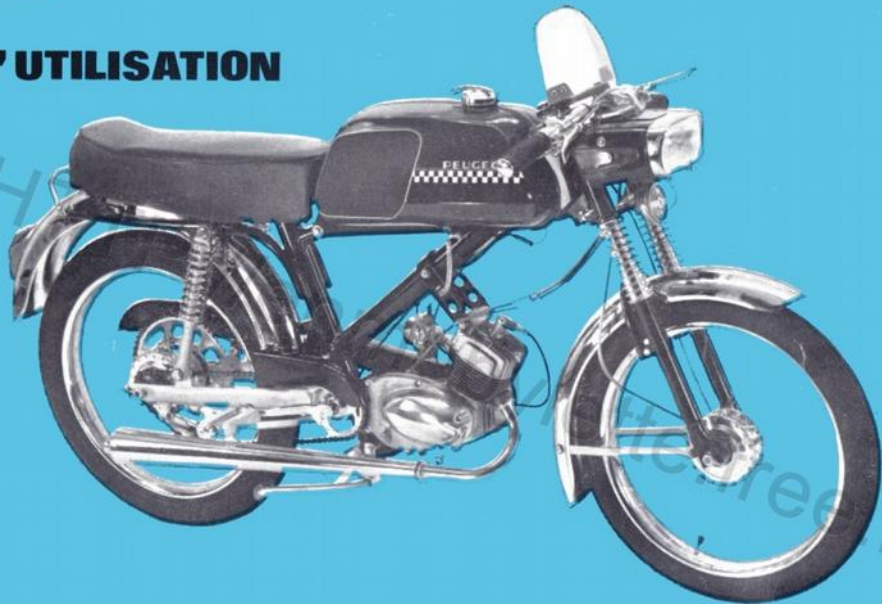


**PEUGEOT**

## **NOTICE D'UTILISATION**

types : **GT**  
**SP**  
**TS**



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



*Madame, Monsieur,*

*Je suis le cyclomoteur PEUGEOT, un des plus fidèles auxiliaires dont vous puissiez rêver.*

*Je vous remercie de m'avoir choisi et je suis heureux de me trouver aujourd'hui entre vos mains.*

*Je suis animé des meilleures intentions. Non seulement ma "ligne" fera honneur à votre goût, mais je suis par dessus tout décidé à bien vous servir. Grâce à moi, la route de votre travail, comme celle de vos vacances, sera pour vous, insouciant et agréable.*

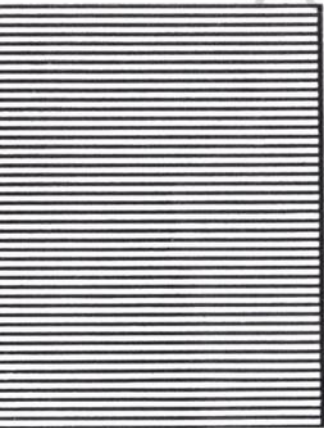
*Mais si vous voulez que notre entente reste parfaite, lisez les quelques pages que mes constructeurs ont rédigées à votre intention, et en particulier, les conseils d'entretien que je vous demande de mettre en pratique, afin de me garder toujours jeune et joli.*

*Je vous attends pour notre première randonnée...*

Cyclomoteur

3 vitesses

type **TS**



## CARBURANT

Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 6 % d'huile fluide de bonne qualité. La capacité du réservoir est de 3,5 litres pour le **GT** et de 10 litres pour le **SP** et **TS**.

Nous préconisons le **BP-ZOOM**, mélange spécial dont la constance et la qualité sont garanties.

Ne jamais utiliser d'essence pure, ni de mélange autre que le BP-ZOOM, le moteur non graissé, ou l'étant insuffisamment, serait mis hors d'usage à plus ou moins bref délai.

**L'EMPLOI EXCLUSIF DE BP-ZOOM EST DONC VOTRE MEILLEURE GARANTIE**

## MISE EN MARCHÉ

Beaucoup d'usagers opèrent mal pour mettre leur machine en marche. Nous avons donc pris soin de détailler de façon précise, la succession des gestes à faire pour vous permettre de prendre une bonne habitude dès le début, d'où la complexité apparente de nos recommandations.

Mais rassurez-vous, à la troisième ou quatrième fois, vous ferez déjà tout cela sans y penser, en deux secondes.

