

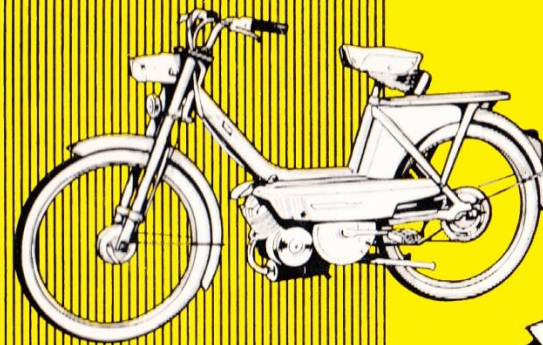
LE MEILLEUR RENDEMENT DE VOTRE
CYCLOMOTEUR EST OBTENU PAR
L'UTILISATION EXCLUSIVE DE

BP-ZOOM

N° 46156

50.000 - Mars 1968

QUELQUES
CONSEILS...



PEUGEOT



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...

CARBURANT

Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 6 % d'huile fluide de bonne qualité. (La capacité est de 3,2 litres pour le réservoir arrière et de 3,5 litres pour le réservoir avant).

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 *

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

2 - Lancer le moteur.

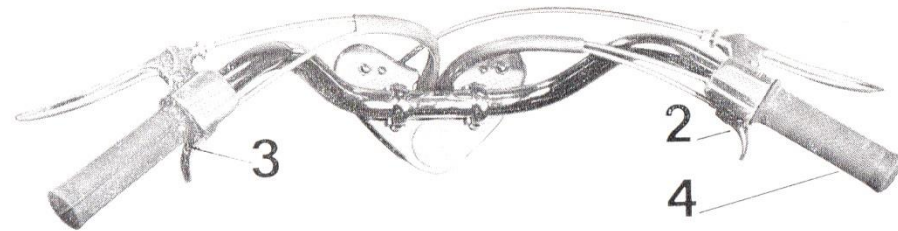
Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut opérer de deux façons :

A) Soit, par action au pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille, en procédant comme suit :

- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).
- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Actionner vivement la pédale au pied, en lâchant le décompresseur (2) lorsqu'elle arrive au point bas.
- Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (4).

* 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.

Notre cyclomoteur est d'un emploi aussi facile et aussi simple qu'une bicyclette.



- Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).
- Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille.
- Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

B) Soit en pédalant :

- Monter sur la machine.
- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).
- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Pédaler et prendre un peu de vitesse.
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (2) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4), quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).

En période froide, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres avant de lâcher la manette d'air.

Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette d'air.

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, et ne pas dépasser la vitesse de 40 km/h en palier.

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

RALENTISSEMENT ET ARRÊT

Un ralentissement normal est obtenu en coupant 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

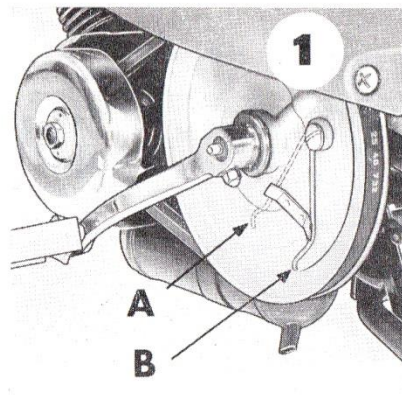
Dans certains cas exceptionnels (par exemple : panne de carburant), il peut être nécessaire de rouler en pédalant sans entraîner le moteur.

Décrocher alors de sa position initiale le levier se trouvant sur la poulie, et l'accrocher :

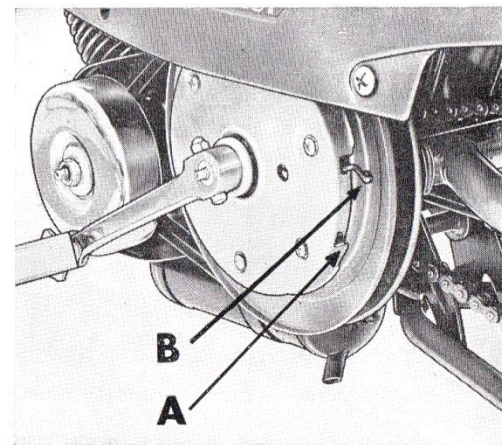
— suivant croquis n° 1 pour véhicule monovitesse.

