

103

PEUGEOT



CYCLES PEUGEOT

SOCIÉTÉ ANONYME RÉGIE PAR LES ARTICLES 118 A 150
DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS COMMERCIALES
R.C. MONTBÉLIARD B 875 550 451
BEAULIEU - 25700 VALENTIGNEY - FRANCE

*Vous avez choisi un **PEUGEOT**.*

Nous vous remercions de votre confiance et espérons qu'il vous apportera très longtemps tout l'agrément et tous les services que vous en attendez puisque nous l'avons conçu pour cela.

*Mais, comme tout ce qui vit, votre **PEUGEOT**, pour conserver toutes ses qualités, demandera cependant de votre part un minimum d'entretien.*

Cette notice vous donne nos conseils dans ce but.

Soyez assez aimable pour la lire, pour la conserver... et pour vous y conformer.

*Votre **PEUGEOT** marchera alors si bien que c'est avec fierté que vous pourrez le faire essayer à vos amis.*



CARBURANT

La capacité du réservoir est de 3,7 litres.

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

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

Nous préconisons exclusivement ESSO *MIX* à 4%, avec le lubrifiant ESSO 2T.

Notre préconisation résulte de nombreux essais techniques réalisés en collaboration avec ESSO. Ces essais ont permis de recommander maintenant ce taux de 4 % qu'il n'y a pas lieu d'augmenter pendant la période de rodage et qui constitue 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. Notre cyclomoteur est d'un emploi aussi facile et aussi simple qu'une bicyclette.

- 1 - Ouvrir l'arrivée du carburant en orientant sur O la manette du robinet d'essence.
- 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 (3).
 - Appuyer à fond sur la manette d'air (2).
 - Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (1).
 - Actionner vivement la pédale au pied, en lâchant le décompresseur (1) lorsqu'elle arrive au point bas.
 - Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (3).
 - Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (2).
 - 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 (3).
 - Appuyer à fond sur la manette d'air (2).
 - Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (1).
 - Pédaler et prendre un peu de vitesse.
 - Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (1) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (3). Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (2).

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 (2).

Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette d'air (2).

RODAGE

Le rodage a une influence 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 surtout en descente.

Eviter, par ailleurs, de faire chauffer anormalement 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.

Le laisser tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur.

Pour repartir, il suffit de redonner des gaz. En côte, l'aider en pédalant.

Pour l'arrêter, appuyer sur la manette de décompresseur.

UTILISATION EN BICYCLETTE

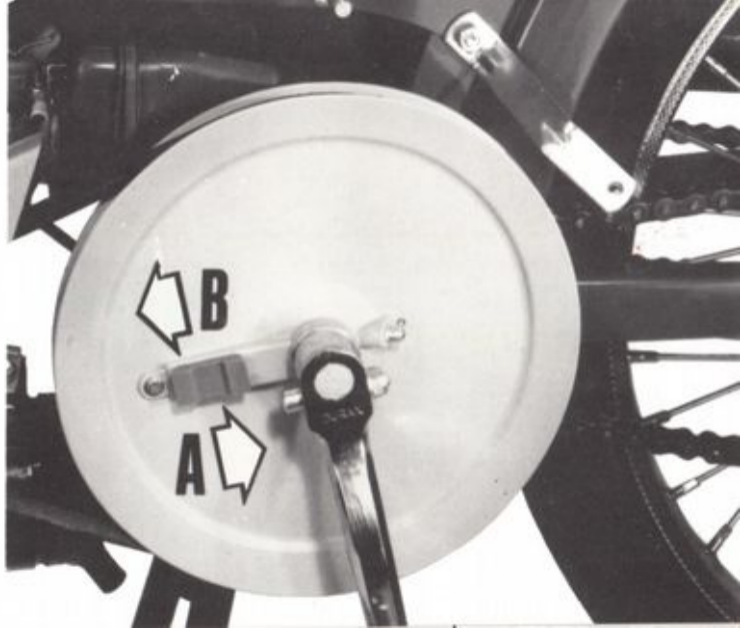
Dans certains cas exceptionnels (par exemple : panne de carburant), il peut être nécessaire de rouler en pédalant sans entraîner le moteur. Pousser alors le bouton de verrouillage vers le centre de la poulie (voir figure).

Cette opération devra toujours être effectuée moteur arrêté.

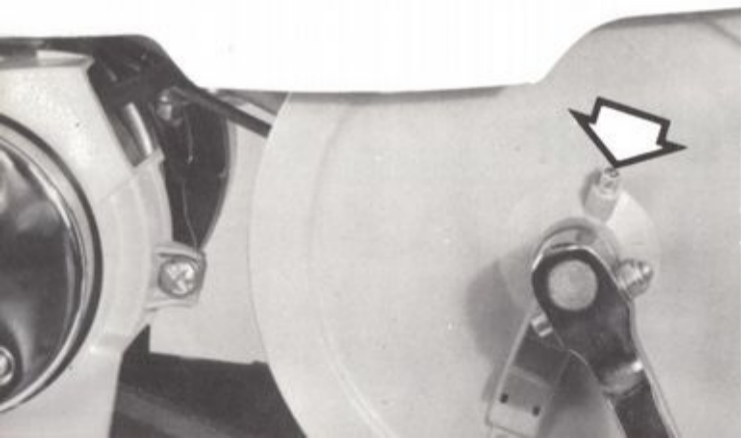
Il est toutefois déconseillé d'utiliser ainsi le cyclomoteur, pendant une période trop longue, ou surtout pour descendre une côte. La poulie risquerait de gripper rapidement sur son moyeu métallique et serait mise hors d'usage.

