

# CYCLES PEUGEOT

NOTICE D'UTILISATION

Scoper - Shag



CYCLES PEUGEOT

BEAULIEU

**25700 VALENTIGNEY - FRANCE**

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 33 411 300 F - R.C. MONTBÉLIARD B 875 550 451



**Vous avez préféré un cyclomoteur PEUGEOT. Nous vous remercions de la confiance que vous nous manifestez par votre choix. Ce cyclomoteur est le fruit de notre expérience et le résultat de nos recherches dans les domaines de la sécurité, de la fiabilité et de l'économie.**

**Nous vous donnons, ci-après, quelques indications de réglage et d'entretien qui vous permettront de maintenir les qualités d'origine de votre cyclomoteur PEUGEOT.**

**Nous vous souhaitons «Bonne Route».**



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

## SOMMAIRE

### INFORMATIONS

Position des organes de commande . . . . .	4-5-6
Carburant - accès au bouchon de réservoir . . . . .	7
Robinet d'essence . . . . .	8
Mise en vélo et cyclo . . . . .	9
Mise en marche . . . . .	10
Mise en service de l'éclairage . . . . .	11
Ralentissement . . . . .	11
Rodage . . . . .	11

### ENTRETIEN ET REGLAGES

Tableau de graissage . . . . .	
Entretien de la boîte relais . . . . .	12
Batterie . . . . .	12
Bougie . . . . .	13
Pneus . . . . .	13
Réglage des commandes de freins . . . . .	13
Réglage du guidon . . . . .	14
Démontage roue avant . . . . .	14
Démontage roue arrière . . . . .	15
Changement de la courroie . . . . .	15
Réglage de la tension de chaîne . . . . .	16
	16

### EN CAS DE PANNE MOTEUR

Absence de carburant . . . . .	17
Mauvaise arrivée de carburant . . . . .	17
Gicleur bouché . . . . .	17
Bougie usée ou noyée . . . . .	17
Le démarreur ne fonctionne pas . . . . .	18
Décalaminage . . . . .	18

### INSTALLATION ELECTRIQUE

Batterie . . . . .	19
Panne d'éclairage . . . . .	19
Panne des feux clignotants . . . . .	19
Caractéristiques des lampes . . . . .	20
Clignotants en kit . . . . .	20
Schéma . . . . .	21

### DIVERS

Antivols . . . . .	22
Nettoyage du châssis . . . . .	22

### POINTS PARTICULIERS

#### CONCERNANT LE CYCLOMOTEUR SHAG

Position des organes de commande . . . . .	24.25.26
Accès au bouchon de réservoir et à la jauge d'essence . . . . .	27
Mise en marche . . . . .	28
Réglage du guidon . . . . .	29
Pneus . . . . .	30
Antivol de casque . . . . .	30
Schéma de principe . . . . .	31

# INFORMATIONS

## POSITION DES ORGANES DE COMMANDE



- 1 Clé de contact
- 15 Mise en cyclo ou vélo

fig. 1

- 2 Robinet d'essence  
13 Verrou de selle



fig. 2

- 1 Clé de contact
- 3 Poignée des gaz
- 4 Bouton de démarreur
- 5 levier de décompresseur
- 6 Levier de frein AV
- 7 Poignée gauche
- 8 Levier de frein AR
- 9 Levier de starter
- 10 Bouton avertisseur
- 11 Commutateur éclairage et clignotants
- 12 Compteur de vitesse et totalisateur
- 14 Jauge d'essence
- 16 Témoin clignotants

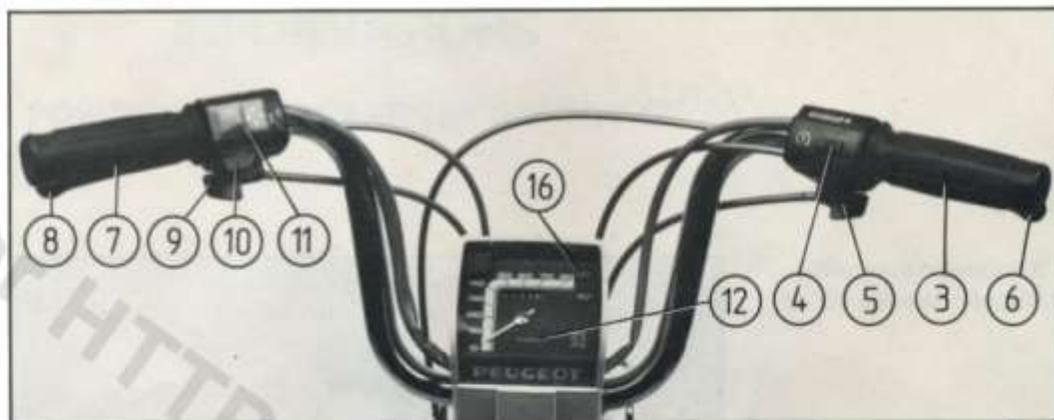


Fig. 3

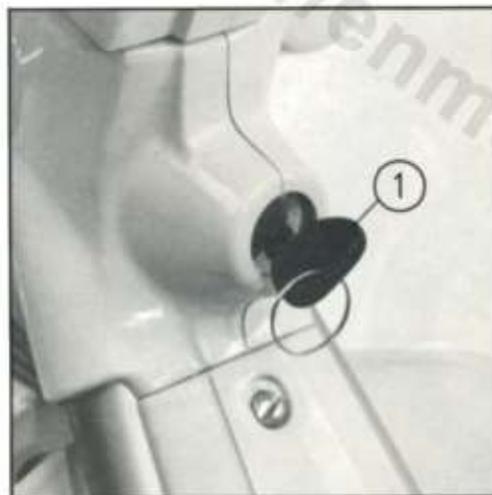


Fig. 4

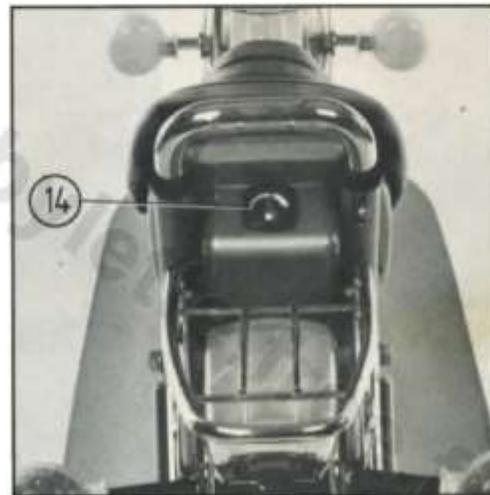


Fig. 5



Fig. 6

## ACCES AU BOUCHON DE RESERVOIR D'ESSENCE

Avec la clé de contact déverrouiller la selle et basculer celle-ci vers l'avant (fig. 6).