— suivant croquis n° 2 pour véhicule à variateur.

Cette opération devra toujours être effectuée moteur arrêté.



1. - Véhicule sans variateur



2. - Véhicule avec variateur

A - Position de mise en vélo

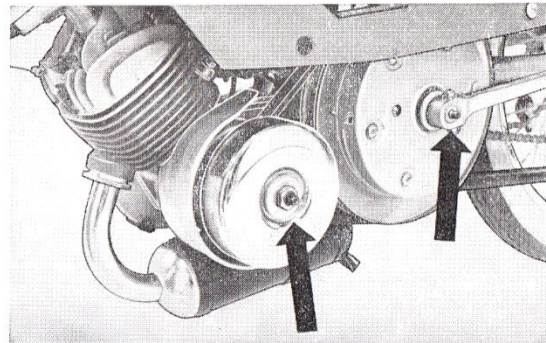
B - Position de verrouillage

A faire tous les...	Points à graisser	Lubrifiant préconisé
1.000 km	Chaîne de pédalier Chaîne de transmission Galet du tendeur de chaîne	BP ENERGOL S.A.E. 30
	Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	BP Huile Domestique
	Poulie réceptrice (à droite sur le dessin ci-contre)	BP ENERGREASE L 2 Multipurpose
2.000 km	Poulie motrice (très faible quantité) à gauche sur le dessin ci-contre.	
10.000 km	Poulie motrice (modèle sans Variateur) Cuvettes supérieure et inférieure de direction Pédalier Pédales Moyeu AV et AR Cames de freins AV et AR Fourche télescopique	

GRAISSAGE

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

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



BOUGIE

Tous les 2.000 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 (soit approximativement l'épaisseur de l'ongle du pouce).

En cas de bougie défectueuse, nous conseillons son remplacement par l'un des modèles suivants :

- MARCHAL 35/36 pour un usage habituel en ville sur de courts trajets, avec fréquents démarrages.
- MARCHAL 34.S pour un usage habituel sur des parcours longs ou montagneux, principalement en été.
- MARCHAL 35 comme compromis pour une utilisation normale en ville et sur route.

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.

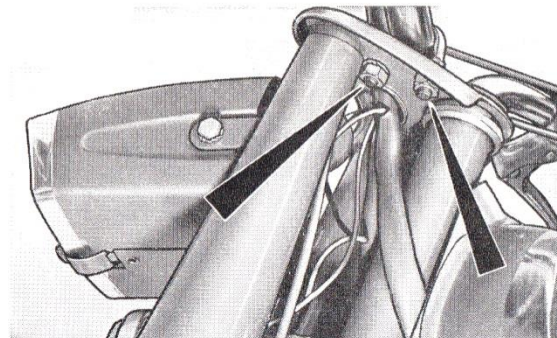
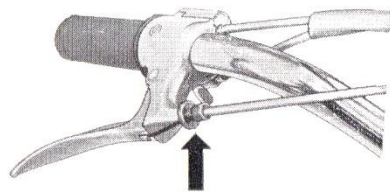
RÉGLAGE DES COMMANDES DE FREINS

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.



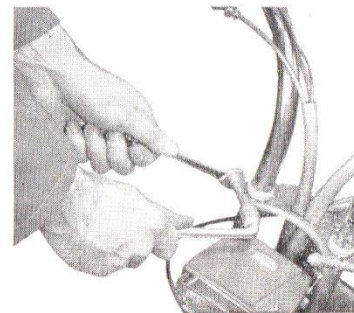
Sur machine à fourche tubulaire, desserrer complètement les vis de serrage (voir figure), positionner la hauteur et l'écartement des branches, la partie striée choisie se trouvant en regard des vis. Ensuite, rebloquer soigneusement ces dernières.

