR = 18 × 3,25	AV = 8 × 4 AR = 8 × 4	3 550 × 85	3 550 × 85	
	Pression AV . . . . .	1,5 Kq.	1,5 Kq.	1,5 Kq.	1,5 Kq.	1,5 Kq.	1,5 Kq.	1,8 Kq. 2,1 Solo	0,7 Solo 0,8 Duo	1,900	1,900	
	Pression AR . . . . .	1,8 Kq.	1,8 Kq.	1,8 Kq.	1,8 Kq.	1,8 Kq.	1,8 Kq.	2,3 Duo	1,5 Solo 1,75 Duo	1,500	1,500	
<b>TRANSMISSION</b>	<b>PRI.</b>	Nombre de dents . . . . .	13 × 35	13 × 35	13 × 35	13 × 32	13 × 32	13 × 32	16 × 32	13 × 35	13 × 35	
		Nombre de maillons . . . . .	46	46	46	44	44	44	48	46	46	46
	<b>SEC.</b>	Nombre de dents . . . . .	15 × 43	15 × 43	15 × 43	14 × 43	16 × 43	16 × 43	14 × 43	18 × 35	15 × 43	14 × 43
		Nombre de maillons . . . . .	114 + 1	114 + 1	114 + 1	112 + 1	113 + 1	113 + 1	110 + 1	85 + 1	103 + 1	103 + 1
<b>Démultiplication totale</b>	<b>Moteur Roue AR</b>	1 <sup>re</sup> . . . . .	20,5	20,5	20,5	19,79	17,4	17,4	16,35	13,9	22,10	21,9
		2 <sup>e</sup> . . . . .	11,6	11,6	11,6	11,62	10,17	10,17	9,88	7,85	12,05	12,4
		3 <sup>e</sup> . . . . .	7,72	7,72	7,72	9,37	8,20	8,20	7,43	5,23	8,60	8,25
		4 <sup>e</sup> . . . . .				7,56	6,62	6,62	6,14			
<b>RÉGLAGES</b>	<b>ALLUMAGE</b>	Avance . . . . .	3,5 m/m	3,5 m/m	3,5 m/m	3,5 m/m	3,5 m/m	5 à 5,5 m/m	3,5 m/m	3,5 m/m	3,5 m/m	
		Rupteur . . . . .	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères	Décolle repères
		Ecartement électrodes . . . . .	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m	4 à 5/10 m/m
	<b>GURTNER</b>	Type . . . . .	H 17	H. 17	H 17	M 20 D	M 20 D	M 22 D	M 20 D	H 17 G	H 17	H 17
		Filtre . . . . .	Gurtner	Lautrette	Lautrette	Lautrette	Lautrette	Gurtner	Lautrette	Gurtner	Gurtner	Lautrette
		Niveau . . . . .	Cran milieu	Cran milieu	Cran milieu	Cran milieu	Cran milieu	5 m/m sous diffuseur	Cran milieu	Cran milieu	Cran milieu	Cran milieu
		Gicleurs Rodage Normal	R = 31 N = 30	R = 31 N = 30	R = 31 N = 30	R = 33 N = 32	R = 35 N = 34	R = 41 N = 40	R = 37 N = 36	R = 33 N = 32	R = 31 N = 30	R = 31 N = 30
		Ralenti . . . . .										
		Aiguille . . . . .	Haute 1 rondelle	Haute 1 rondelle	Haute 1 rondelle	Haute 1 rondelle	Haute 1 rondelle	Haute 3 rondelles	Haute 2 rondelles	Haute 1 rondelle	Haute 1 rondelle	Haute 1 rondelle
	<b>AMAC</b>	Type . . . . .	943/070	943/070	943/070	924/022					943/070	943/070
		Filtre . . . . .	Amac	Lautrette	Lautrette	Lautrette					Amac	Lautrette
		Niveau . . . . .										
		Gicleurs . . . . .	70	70	70	85					70	70
Ralenti . . . . .		35	35	35						35	35	
Aiguille . . . . .		4 <sup>e</sup> Cran	4 <sup>e</sup> Cran	4 <sup>e</sup> cran	3 cran					4 <sup>e</sup> cran	4 <sup>e</sup> cran	
<b>COMPTEUR</b>	Nombre de dents . . . . .	9 × 13	9 × 13	9 × 13	9 × 14	9 × 12	9 × 12	9 × 14	9 × 13	sans	7 × 13	

# DIVERS

## **Jeu interne des roulements à billes**

Des essais de longue durée ont permis de se rendre compte qu'il était préférable de monter des roulements à billes avec jeu, les roulements sans jeu présentant très rapidement une usure du chemin de roulement et devenant bruyants.