Fig. 7

## CARBURANT

La capacité du réservoir est de 4 litres.  
Mettre dans le réservoir un mélange d'essence ordinaire et d'huile spéciale pour moteur deux temps. Le taux d'huile conseillé dans le mélange est de 4 %. Il n'y a pas lieu de l'augmenter pendant la période de rodage.

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

Le niveau du carburant est indiqué par la jauge située à l'arrière de la selle (fig. 7).

## ROBINET D'ESSENCE

Ce véhicule est équipé d'un robinet d'essence automatique à 2 positions, repérables de deux façons :

- 1) par lecture des inscriptions gravées sur la face du bouton de commande,
- 2) par la position du cran ménagé dans les stries de la périphérie du bouton (usage nocturne).

**AUTO = Position automatique** (cran en haut).

L'ouverture du robinet est commandée automatiquement par la dépression produite dans le raccord d'admission dès les premiers tours du moteur.

**RES = Position réserve** (cran en bas).

Permet de parcourir environ 25 kms. Dans ce cas, l'écoulement du mélange est continu.

En cas d'arrêt prolongé du véhicule il est conseillé de remettre le robinet en position "AUTO" de façon à couper l'arrivée du carburant.

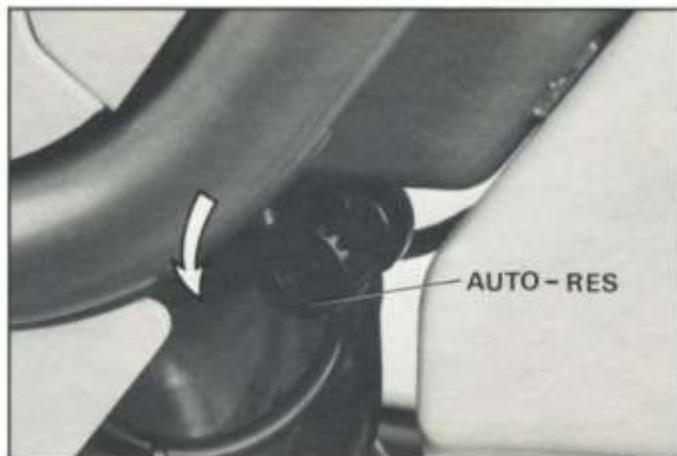


Fig. 8

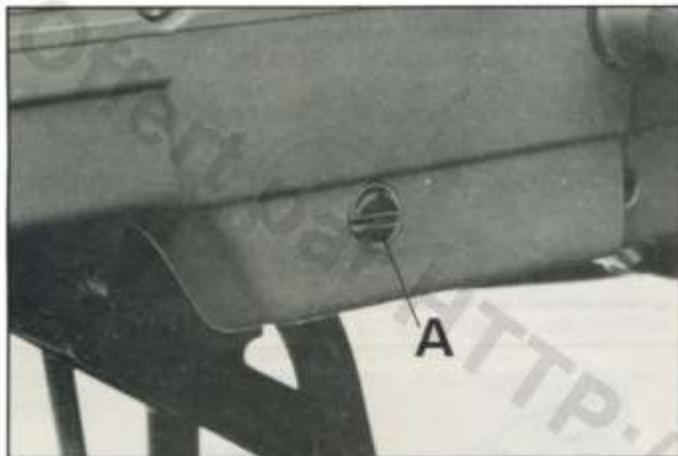


Fig. 9

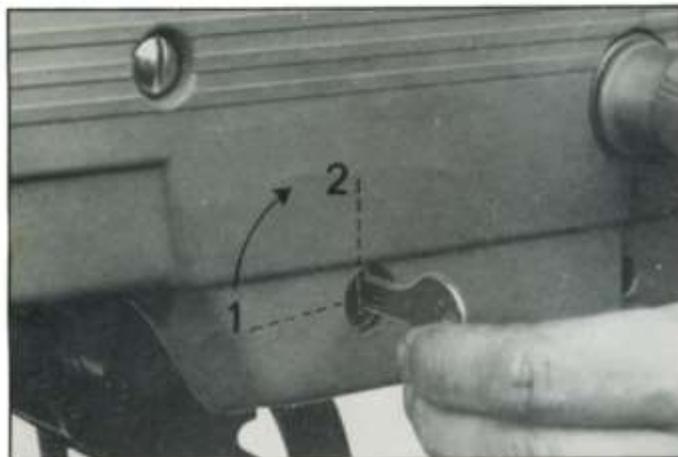


Fig. 10

## MISE EN VÉLO

Ce cyclomoteur est muni d'un dispositif permettant l'utilisation en vélo. Dans certains cas exceptionnels (par exemple : panne de carburant), il peut être nécessaire de rouler en pédalant sans entraîner le moteur.

Le poussoir A (fig. 9) permet de commander la mise en vélo. Il peut être manœuvré en utilisant la clé de contact en guise de tournevis.

La fig. 9 représente la position d'utilisation normale du cyclomoteur, avec transmission verrouillée (fente du poussoir A horizontale).

Pour la mise en vélo, procéder comme indiqué fig. 10. Enfoncer le poussoir et tourner dans le sens de la flèche.

**ATTENTION** : Ces manœuvres doivent toujours être effectuées **moteur arrêté**.

## POSITIONS DE LA CLÉ DE CONTACT (fig. 11)

**Position A** - Verrouillage de la direction. Tourner la fourche en butée à gauche et retirer la clé.

**Nota** : La clé ne peut être retirée que sur cette position.

**Position B** - Arrêt moteur (direction non verrouillée).

**Position C** - Route. Le moteur ne peut être mis en marche que dans cette position et à condition de serrer la poignée de frein arrière.

## MISE EN MARCHÉ (Moteur froid)

### Modèles sans démarreur (fig. 11 et 12).

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 la clé de contact sur la position route : C (fig. 11).
- Tourner très légèrement la poignée des gaz (1)
- Appuyer à fond sur la manette de starter (2)
- Appuyer à fond sur la manette de décompresseur (3)
- Actionner vivement la pédale au pied, en lâchant le décompresseur (3) lorsqu'elle arrive au point bas
- Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (1)
- Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille
- Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

B—Soit en pédalant :

- Tourner la clé de contact sur la position route : C (fig. 11)
- Monter sur la machine
- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (1)
- Appuyer à fond sur la manette de starter (2)
- Appuyer à fond sur la manette de décompresseur (3)
- Pédaler et prendre un peu de vitesse
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (3) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (1).

### Modèles avec démarreur fig. 11-12 et 13

Tourner la clé de contact sur la position C (fig. 11).

Tourner très légèrement la poignée des gaz.

Avec la main gauche, serrer la poignée de frein arrière (5) et en même temps, appuyer sur le bouton de démarreur (6).