A - position mise en vélo

B - position de verrouillage.



ENTRETIEN



GRAISSAGE

En respectant soigneusement les indications de graissage de la page 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.

A faire tous les...	Points à graisser	Lubrifiants préconisés
	Chaîne de pédalier Chaîne de transmission Patin du tendeur de chaîne	ESSO MOTOR OIL SAE 30
1.000 km	Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	ESSO HANDY OIL
	Poulie réceptrice (dessin page 10)	
10.000 km 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

BOUGIE

Lorsque, au bout d'un certain temps, votre cyclomoteur commence à démarrer difficilement ou à moins bien marcher, cela est dû généralement à un mauvais état de la bougie : encrassement ou usure des électrodes.

Tous les 500 km, vérifiez donc votre bougie, nettoyez-la à la brosse métallique, et rapprochez les électrodes à 4/10 de mm (soit approximativement l'épaisseur de l'ongle du pouce).

N'hésitez pas à la remplacer dès la deuxième fois par une bougie neuve et ayez en toujours une dans votre sacoche. Pour une dépense minime, votre cyclomoteur retrouve une nouvelle jeunesse.

Choisissez de préférence :

- 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 ou EYQUEM 755 ou CHAMPION L 88 A ou AC 430 Z 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 gaines fixées sur les poignées de guidon (voir figure ci-contre).

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 en retendant les câbles des commandes.





RÉGLAGE DU GUIDON

Débloquer les vis de serrage des colliers (voir figure). Régler les 2 branches.

La partie inférieure striée doit obligatoirement rester engagée dans le collier.

Dans tous les cas, le serrage sera effectué sur une partie striée.

Rebloquer les vis après avoir vérifié la symétrie des 2 branches.

RÉGLAGE EN HAUTEUR DE LA SELLE

Débloquer les boulons du collier (voir figure).

Régler la position de la tige à la hauteur désirée, puis rebloquer les boulons.

TENSION DE LA COURROIE DE TRANSMISSION PRIMAIRE

Ce cyclomoteur comportant un système automatique de tension de la courroie de transmission primaire, aucun réglage n'est 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 à 4%**, avec **ESSO 2T**.

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.

Faites alors décalaminer moteur et pot d'échappement par l'un de nos Agents et votre cyclomoteur retrouvera aussitôt puissance et nervosité.

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

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 détergent 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 on fait de temps à autre une application d'AUTOLUSTREUR ESSO non abrasif. Pour l'entretien des chromes, utiliser CHROME ET METAL POLISH ESSO.

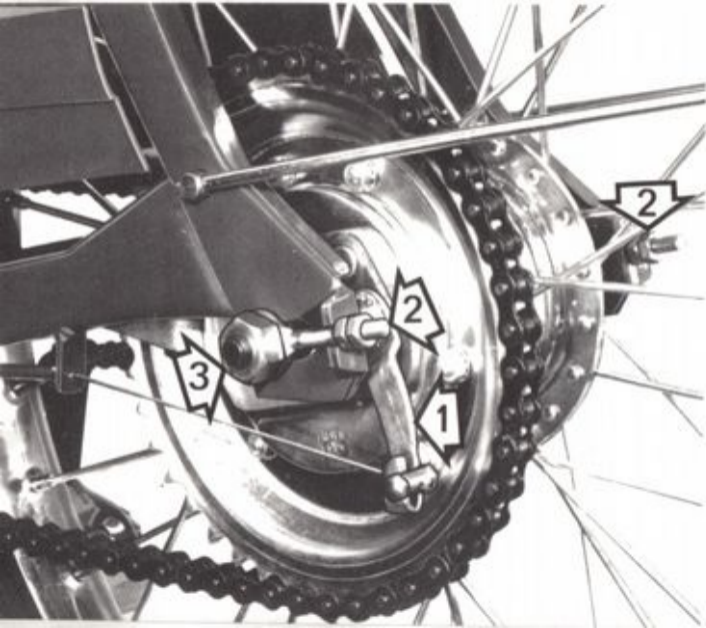
En cas de besoin, les parties émaillées griffées ou éraflées, pourront être remises à neuf en utilisant les flacons aérosols de peinture d'origine, vendus par toutes nos stations-service sous la marque PEUGEOT-COLOR.

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 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, procédez de la façon suivante pour le démontage des roues :

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 (3) et dégager les tendeurs (2) sans les dérégler.
- Rejeter la chaîne de pédalier vers l'extérieur sans la dégrafer.
- Dégrafer l'attache rapide de la chaîne moteur. Sur les modèles sans suspension arrière, la chaîne moteur peut être dégagée vers l'extérieur sans la dégrafer, après avoir poussé la roue vers l'avant.
- 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 :**

Orienter la manette du robinet d'essence sur la position R (réserve) vue ci-contre. Cette opération permet de parcourir environ 10 km.