A ce sujet, voici l'extrait d'une publication des Ets S. K. F. :

Le jeu interne des roulements est nécessaire pour permettre les variations de diamètre de leurs bagues. Ces variations sont dues :

- soit à la dilatation de la bague intérieure par serrage sur l'arbre.
- soit à la contraction de la bague extérieure par ajustement dur dans le logement,
- soit à l'influence de la température ambiante ».

## **Réglage de la tension de la chaîne du lanceur de scooter**

Le réglage de la chaîne du lanceur du scooter est important car une chaîne trop tendue risque de mettre en prise continue le secteur avec le pignon libre du lanceur et entraîner une usure rapide de ces pièces. Au contraire, une chaîne trop détendue réduit la course de la pédale et peut occasionner des départs difficiles.

Pour obtenir un réglage correct, il suffit d'agir sur la vis de réglage de la pédale jusqu'à ce que la flèche de la chaîne soit de l'ordre de 5 mm. au maximum.

Ce réglage doit être vérifié périodiquement. Si, après avoir effectué plusieurs réglages la pédale n'a plus au repos une position sensiblement horizontale, il y a lieu de la remonter en la déplaçant d'une strie, puis de refaire le réglage de la vis de butée.

## **Procès-Verbal des Mines pour Bima**

Cette pièce n'est pas nécessaire pour les bicyclettes à moteur « Bima ». Notre Direction Commerciale peut toutefois la procurer à ceux de nos agents qui en feront la demande.

## **Étanchéité du carter droit de la 256 TC 4**

Quelques 256 ont présenté un fonctionnement irrégulier du cylindre droit au ralenti ou à vitesse réduite, causé par un manque d'étanchéité dû à un défaut de l'alésage de la bague de frottement du joint Paulstra côté dynamo (bague n° 33540).

Les entrées d'air entraînent un échauffement anormal du cylindre. Il peut arriver également que la bague se débloque et coulisse sur l'arbre jusqu'au contact du rotor de la dynamo d'où arrêt du cylindre.

Pour corriger ce défaut il suffit de remplacer la bague 33540 ; pour son montage elle doit être chauffée dans l'huile entre 170° et 180° avant emmanchement.



## **TABLEAU DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES DIFFERENTS TYPES DE MACHINES PEUGEOT**

# PIÈCES DÉTACHÉES

## Culasses de moteurs Bima fendues

Certaines culasses de moteurs Bima nous sont retournées avec le bossage de la fixation du décompresseur fendu. Cet accident est dû sans aucun doute à un serrage exagéré lors du remontage du décompresseur.

La culasse étant en alliage d'aluminium, il est recommandé d'éviter les excès de serrage.

## Décalages de volants sur embiellages Bima

Nous avons reçu de certains agents des embiellages Bima dont un des volants a subi une rotation importante par rapport à l'autre. Cet incident ne pouvant se produire au cours du fonctionnement normal du moteur, il est dû à un montage ou à un démontage du vilebrequin dans de mauvaises conditions.

Nous rappelons à ce sujet qu'il faut éviter de bloquer une extrémité du vilebrequin lorsqu'on veut serrer ou desserrer l'autre extrémité. Pour effectuer cette opération il est indispensable de compenser l'action du serrage ou du desserrage en prenant appui sur la poulie motrice à l'aide d'une pince à mors crénelés.

## Montage des circlips sur pistons Bima

Nous continuons à recevoir des pistons de moteurs Bima rayés ainsi que des cylindres détériorés par un circlip sorti de son logement.

Nous rappelons à ce sujet les indications suivantes :

- ne jamais remonter un circlip à l'envers car son logement peut être obstrué par la calamine et dans cette position la tenue du circlip étant insuffisante, il risque de quitter son logement.
- Dans tous les cas, nettoyer parfaitement le logement du circlip avant remontage.

Se reporter au croquis illustrant l'article page 13 du Bulletin n° 9.