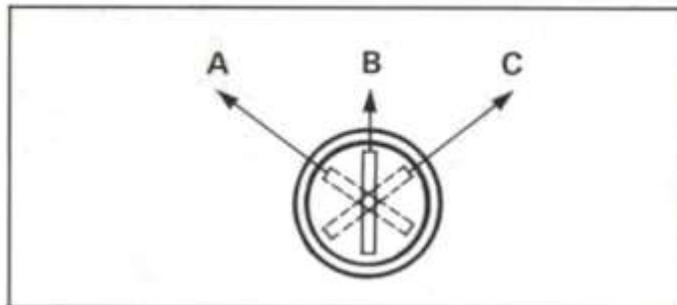


Fig. 11

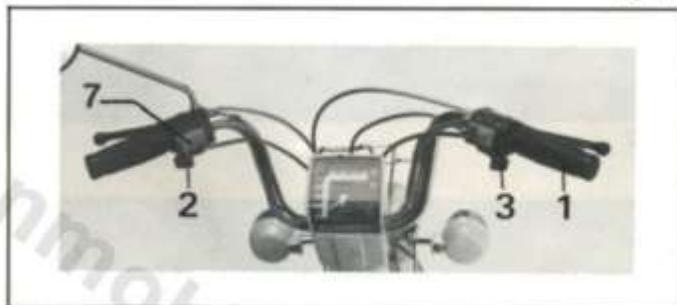


Fig. 12

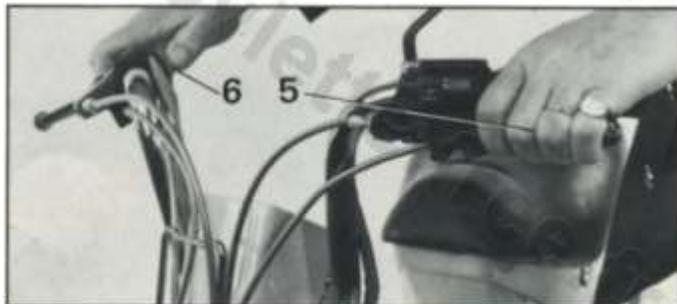


Fig. 13

## NOTA

EN PÉRIODE FROIDE, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres avant de lâcher la manette de starter (2).

POUR LES DÉPARTS A CHAUD, ne pas se servir de la manette de starter (2).

## MANIVELLES DE PÉDALIER EN POSITION REPOSE-PIEDS

Verrouiller la manivelle gauche en face de la manivelle droite. (fig. 14). Pour cela :

Le véhicule étant sur la béquille, le moteur au ralenti, tirer la manivelle gauche vers soi, puis lui faire réaliser une rotation d'un demi-tour dans un sens ou dans l'autre.

Libérer la manivelle gauche dans son logement de verrouillage.

## L'ÉCLAIRAGE

Actionner le commutateur (7) fig 12.

## RALENTISSEMENT

Un ralentissement normal est obtenu en fermant 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 arrêter le moteur

Décompresser ou tourner la clé en position B pour les modèles avec démarreur (fig. 11)

## 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 son régime maximum, 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.



Fig. 14

# ENTRETIEN ET RÉGLAGES

Points à graisser, à faire exécuter par l'une de nos stations service	Lubrifiants préconisés
Boite-relais (vidange) à 500 km	Huile 85 W 140
<b>A faire tous les 1.000 km :</b> Boite-relais (niveau)	
Chaîne de transmission	Huile SAE 30
Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	
<b>A faire tous les 10.000 km :</b> Articulation du moteur Poulie motrice (TRES FAIBLE QUANTITE) Cuvettes supérieure et inférieure de direction Pédalier Pédales Moyeux AV et AR Cames de freins AV et AR Fourche télescopique	Graisse MULTIPURPOSE

## ENTRETIEN DE LA BOITE-RELAIS (fig. 15)

Après rodage soit 500 km, vidanger l'huile de boîte par l'orifice 1 du raccord de remplissage placé sous le couvercle de bras droit. La vidange se fera de préférence le moteur étant chaud.

L'orifice 1 étant refermé, assurer le remplissage par l'orifice 2 jusqu'au niveau indiqué sur le raccord avec de l'huile de pont arrière de camion 85W 140 (volume 0,135 l).

Puis tous les 1000 km, contrôler ce niveau et, si nécessaire, le rétablir avec l'huile préconisée ci-dessus.

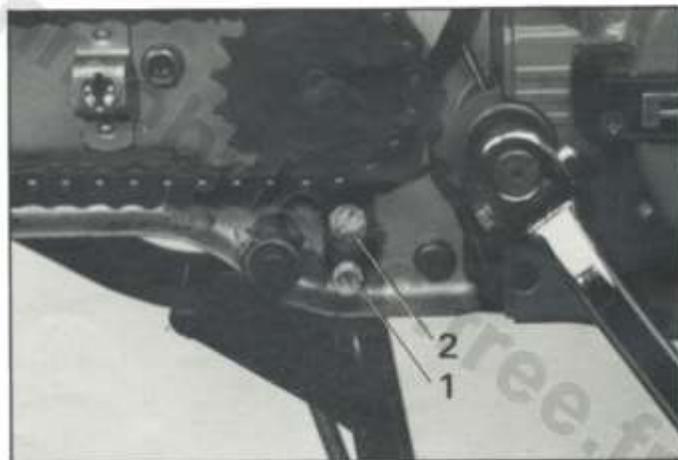


Fig. 15

## BATTERIE

### Contrôle du niveau d'électrolyte

Tous les 3 mois ou 3.000 km, après avoir placé le véhicule sur un plan horizontal, avec la clé de contact déverrouiller la selle puis basculer celle-ci vers l'avant, s'assurer que le niveau d'électrolyte est situé entre mini et maxi.

Dans le cas où le niveau est insuffisant, le compléter avec de l'eau distillée exclusivement, par les orifices indiqués sur la photo (fig. 17).

- Ne jamais laisser la batterie à l'état déchargée.
- Dans le cas d'une non utilisation prolongée du véhicule, procéder périodiquement à une charge d'entretien.

## PNEUS (2 1/4 - 15 Scoper)

Le gonflage ayant une grande influence sur l'usure, la tenue de route et le freinage, tous les mois vérifier la pression des pneus qui doit être de : à l'avant 1,8 bar et à l'arrière 2,2 bars.

## BOUGIE

Tous les 2.500 km vérifier la bougie ; la nettoyer à la brosse métallique et rapprocher les électrodes à  $4/10^e$  de mm (fig. 18).

Après deux ou trois vérifications de la bougie et selon son état, la remplacer par une bougie neuve.