— **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 et les trous de mise à l'air du bouchon de réservoir qui peuvent être encrassés.

— **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 de la page suivante situe le gicleur.

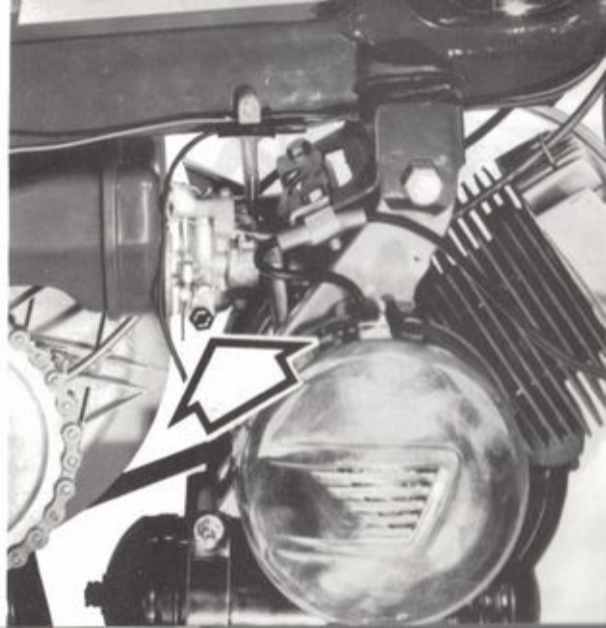


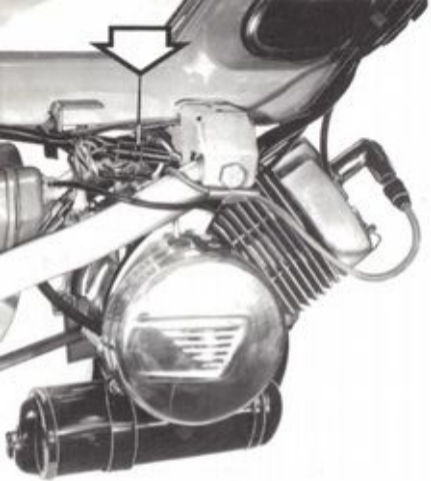
- **Bougie encrassée ou usée** : Pour le nettoyage et le réglage, se reporter à la rubrique BOUGIE, page 12.

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 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.



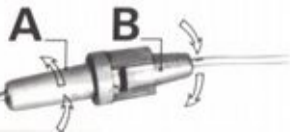


INSTALLATION ÉLECTRIQUE

L'installation de signalisation (clignotants et stop) est conçue pour donner une grande sécurité de fonctionnement. Certaines anomalies peuvent cependant apparaître à l'usage et nous indiquons ci-dessous les vérifications auxquelles il est utile de procéder :

PANNE DE CLIGNOTANTS ET DE STOP

- Faire fonctionner le moteur quelques minutes sans utiliser les clignotants et le stop, afin d'obtenir la mise en charge de la batterie. La charge correcte est réalisée après environ 30 minutes de roulage.
- Vérifier l'état du fusible (6V - 10 ampères). Ce fusible est situé sous le marchepied droit. Pour le retirer, tourner le support A en immobilisant B.



PANNE DE CLIGNOTANTS MAIS FONCTIONNEMENT NORMAL DU STOP

— vérifier et éventuellement remplacer les lampes des clignotants (Navette 6 V - 15 W).

PANNE DE STOP MAIS CLIGNOTANTS NORMAUX

— vérifier et éventuellement remplacer la lampe du stop (6 V - 7 W).

Important : — en aucun cas, il ne faut faire tourner le moteur, la batterie étant débranchée, sous peine de détériorer rapidement l'éclairage.

— l'utilisation d'un chargeur du commerce est formellement déconseillée pour la batterie dont la recharge se fait normalement de façon satisfaisante par les seuls circuits électriques du véhicule et pendant le fonctionnement du moteur.

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.

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 mélange pour moteur 2 temps de première qualité, correctement dosé...

ESSO MIX à 4%,

... Et n'oubliez pas qu'un PEUGEOT s'entretient chez un AGENT PEUGEOT.

Lui seul, car c'est son métier, en connaît à fond toutes les particularités et dispose des pièces détachées PEUGEOT et de l'outillage spécial PEUGEOT.

Comme nous, il est à votre service.

SACHEZ ENFIN,

que votre cyclomoteur peut être encore plus agréable à conduire si vous l'équipez ou le faites équiper avec le **Kit Clignotants Feu Stop.**

PEUGEOT

Ce dispositif comporte une batterie cadmium-nickel en charge sur le volant magnétique.

Il est spécialement conçu pour votre machine.

Demandez-le à votre
Concessionnaire PEUGEOT.



**Pour obtenir
de meilleures performances,
utilisez exclusivement
ESSO *MIX* à 4%,
avec le lubrifiant **ESSO 2T.****