## Rupture de segments sur pistons Bima

L'examen de pistons de moteurs Bima retournés pour cause de rayures nous a permis de constater que cette détérioration était due à la rupture de la pointe de segments ergotés non prévus pour Bima, mais pour pistons moteurs A.B.G.

Cette façon de procéder est à proscrire car les becs des segments pour A.B.G. sont amincis afin de laisser la place aux ergots qui doivent les empêcher de venir se placer en face des lumières du cylindre. Si on les utilise sur le piston Bima où il est prévu des segments non ergotés, les pointes trop fragiles se cassent au passage des lumières.

## Commandes de pièces détachées pour Bima

Pour toute commande de pièces détachées Bima il est désormais indispensable de fournir les précisions suivantes :

**Pièces de moteur :** indiquer le n° du moteur.

**Pièces de la partie bicyclette :** indiquer le n° de moteur et le n° de cadre.

Toute commande ne portant pas ces indications, nécessitera une demande de renseignements complémentaire et causera un retard de livraison.

## Envoi de moteurs pour échange standard ou pour bénéfice de la garantie

Nous rappelons que toutes les expéditions de moteurs à notre Service de Pièces Détachées doivent être faites **sans les pots d'échappement**. Cet organe ne nous est d'aucune utilité ; son démontage et sa réexpédition causent des frais inutiles.

Par contre les moteurs doivent être expédiés avec leur carburateur et leur volant magnétique.

Cette remarque est valable aussi bien pour les Bima que pour les vélomoteurs et motos.

## RAPPEL DU PROCESSUS ET DES AVANTAGES DE L'ÉCHANGE STANDARD DE MOTEURS

Nous vous rappelons que nous pratiquons l'échange Standard des moteurs de vélomoteurs, motos, scooters et B.I.M.A., aux conditions ci-après :

DESIGNATION	MOTEUR COMPLET	
	Neuf	Echange Standard
<b>B.I.M.A.</b> 48 cm3 (à chaîne) .....	25.500	11.000
<b>B.I.M.A.</b> 48 cm3 (à courroie) . . . . .	26.200	11.000
<b>VELOMOTEUR</b> 125 cm3 - 3 vitesses		
— 55 sans sélecteur volant 40 Watts .....	54.500	33.000
— 55 avec » » » .....	60.000	36.000
— 57 sans sélecteur volant 25 Watts .....	52.600	31.600
— 57 avec » » » .....	60.500	36.300
— 57 Volant 25 Watts - filtre Vokes .....	62.400	37.500
<b>VELOMOTEUR</b> 125 cm3 - 4 vitesses		
— 56 avec sélecteur . . . . .	64.000	38.400
<b>TRIMOTEUR</b> 125 cm3 - 3 vitesses		
— 55 . . . . .	55.700	33.500
— 57 . . . . .	57.200	34.400
<b>MOTO</b> 150 cm3		
— 155 sans sélecteur .....	58.500	35.100
— 155 avec » .....	61.000	36.600
— 156 » .....	66.000	39.600
<b>MOTO</b> 175 cm3		
— 176 TC - AS . . . . .	65.100	39.100
— 176 Sport . . . . .	68.500	41.100
<b>MOTO</b> 250 cm3		
— 256 . . . . .	98.500	59.100
<b>SCOOTER</b>		
— S 55 . . . . .	64.400	38.700
— S 57 . . . . .	58.400	35.100

Pour des raisons d'ordre fiscal, le mode de facturation des changes standard est le suivant :

1° — Nos factures comportent la valeur de l'échange standard au prix de détail, suivant barème ci-dessus,

2° — De cette valeur, nous déduisons la remise accordée sur ces échanges, soit 14 % sur les moteurs de vélomoteurs, trimoteurs, scooters et B.I.M.A. et 16 % sur les moteurs de motos,

3° — Nous y **ajoutons** une valeur de reprise du moteur égale à 10 % de la valeur « neuf » suivant barème ci-dessous :

<b>B.I.M.A.</b> 48 cm3 (à chaîne) . . . . .	2.550
<b>B.I.M.A.</b> 48 cm3 (à courroie) .....	2.620
<b>Vélocoteur</b> 125 cm3 - 3 Vitesses	
— 55 sans sélecteur volant 40 Watts	5.450
— 55 avec » » »	6.000
— 57 sans sélecteur volant 25 Watts	5.260
— 57 avec » » »	6.050
— 57 volant 25 watts - filtre Vokes ..	6.240
<b>Vélocoteur</b> 125 cm3 - 4 vitesses	
— 56 avec sélecteur . . . . .	6.400
<b>Trimoteur</b> 125 cm3 - 3 vitesses	
— 55 . . . . .	5.570
— 57 . . . . .	5.720