Choisissez de préférence :

- MARCHAL 34.S ou K.V.A.S. 755 pour un usage habituel sur des parcours longs ou montagneux, principalement en été.
- MARCHAL 35 ou K.V.A.S. 705 ou CHAMPION L 88 A ou AC 430 Z pour une utilisation normale en ville et sur route.



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18

## 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 A fixées sur les poignées de guidon (fig. 19).

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 concessionnaires qui devra vérifier l'état des garnitures de mâchoires, et éventuellement retendre les câbles des commandes.

## RÉGLAGE DU GUIDON (fig. 20)

Dévisser les deux vis (H) et retirer le couvercle (J). Desserrer les 4 vis (K) et modifier la position du guidon.

Resserrer les 4 vis (K). Couple de serrage 1 m.daN.

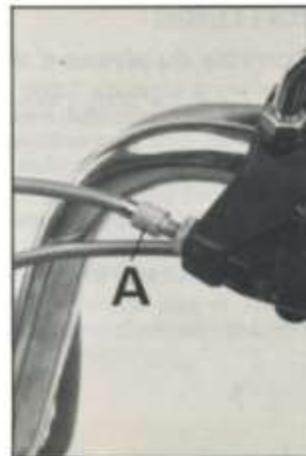
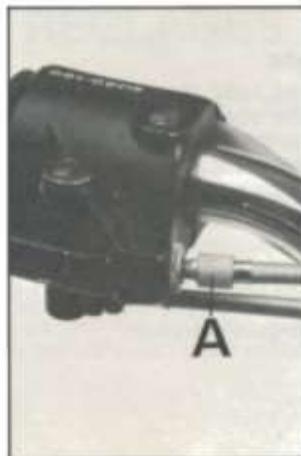


Fig. 19

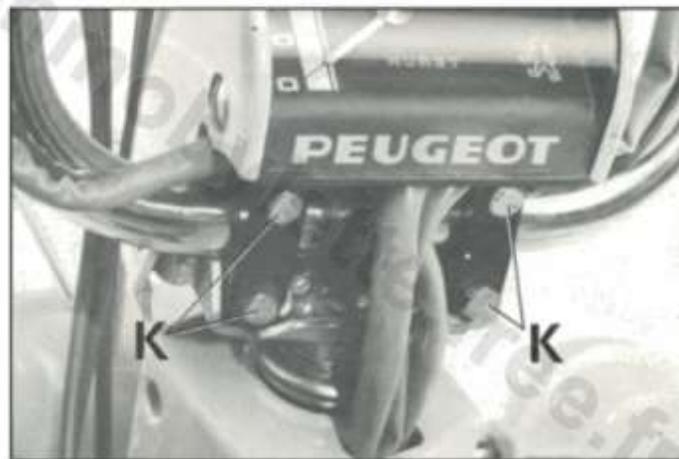
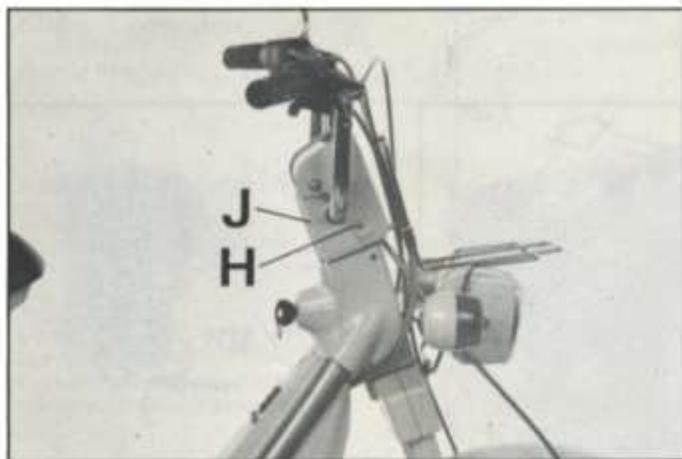


Fig. 20

## 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.
- Eventuellement, débrancher le câble du compteur en le tirant vers le haut.
- Débloquer les écrous d'axe et dégager la roue vers le bas.

## DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE (fig. 21)

Décrocher le serre câble du levier de frein.

Déposer le couvercle du bras de suspension arrière gauche

Dévisser et retirer la broche (C).

Tirer vers le haut le levier (D) pour dégager entièrement la plaque d'ancrage.

Déplacer la roue latéralement vers la gauche.



Fig. 21

## REMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE (fig. 22-23)

Présenter la roue arrière face à l'accouplement élastique (E). Engager à fond les cannelures du moyeu dans l'entraîneur souple.

Disposer la plaque d'ancrage sur l'axe inférieur du coulisseau, puis la faire pivoter (F) pour que l'ergot pénètre dans la fente du plateau de frein (G).

Visser la broche (C).

Accrocher le serre câble sur le levier de frein.



Fig. 22



Fig. 23

## CHANGEMENT DE COURROIE DE VARIATEUR (fig. 24)

Cette courroie de conception spéciale ne doit jamais être passée en force sur les poulies.

Ecarter au maximum les flasques de la poulie réceptrice par vissage d'une vis de 5 dans le trou taraudé (1) prévu à cet effet.

**NOTA** : ce trou taraudé ne doit pas être utilisé pour un autre usage, en particulier pour maintenir la poulie avec une clé à griffes. D'autres trous (2) sont prévus à cet usage.

Sortir la courroie.

**ATTENTION** : veiller à placer une nouvelle courroie d'origine Peugeot identique au modèle remplacé.

**Remontage :**

Engager la courroie sur la poulie motrice puis sur la poulie réceptrice.

Dévisser la vis de 5 (1) et faire prendre sa place à la courroie en faisant tourner la poulie réceptrice de quelques tours.

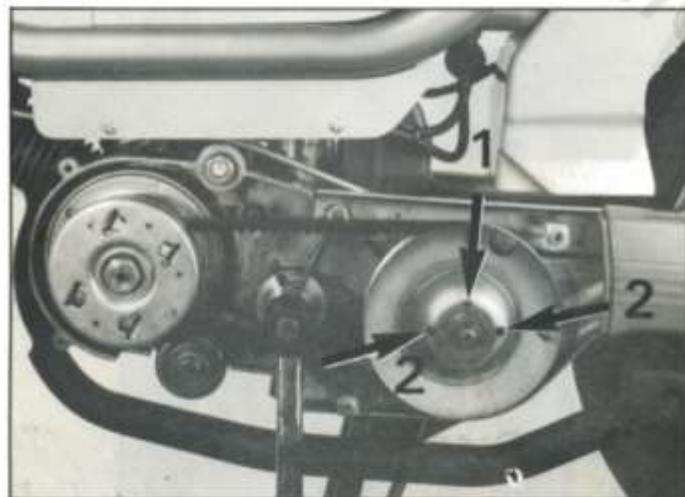


Fig. 24

## RÉGLAGE TENSION DE CHAÎNE (fig. 25)

1. Démontez les couvercles de bras droit et gauche.
2. Débloquer
  - Les écrous de fixation des amortisseurs 1 et 2.
  - Les écrous de fixation des biellettes 3 et 4.
  - La broche de roue 5.
  - Le contre écrou de la vis de réglage 6.
3. Agir sur la vis de réglage de façon à obtenir une tension de chaîne correcte.
4. Bloquer les écrous de fixation de l'amortisseur 2 et biellette 4 côté droit.
5. Bloquer le contre écrou 6 de la vis de réglage.
6. Recentrer la roue par rapport aux bras et bloquer la broche 5.
7. Bloquer les écrous de fixation de l'amortisseur 1 et biellette 3 côté gauche.