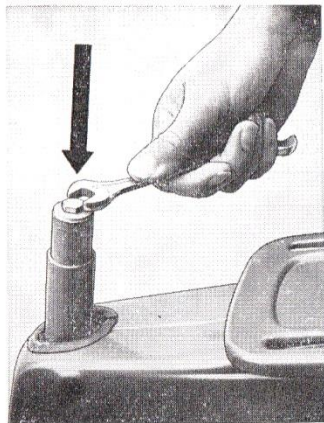
RÉGLAGE EN HAUTEUR DU GUIDON

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

Pour le guidon :

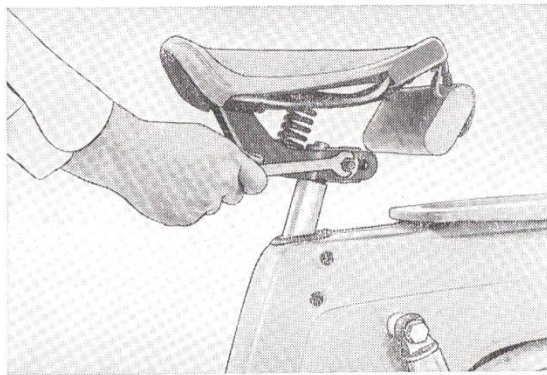
Sur machine à fourche télescopique, débloquer les écrous des colliers (voir figure) procéder à l'orientation du guidon, puis rebloquer.





RÉGLAGE EN HAUTEUR DE LA SELLE

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 énergique 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.

TENSION DE LA COURROIE DE TRANSMISSION PRIMAIRE

Après un certain temps d'usage, il est possible que la courroie, par suite de son allongement, marque une certaine tendance à patiner sur les poulies.

Cela se produit surtout par temps humide. Le moteur s'emballe alors sans raison, 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.

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 BONNEX, 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 : JOHNSON, VALENTINE etc...). 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'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 l'émail.

REMÈDES A QUELQUES PETITS ENNUIS

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

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

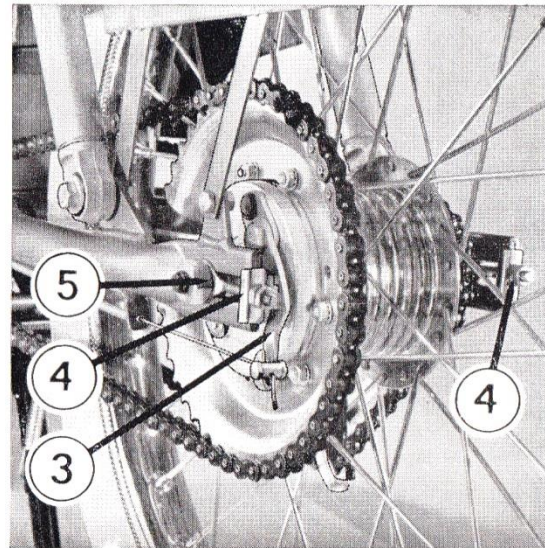
- Débrancher la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant, et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Débloquer les écrous de roue (5) et dégager les tendeurs (4) sans les dérégler.

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.



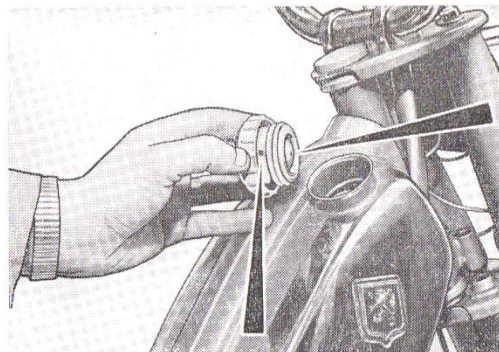
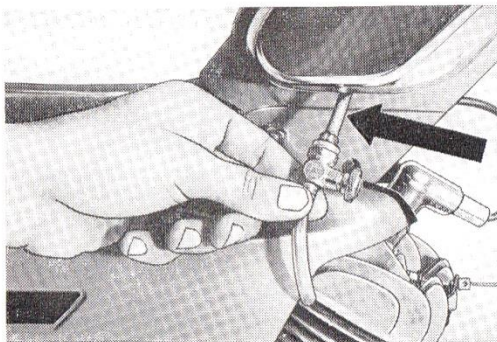
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

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

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 le trou 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.

La figure ci-dessous situe le gicleur.

— Bougie encrassée ou usée

Pour le nettoyage et le réglage, se reporter à la rubrique BOUGIE, page 7.

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.

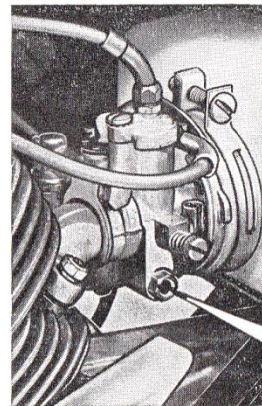
— Bougie « noyée »

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.