<b>Moto</b> 150 cm3	
— 155 sans sélecteur .....	5.850
— 155 avec » .....	6.100
— 156 » .....	6.600
<b>Moto</b> 175 cm3	
— 176 TC - AS .....	6.510
— 176 Sport . . . . .	6.850
<b>Moto</b> 250 cm3	
— 256 . . . . .	9.850
<b>Scooter</b>	
— S 55 . . . . .	6.440
— S 57 . . . . .	5.840

4° — **Vous aurez alors à nous adresser une facture** du moteur usagé, à la valeur de reprise que nous indiquons ci-dessus, (et que nous aurons nous-mêmes ajoutée à votre facture).

Si nous ajoutons cette valeur de reprise à la valeur d'échange standard, c'est pour ne pas augmenter artificiellement celle-ci dans les tarifs dont le client a connaissance.

NEANMOINS, ELLE N'INTERVIENT PAS DANS LE PRIX QUE VOUS AUREZ A PAYER, PUISQUE SI NOUS VOUS DEBITONS LADITE VALEUR DE REPRISE, **VOUS NOUS LA REDEBITEREZ A VOTRE TOUR.**

L'opération se trouve donc annulée en tant que valeur de la reprise elle-même, mais non pas en tant que taxe fiscale que nous aurons à payer **nous**, sur l'ensemble de l'échange, plus la valeur de reprise, et **vous-même** sur la facture que vous allez nous adresser.

Ceci peut paraître un peu compliqué à première vue, mais nous sommes obligés de nous conformer à des dispositions fiscales absolument formelles.

### **Comment procéder pour bénéficier au maximum de l'échange standard :**

Il faut demander le moteur de remplacement **pendant que le client utilise encore son vieux moteur.**

Pour cela, préciser le **numéro de l'ancien moteur**, la marque du carburateur et du volant magnétique. De cette façon, le client peut encore utiliser son véhicule en attendant l'arrivée du moteur remis à neuf. A réception de celui-ci, le client **n'est immobilisé que pendant le temps de dépose et de repose des moteurs.**

Il faut, bien entendu, nous réexpédier le moteur usagé le plus rapidement possible après avoir effectué l'échange.

#### **TRES IMPORTANT :**

Pour des raisons de sécurité technique, nous ne faisons l'échange standard que des moteurs **complets**, munis de leur carburateur et de leur volant et dont nous pouvons ainsi garantir le bon fonctionnement.

Par ailleurs, nous rappelons que les échanges standard de moteurs bénéficient de la **même garantie que les organes neufs**, et dans les mêmes conditions.

#### **AVANTAGES DE L'ECHANGE STANDARD :**

- 1°) IMMOBILISATION MINIMA DU VEHICULE DU CLIENT,
- 2°) PRIX CONNU D'AVANCE ET SANS SURPRISE,
- 3°) MAXIMUM DE GARANTIE POUR LES MOTEURS LIVRES QUI SONT **INTEGRALEMENT REMIS A NEUF ET NON PAS SIMPLEMENT REPARES.**

## RENSEIGNEMENTS UTILES

Nous avons groupé ci-dessous l'ensemble des renseignements qui peuvent faciliter votre tâche et la nôtre dans l'exécution de vos commandes de pièces détachées.

### I. — CATALOGUES.

Les différents catalogues existants sont précisés sur la couverture (à l'intérieur) du catalogue 56-176-256 Janvier 1955. Vérifier que vous avez bien tous les documents voulus pour nous passer vos commandes de pièces détachées. Vous serez ainsi assurés d'obtenir plus rapidement la pièce exacte que vous recherchez.

### MODIFICATIONS.

Pour nos différents catalogues, nous avons été amenés à faire un relevé de toutes les modifications survenues depuis leur édition. Nous vous adresserons sur demande un exemplaire de ces listes pour vous permettre de compléter les catalogues en votre possession. Il est nécessaire que ceux-ci soient mis à jour pour que vous puissiez nous passer des commandes précises.