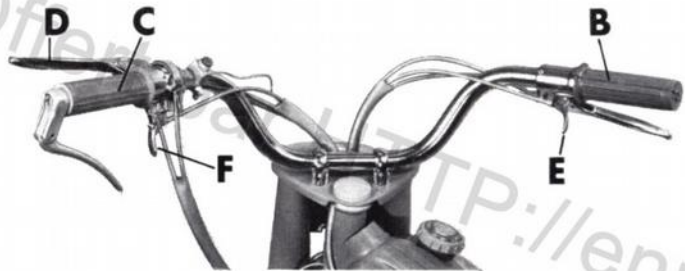
### MISE EN MARCHÉ - GT

1 - Ouvrir le robinet de carburant, en tirant sur le bouton placé à la base du réservoir côté droit.

2 - Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut lancer le moteur de deux façons :

A) Soit la machine étant au repos sur la béquille :

- Débrayer (D) et passer la 3<sup>e</sup> vitesse, l'index de la poignée tournante (C) étant placé en face du n° 3.
- Lâcher la poignée d'embrayage (D).
- Ouvrir légèrement les gaz (B).
- Appuyer sur la manette d'air (F).
- Décompresser (E).
- Actionner vivement la pédale au pied, en lâchant le décompresseur (E), lorsqu'elle arrive au point bas.
- Quand le moteur commence à tourner, lâcher la manette d'air (F) et passer au point mort en mettant l'index de la poignée tournante (C) en face du n° 0.



B) Soit en pédalant :

- Monter sur la machine.
- Ouvrir légèrement les gaz (B).
- Pédaler quelques mètres, débrayer (D) et passer la 3<sup>e</sup> vitesse, l'index de la poignée tournante (C) étant placé en face du n° 3.
- Appuyer sur la manette d'air (F).
- Décompresser (E) et ensuite embrayer (D)
- Lâcher le décompresseur (E) en ouvrant progressivement les gaz (B) puis lâcher la manette d'air (F).

**En période froide**, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres en appuyant sur la manette d'air (F).

**Pour le départ moteur chaud**, mêmes opérations, mais ne pas appuyer sur la manette d'air.

## MISE EN MARCHÉ - SP ET TS

1 - Ouvrir le robinet de carburant en tirant sur le bouton placé à la base du réservoir, côté droit.

2 - Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut lancer le moteur de deux façons :

A) Soit la machine étant au repos sur la béquille :

- Fermer le volet d'air en appuyant sur la tige (A).
- Débrayer (D) et passer la 3<sup>e</sup> vitesse l'index de la poignée tournante (C) étant placé en face du n° 3.
- Lâcher la poignée d'embrayage (D).
- Ouvrir légèrement les gaz (poignée B), la tige (A) ne doit pas remonter.
- Décompresser (E).
- Actionner vivement la pédale au pied sur 1/3 de tour, en lâchant le décompresseur (E).
- Quand le moteur commence à tourner, passer au point mort en mettant l'index de la poignée tournante (C) en face du n° 0.

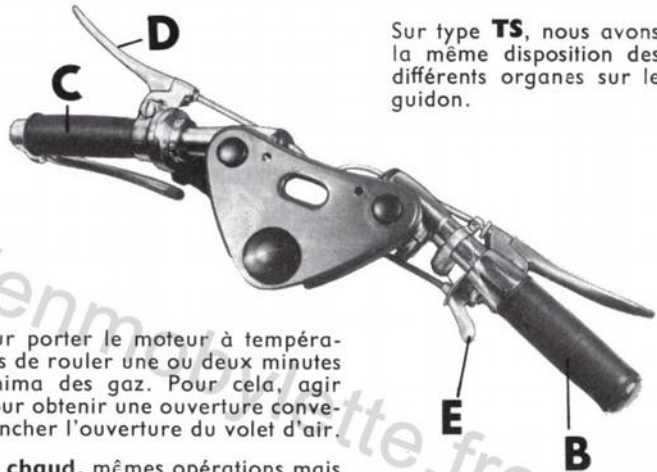
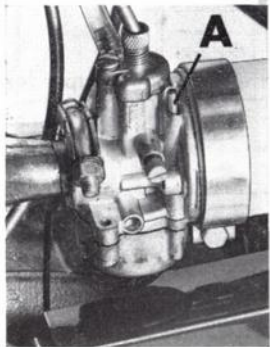
B) Soit en pédalant :

- Monter sur la machine.
- Fermer le volet d'air en appuyant sur la tige (A).
- Ouvrir légèrement les gaz (B) la tige (A) ne doit pas remonter.
- Pédaler quelques mètres, débrayer (D) et passer la 3<sup>e</sup> vitesse, l'index de la poignée tournante (C) étant placé en face du n° 3.
- Décompresser (E) et ensuite embrayer (D).
- Lâcher le décompresseur (E) en ouvrant progressivement les gaz (B).