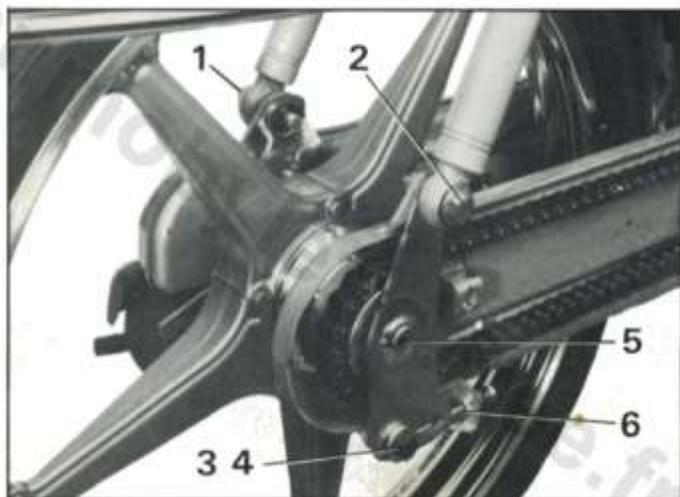


Fig. 25

# 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 RE (réserve) voir page 8.

Cette opération permet de parcourir environ 25 km.

Après remplissage du réservoir, remettre le robinet sur la position AUTO.

## • MAUVAISE ARRIVÉE DE CARBURANT :

Nettoyer le filtre A du robinet et les trous B de mise à l'air du bouchon de réservoir qui peuvent être encrassés (fig. 26-27).

## • GICLEUR BOUCHÉ :

Pour le déboucher, le souffler après démontage.

Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur. La figure 28 situe le gicleur.

## • BOUGIE ENCRASSÉE OU USÉE :

Pour le nettoyage et le réglage, se reporter à la rubrique BOUGIE, page 13.

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 à protéger des chocs et de la poussière, 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 séchage et à un nettoyage de la bougie.

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



Fig. 26

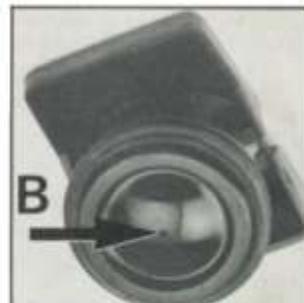


Fig. 27



Fig. 28

## LE DÉMARREUR NE FONCTIONNE PAS SUR VÉHICULE AVEC DÉMARREUR ÉLECTRIQUE

La clé de contact doit être tournée sur la position C.

Ne pas oublier de serrer le frein arrière, sans quoi le démarreur ne fonctionne pas (voir page 10).

Vérifier l'état du fusible 10 ampères (A) situé sous la selle (fig. 29).

La mise en route peut s'effectuer comme indiqué page 10 au paragraphe «modèles sans démarreur».

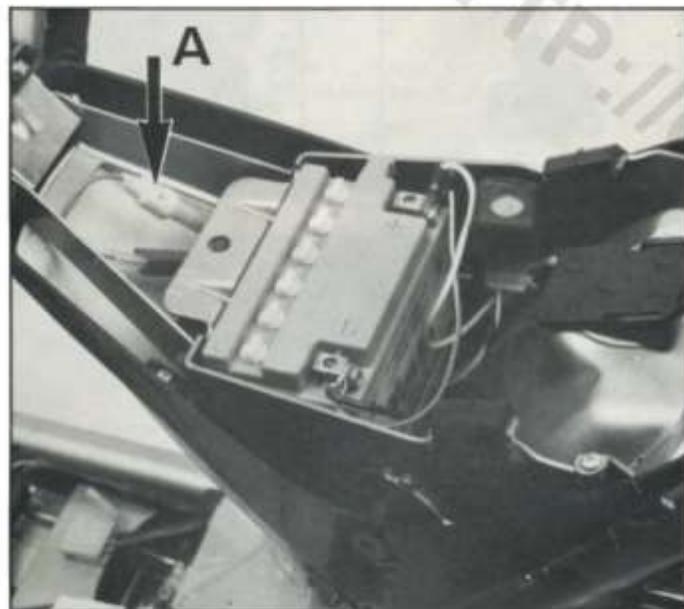


Fig. 29

## 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.

Lorsqu'il atteint une certaine importance - généralement A PARTIR DE 4 000 KM - ce dépôt asphyxie littéralement le moteur, qui ne respire plus. Il chauffe anormalement et perd beaucoup de sa puissance. Faites alors décalaminer moteur et pot d'échappement par l'un de nos concessionnaires et votre cyclomoteur retrouvera aussitôt puissance et nervosité.

LE DÉCALAMINAGE PÉRIODIQUE EST UNE OPÉRATION NORMALE D'ENTRETIEN D'UN CYCLOMOTEUR.

# INSTALLATION ÉLECTRIQUE

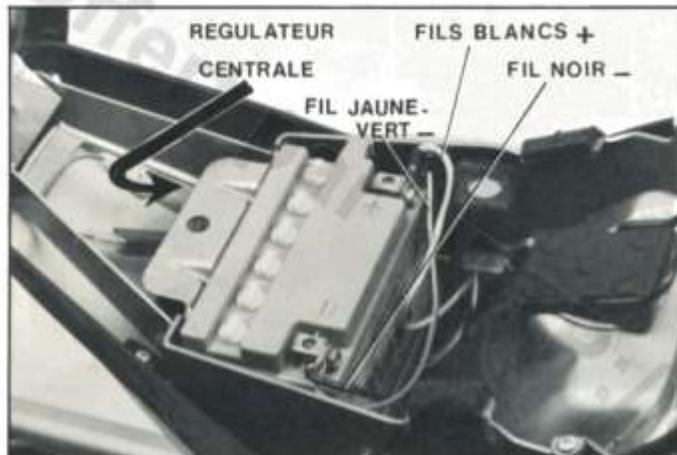


Fig. 30

## BATTERIE 12 V 4 AH (fig. 30)

Le rôle de la batterie est d'alimenter le démarreur électrique. Le circuit batterie est protégé par un fusible (A - fig. 29). Par ailleurs, la batterie est chargée par l'intermédiaire d'un régulateur (fig. 30).