### FOURNITURE DE CATALOGUES.

Nous pouvons vous adresser tous les catalogues qui vous sont nécessaires.

### II. — TARIFS.

Existent pour tous les catalogues.

### III. — SOLDES.

Nous vous rappelons notre liste d'articles en solde (vélos, vélomoteurs et motos) à des prix très intéressants. Ci-joint un exemplaire vous permettant de nous passer facilement votre commande.

### IV. — COMMANDES.

Pour faciliter notre Service Pièces détachées, nous insistons pour que vous utilisiez nos **cartons** spéciaux de **bons de commande**. Ceux-ci sont adressés gratuitement sur simple demande.

#### Libellé des Commandes :

Pour que vos commandes puissent être exécutées très rapidement et sans risque d'erreur, il est indispensable que vous teniez compte des indications portées à la page 3 du catalogue Pièces détachées 56-176-256 Janvier 1955, en nous précisant toujours :

- le type de machine
- le numéro du moteur
- le numéro de série de la pièce (à relever sur nos catalogues).

Nos catalogues vous permettent par la figure ou par la désignation de déterminer facilement le numéro de la pièce. Veuillez donc nous préciser ces numéros sur vos commandes.

### V. — OUTILLAGES.

#### MONTAGE ET DEMONTAGE DES VELOMOTEURS.

Nous vous engageons à vous procurer les **outillages spéciaux** que nous avons mis au point pour vous faciliter la remise en état de nos machines. Nous nous permettons d'insister sur la nécessité de ces outils pour un travail correct. Voir notre tarif spécial.

### VI. — EXPEDITIONS.

Lorsque vous êtes amenés à nous envoyer des pièces par la S. N. C. F., adressez vos colis à l'adresse ci-dessous :

Cycles PEUGEOT - Rue PONT-de-GLAND à AUDINCOURT (Doubs).

Bien préciser : **CYCLES PEUGEOT**.

## VII — PIÈCES ADAPTABLES.

Comme vous le savez, il existe un courant assez important d'affaires en pièces détachées adaptables, par suite de l'existence d'un nombre important de Mécaniciens non-Agents de notre Marque. Une prospection parmi ces mécaniciens doit vous permettre de reprendre une partie intéressante de ce chiffre d'affaires, la pièce d'origine donnant toujours beaucoup plus de garantie, en particulier au point de vue interchangeabilité, que la pièce adaptable.

Les remises que nous vous consentons sur les pièces détachées vous laissent la possibilité de faire un abattement intéressant aux mécaniciens sur nos prix de détail. Nous vous rappelons qu'en octobre des remises supplémentaires sont prévues pour vous permettre de stocker de la pièce détachée. D'autre part, le franco de « Port et d'emballage » étant prévu pour toute facturation nette supérieure à 30.000 Fr., en livrant aux mécaniciens de votre localité vous pourrez plus facilement bénéficier de ces avantages.

Un effort dans ce domaine ne peut que profiter à tous, car très souvent le client ignore qu'on lui a monté une pièce adaptable, et si celle-ci ne donne pas satisfaction c'est notre Marque qui est discréditée et cela se traduit par une diminution des ventes.

VIII. — **EXEMPLE DE COMMANDE** : Pris sur catalogue de pièces détachées 56-176-256 de Janvier 1955.

1° PAR LE DESSIN : Il s'agit de trouver le numéro du manchon caoutchouc de la fourche télescopique du 56 TL 4.

— la table des matières nous renvoie pour la fourche télescopique sans bain d'huile à la page 12 pour le dessin.

— sur le dessin, le manchon protecteur porte le n° 91.

— dans le texte de la page 13, nous voyons que le numéro de série correspondant au numéro de dessin 91 et dans la colonne 56 TL est 29927.

Votre commande devra donc indiquer : N° 29927, manchon protecteur.

2° D'APRES LA DESIGNATION : soit à trouver le numéro du piston 176 GS.

— la table des matières pour le piston nous renvoie à la page 32.

— à cette page, la colonne désignation pour le piston complet donne le numéro de série correspondant dans la colonne 176 GS.

Votre commande devra donc nous indiquer : N° 27549 E piston.

IX. — **INSPECTEUR.** — L'Inspecteur de votre région est à votre disposition pour vous fournir toutes les précisions complémentaires que vous pourriez désirer.