## IMPORTANT

Le volet d'air se relève automatiquement en donnant des gaz ; attendre l'échauffement du moteur pour agir à fond sur la poignée des gaz.



Sur type **TS**, nous avons la même disposition des différents organes sur le guidon.

**En période froide**, pour porter le moteur à température, nous recommandons de rouler une ou deux minutes avec une ouverture minima des gaz. Pour cela, agir sur la poignée des gaz pour obtenir une ouverture convenable sans toutefois déclencher l'ouverture du volet d'air.

**Pour le départ moteur chaud**, mêmes opérations mais ne pas descendre le volet d'air et ouvrir les gaz au tiers de la course.

## **PASSAGE DES VITESSES**

Débrayer à fond, réduire les gaz, passer la vitesse en plaçant le repère en face du n° 1, 2 ou 3, qui correspond aux 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> vitesses.

Relâcher progressivement le levier de débrayage en accélérant. Le n° 0 correspond au point mort.

Le levier de débrayage verrouille la poignée tournante de changement de vitesses. Toute manœuvre incorrecte est donc impossible, mais s'assurer du verrouillage après chaque passage.

## **RALENTISSEMENT ET ARRÊT**

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz ; si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner, débrayer avant l'arrêt complet.

Pour repartir, il suffit de se mettre en 1<sup>re</sup> et d'embrayer en donnant des gaz.

Pour arrêter le moteur : Appuyer sur la manette de décompresseur.

## **RODAGE**

Le rodage a une influence capitale sur le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur.

Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser la machine à fond.

Ne pas dépasser les vitesses de : En 1<sup>re</sup> : 20 km/h - en 2<sup>e</sup> : 30 km/h - en 3<sup>e</sup> : 40 km/h.

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

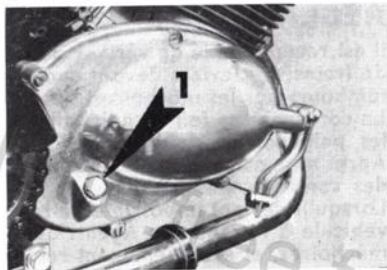
A faire tous les...	Points à graisser	Lubrifiant préconisé
500 km	Boîte de vitesses vérifier et refaire le niveau	BP ENERGOL SAE 30
1.000 km	Compteur Chaînes de transmission	
	Roue-libre Câbles et commandes	BP Huile Domestique
3.000 km	Boîte de vitesses - vidange	BP ENERGOL SAE 30
10.000 km Graissage à faire exécuter par l'une ou l'autre de nos Stations-Service	Cuvettes supérieure et inférieure de direction Pédalier - Pédales Moyeux AV et AR Cames de freins AV et AR Fourche télescopique	BP ENERGREASE L 2 Multipurpose

## ENTRETIEN

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

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

**CARTER DE BOITE DE VITESSES.** - Le niveau est normal lorsque l'huile vient affleurer l'orifice du bouchon (1) la machine étant posée sur les roues, et tenue verticalement.



## **BOUGIE**

Tous les 2.000 km environ, démonter la bougie et la nettoyer à la brosse métallique.

Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être maintenu entre 4/10 et 6/10 de mm environ (soit approximativement l'épaisseur de l'ongle du pouce).

## **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.

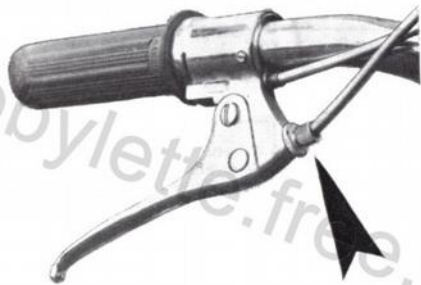
## **RÉGLAGE DES COMMANDES DE FREINS**

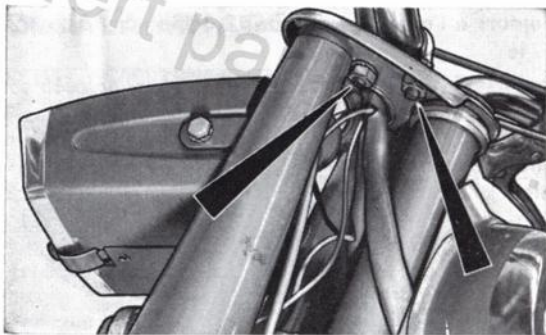
Il est recommandé de vérifier périodiquement le réglage des commandes de freins, les leviers devant avoir une course morte (avant l'attaque des tambours par les mâchoires) aussi réduite que possible.