Pour l'entretien de la batterie, voir page 13.

## EN CAS DE PANNE D'ÉCLAIRAGE

1. Si le phare avant et la lanterne arrière ont cessé d'éclairer en même temps : changer la lampe avant (6 V - 6 W). En effet, lorsque cette dernière est grillée, la lampe de la lanterne arrière, même sans être détériorée, n'éclaire plus.
2. lorsque la lampe de la lanterne arrière est grillée, celle du phare ne dispense qu'une lumière faible : remplacer la lampe arrière (6 V - 4 W).

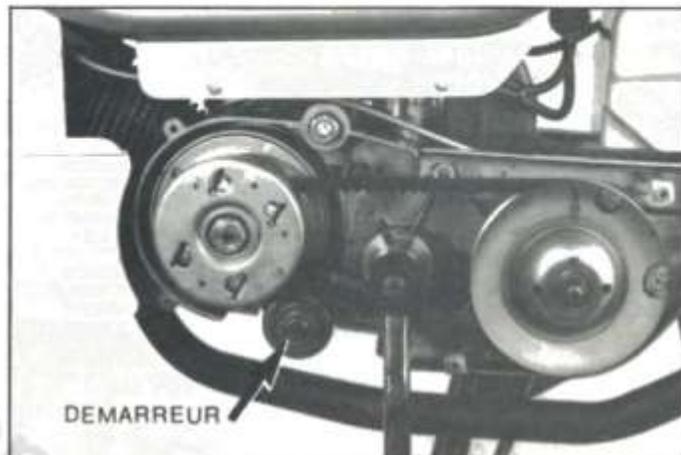


Fig. 31

## EN CAS DE PANNE DES FEUX CLIGNOTANTS

Une lampe hors d'usage provoque un clignotement accéléré de l'autre correspondante. Il y a lieu alors de vérifier et remplacer cette lampe (6 V - 10 W).

En cas de besoin, remplacer la centrale (fig. 30).

## EN CAS DE PANNE DU FEU STOP

Vérifier et remplacer éventuellement la lampe de stop (6 V - 10 W).

## CARACTÉRISTIQUES DES LAMPES

Feu avant - 6 V - 6 W E10 jaune

Feu arrière - 6 V - 4 W - BA.9.S

Stop - 6 V - 10 W - BA.15.S

Clignotants - 6 V - 10 W - BA.15.S

(voir schéma page 21).

## ÉQUIPEMENT DES FEUX CLIGNOTANTS SUR VÉHICULES N'EN POSSÉDANT PAS D'ORIGINE.

Si votre cyclomoteur ne comporte pas d'origine les clignotants, vous pouvez le faire équiper avec l'ensemble référencé 65209.

Consultez votre concessionnaire PEUGEOT.

Ces cyclomoteurs perfectionnés sont équipés de prises de diagnostic (fig. 32) permettant à votre concessionnaire d'effectuer des contrôles sur tous les circuits électriques.

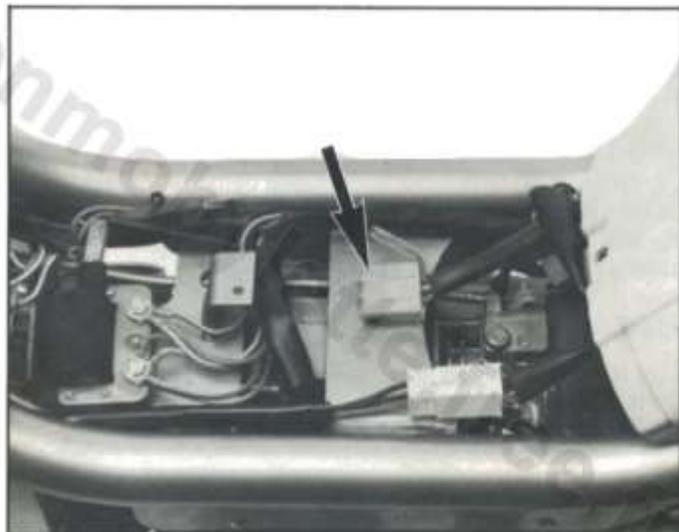
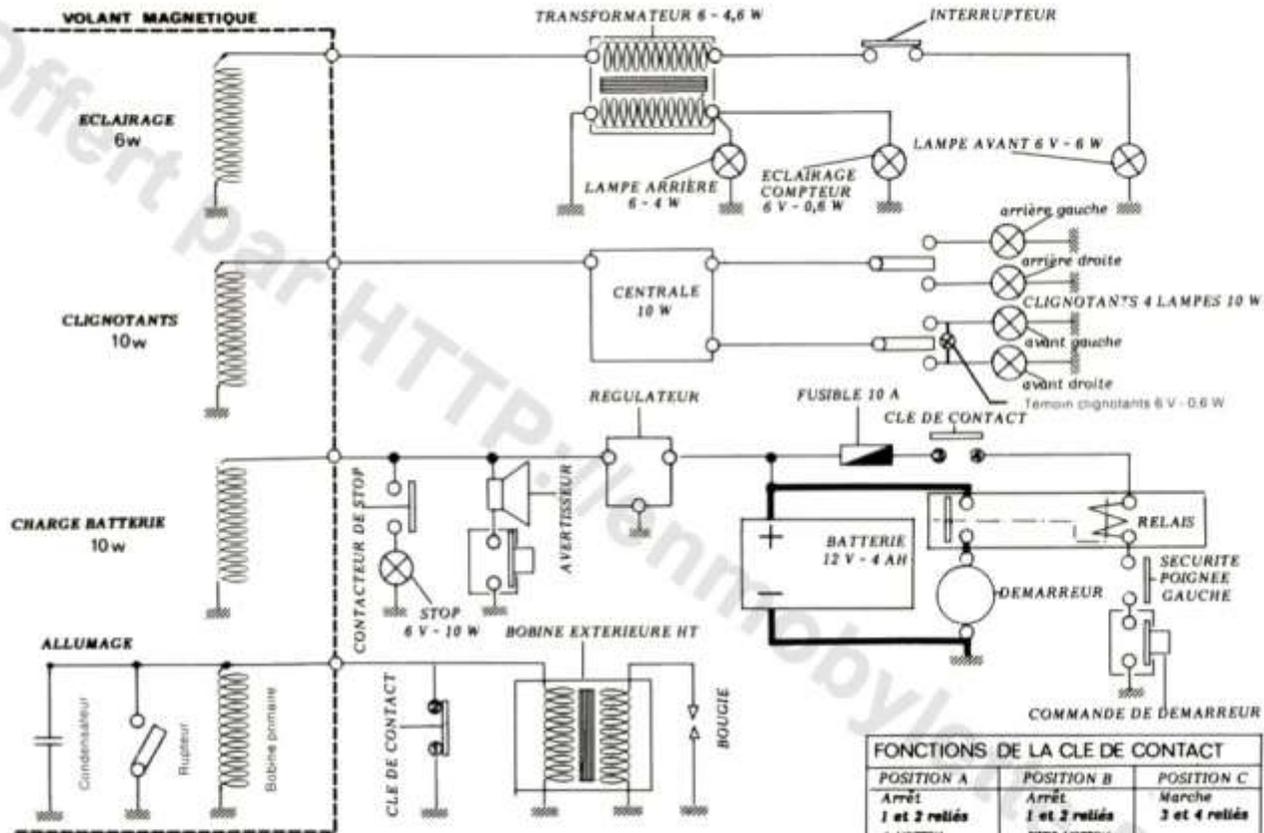
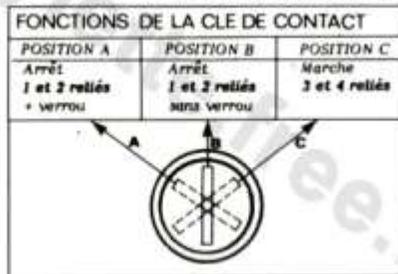