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 Agents qui devra vérifier l'état des garnitures de mâchoires, et éventuellement refaire le réglage par les leviers de cames des moyeux.





## **RÉGLAGE DE LA POSITION DU GUIDON GT**

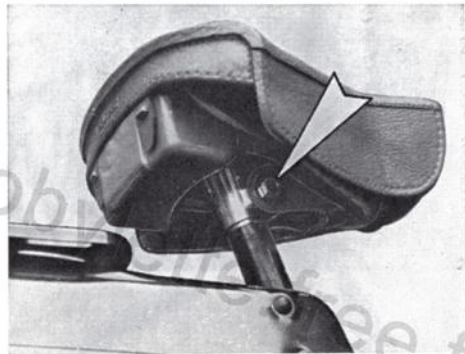
Il est parfaitement possible de modifier la position du guidon.

Débloquer les écrous des colliers (voir figure) procéder à l'orientation du guidon, puis rebloquer.

## RÉGLAGE EN HAUTEUR DE LA SELLE GT

Desserrer l'écrou du chariot de selle (voir figure) à l'aide d'une clé de 12. Enlever la selle de son tube support. Toujours à l'aide de la clé de 12 débloquer le boulon d'expandeur (voir figure) et le dévisser de 3 ou 4 tours.

Frapper un coup de maillet énergétique sur le boulon pour décoller le cône intérieur. Régler la position en hauteur du tube de selle. Rebloquer le boulon. Remonter ensuite la selle sur son tube support.



## **DÉCALAMINAGE**

Le décalaminage entre dans le cadre des opérations normales d'entretien. Il consiste à enlever les résidus de combustion qui se déposent en certains endroits, à l'intérieur du moteur.

Le calaminage est plus ou moins rapide selon la qualité du carburant utilisé, et se produit généralement de 5.000 à 10.000 km.

L'emploi du mélange 2 temps BP-ZOOM retarde l'apparition de la calamine, dont il n'y a d'ailleurs pas lieu de se préoccuper tant que le moteur fonctionne correctement.

Par contre, si les performances du moteur baissent ou s'il chauffe anormalement, la machine devra être confiée à l'un de nos Agents, qui en effectuera le décalaminage.

## NETTOYAGE ET ENTRETIEN DU CHASSIS

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

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

En conséquence, les parties sales de la machine seront lavées avec une éponge trempée dans une eau à laquelle on aura mélangé une proportion convenable de BP NET, ou d'un autre 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 de DEGOUDRONNEUR BP, 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 on fait de temps à autre une application de Polish **non abrasif** à base de cire siliconée (par exemple : POLISH BP). Le même produit préserve efficacement les chromes.

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

### IMPORTANT :

D'un 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 l'émail.

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



## REMÈDES A QUELQUES PETITS ENNUIS

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

### DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

- Débrancher la commande de frein en poussant le levier (1) vers le haut, et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Débrancher la commande de compteur en la tirant vers le haut (2).
- Débloquer les écrous d'axe (3) et dégager la roue vers le bas.

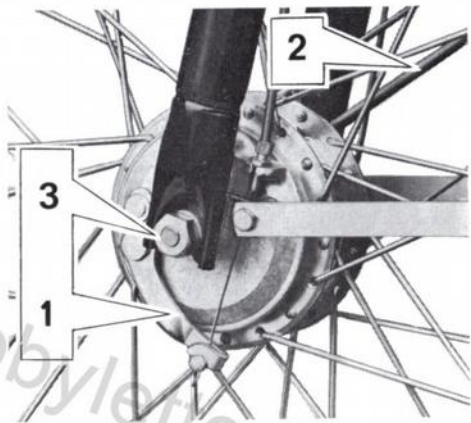
### REMONTAGE DE LA ROUE AVANT

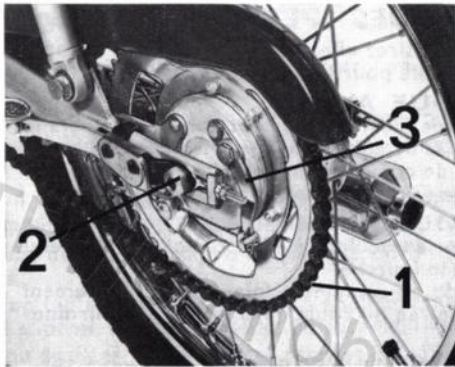
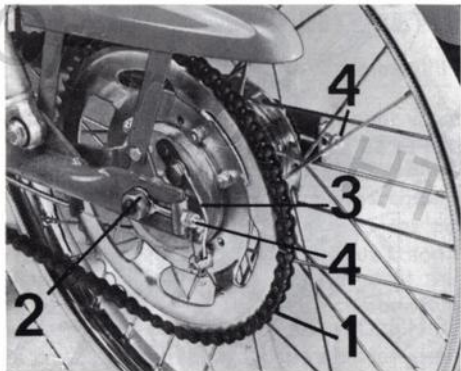
Procéder dans l'ordre inverse, en veillant à bien replacer le plateau de frein sur le doigt d'arrêt de la fourche.