Fig. 32



## SCHEMA DE PRINCIPE



## NETTOYAGE DU CHASSIS

La qualité des peintures et des chromes utilisés sur nos véhicules permet un entretien analogue à celui qui est 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 additionnée en proportion convenable d'un 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 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 l'on fait de temps à autre une application d'AUTOLUSTREUR non abrasif. Pour l'entretien des chromes, utiliser CHROME ET METAL POLISH.

En cas de besoin, les parties peintes 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 la peinture.

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

## ANTIVOL DE DIRECTION

- Position (A) de la clé de contact (voir la rubrique page 10, fig 11).

ANTIVOL DE CASQUE (fig. 33).

- La selle étant relevée, tirer le câble (B) situé dans le tube à l'arrière de la selle côté droit, le passer dans la boucle du casque, puis placer la boule (C) dans le logement (D) prévu à cet effet.

- Rabattre la selle puis verrouiller cette dernière.

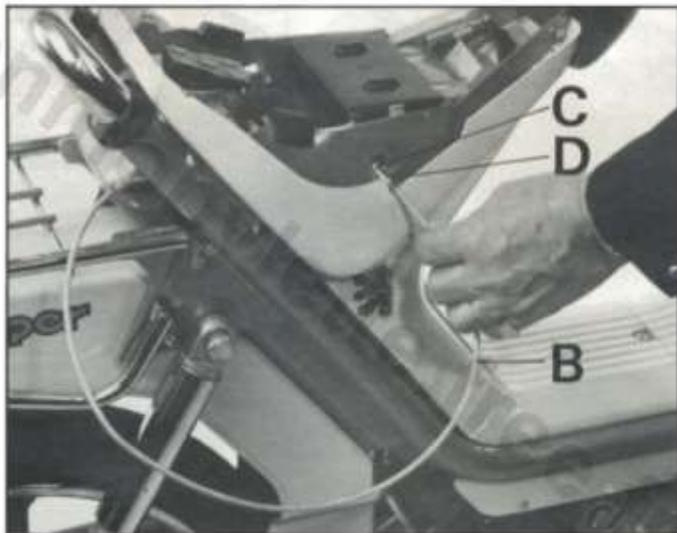


Fig. 33



## SHAG

POINTS PARTICULIERS A CETTE MACHINE

## POSITION DES ORGANES DE COMMANDE



- 1 - Clé de contact
- 4 - Lanceur
- 15 - Mise en cyclo  
ou vélo

Fig. 34

- 2 - Robinet d'essence  
13 - Verrou de selle



Fig. 35

- 1 - Clé de contact
- 3 - Poignée des gaz
- 5 - Levier de décompresseur
- 6 - Levier de frein AV
- 7 - Poignée gauche
- 8 - Levier de frein AR
- 9 - Levier de starter
- 10 - Bouton avertisseur
- 11 - Commutateur éclairage et clignotants
- 12 - Compteur de vitesse et totalisateur
- 14 - Jauge d'essence



Fig. 36



Fig. 37

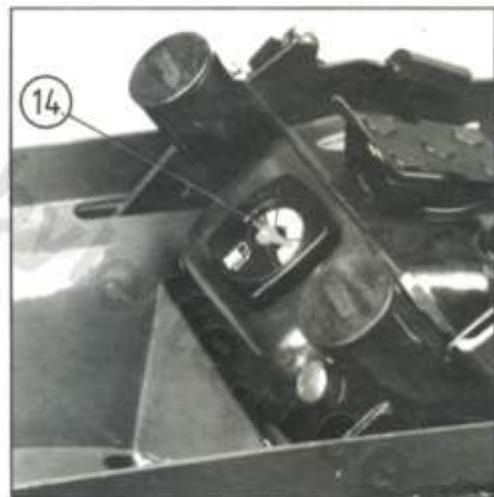


Fig. 38



Fig. 39

## ACCÈS AU BOUCHON DE RÉSERVOIR ET A LA JAUGE D'ESSENCE.

Avec la clé de contact, déverrouiller la selle et basculer celle-ci vers l'avant (figure 39).

enmobyette.free.fr

## MISE EN MARCHÉ (Moteur froid)

- Tourner la clé de contact sur la position C (figure 40).
- Abaisser le maneton du lanceur.
- Avec la main gauche, serrer la poignée de frein arrière et appuyer sur la manette de starter (9).
- Appuyer le pied sur le maneton, puis actionner le lanceur vigoureusement (figure 41).
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le starter (9) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante.

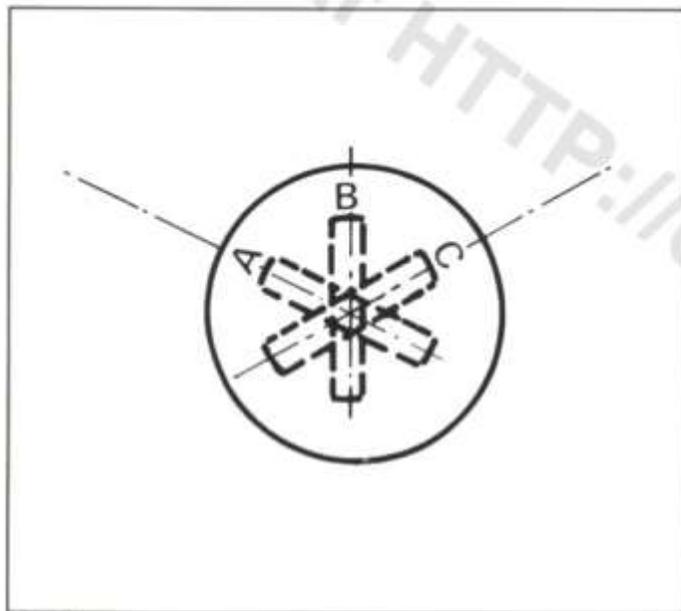


Fig. 40



Fig. 41

**NOTA** : EN PÉRIODE FROIDE, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres avant de lâcher la manette de starter (9).

POUR LES DÉPARTS A CHAUD, ne pas se servir de la manette de starter (9).

## RÉGLAGE DU GUIDON

- Pour avoir accès aux quatre vis de serrage du guidon, dévisser et retirer les trois vis de maintien du tableau de bord (figure 42).
- Desserrer les quatre vis et modifier la position du guidon (figure 43).
- Orienter le guidon de façon que l'écartement entre la traverse inférieure et la fourche soit de 2 cm (figure 43).
- Resserrer les quatre vis couple de serrage 1m-daN.



Fig. 42



Fig. 43

## PNEUS

Avant 2 1/4-17  
Arrière 2 3/4-17

N.B. 1 kg/cm<sup>2</sup> = 0,98 bar.

### Pressions de gonflage

1,8 bar  
2,2 bar

## ANTIVOL DE CASQUE

- La selle étant relevée, tirer le câble (B) situé dans le tube à l'arrière de la selle côté droit, le passer dans la boucle du casque, puis placer la boule (C) dans le logement (D) prévu à cet effet.
- Rabattre la selle puis verrouiller cette dernière.

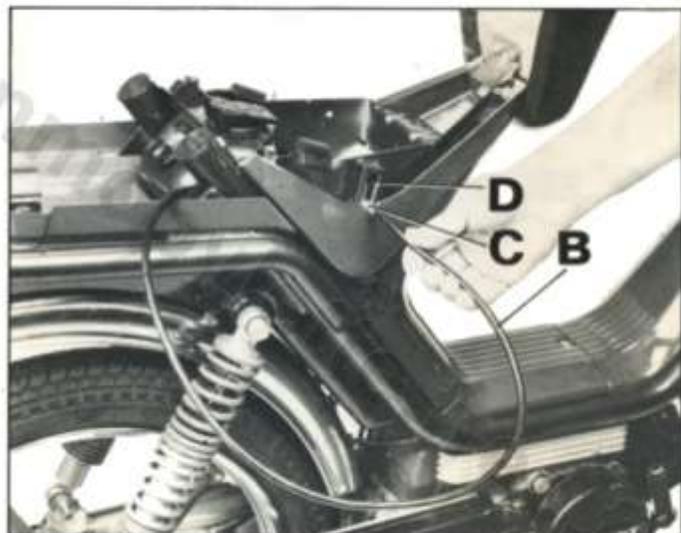
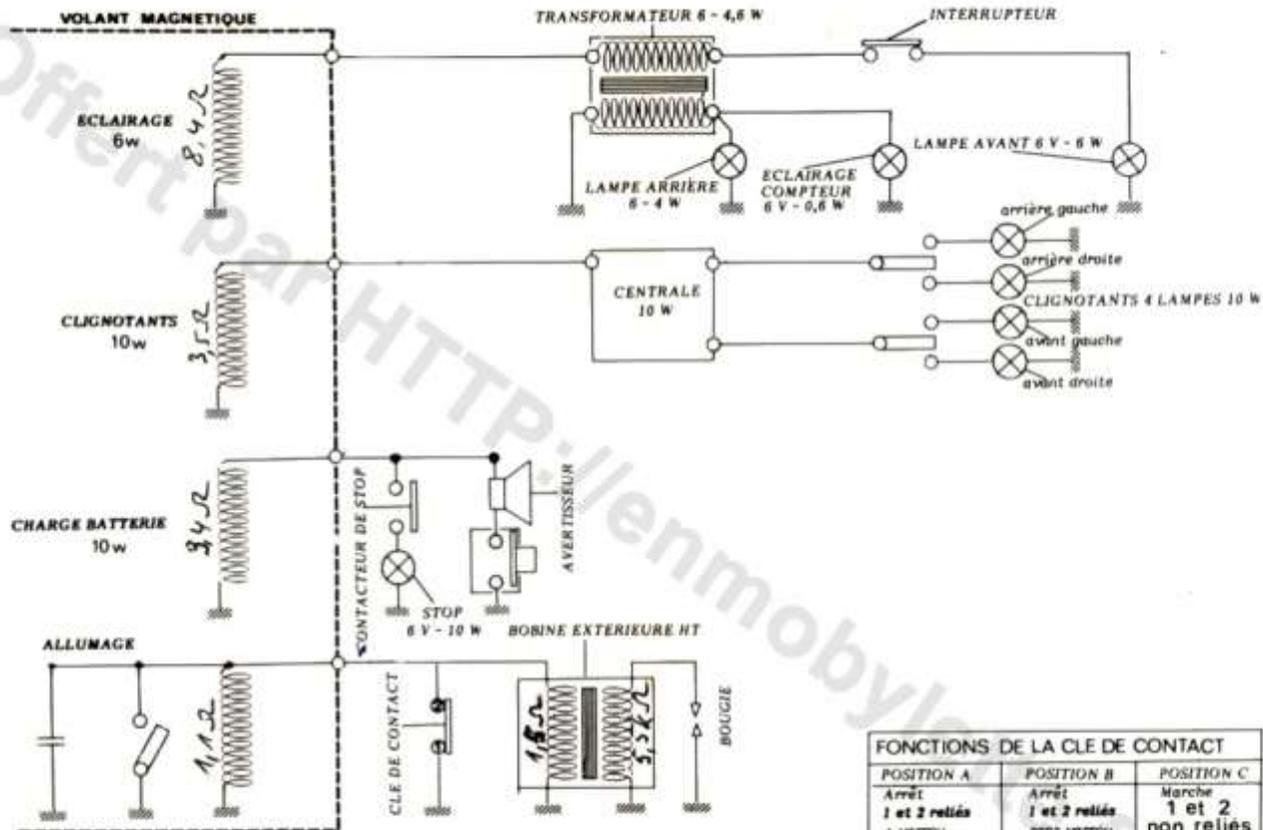


Fig. 44



## SCHEMA DE PRINCIPE

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

Offert par [HTTP://lenmol.com](http://lenmol.com)

IL FAUT EVITER :

- LE BRUIT...
- LES PARASITES ELECTRIQUES...
- LA FUMEE...

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

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

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

Et n'oubliez pas qu'un cyclomoteur PEUGEOT, s'entretient chez un concessionnaire 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.

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



**PEUGEOT**