Pour rebrancher la commande de compteur, faire tourner lentement la roue de façon à faciliter l'entrée du câble dans le carré d'entraînement.

### DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE (voir figure page 18)

- Débrancher la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Débloquer les écrous de roue (2) et dégager les tendeurs (4) sans les dérégler.
- Rejeter la chaîne de pédalier vers l'extérieur sans la dégrafer.
- Dégrafer l'attache rapide de la chaîne-moteur (1).
- Tirer la roue jusqu'à dégagement.





## REMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Présenter la roue en place sans oublier d'engager la patte d'ancrage sur son arrêt.

Replacer la chaîne sur le pignon.

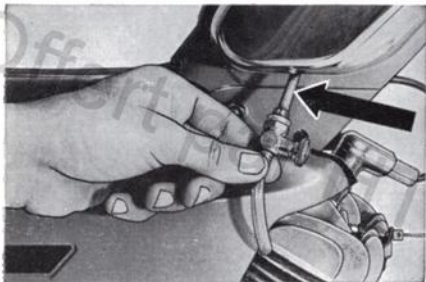
En remontant l'attache rapide, veiller à orienter le côté fermé de l'agrafe dans le sens de marche de la chaîne.

S'assurer que la chaîne est correctement tendue et la roue bien centrée, sinon agir sur les tendeurs de chaîne.

Bloquer les écrous d'axe de moyeu.

Rebrancher la commande de frein AR.

Vérifier et éventuellement régler cette commande.



## 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 :

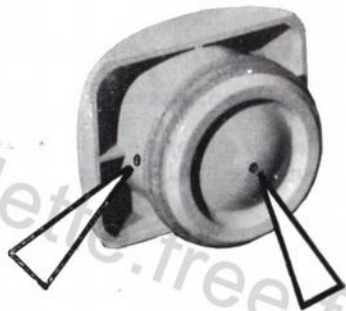
- **Absence de carburant dans le réservoir :**

Il est prudent pour éviter la « panne

sèche », de toujours avoir une petite réserve de mélange dans la sacoche du véhicule.

- **Mauvaise arrivée de carburant**

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



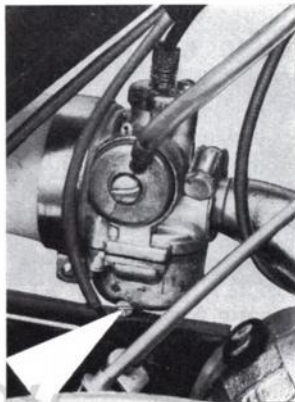
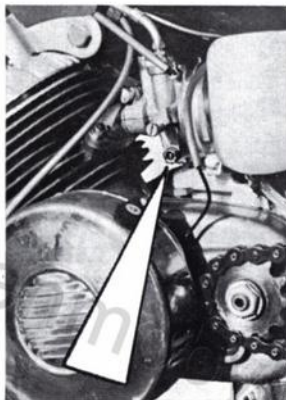
### — **Gicleur bouché**

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

Les photos ci-contre indiquent l'emplacement du gicleur.

### — **Bougie encrassée ou usée**

Pour le nettoyage et le réglage, se reporter à la rubrique BOUGIE, page 12.



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, 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 nettoyage et à un séchage de la bougie.

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

**Si ces diverses vérifications ne donnent pas de résultat, il y a lieu de confier la machine pour remise en état au vendeur ou à l'agence la plus proche.**

**Et n'oubliez pas qu'il faut éviter le bruit..., les parasites électriques..., la fumée...**

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

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

Utilisez exclusivement un carburant de première qualité, correctement dosé ...BP-ZOOM.

*Si vous êtes content de votre cyclomoteur PEUGEOT, ce dont nous ne doutons pas, soyez assez aimable pour le dire à vos amis.*

*Vous rendrez ainsi service à chacun.*

*Merci*

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



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

Offert par [HTTP://WWW.MOTOCYCLE.FREE.FR](http://www.motocycle.free.fr)

**LE MEILLEUR RENDEMENT DE VOTRE  
CYCLOMOTEUR EST OBTENU PAR  
L'UTILISATION EXCLUSIVE DE**

***BP-ZOOM***