

NOTICE D'UTILISATION

TSA

LE MEILLEUR RENDEMENT
EST OBTENU
PAR L'UTILISATION EXCLUSIVE

BP-ZOOM

OT PEUGEOT PEU
GEOT PEUGEOT

N° 54904 - Juin 74 - 15.000

Imp. LOOS - Saint-Dié - Paris

WM



Société anonyme régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les sociétés commerciales
Beaulieu - 25700 - Valentigney - France - R.C. - 55 - B - 45 - Montbéliard

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

Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 6 % d'huile fluide de bonne qualité. Il n'y a pas lieu d'augmenter cette dose pendant la période de rodage. Elle peut même être réduite à 5 % après les premiers 3 000 km. La capacité du réservoir est de 7,5 litres.

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

1 - Ouvrir le robinet d'essence en tirant le bouton placé à la base du réservoir.

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 :

- Fermer les gaz en tournant la poignée droite (4) dans le sens de la flèche.
- Appuyer à fond sur la manette de starter (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, relâcher le starter (3) et ouvrir progressivement les gaz.
- 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.
- Fermer les gaz en tournant la poignée droite (4) dans le sens de la flèche.
- Appuyer à fond sur la manette de starter (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 le starter (3), ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4).



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 (3). Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette de starter (3).

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 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.

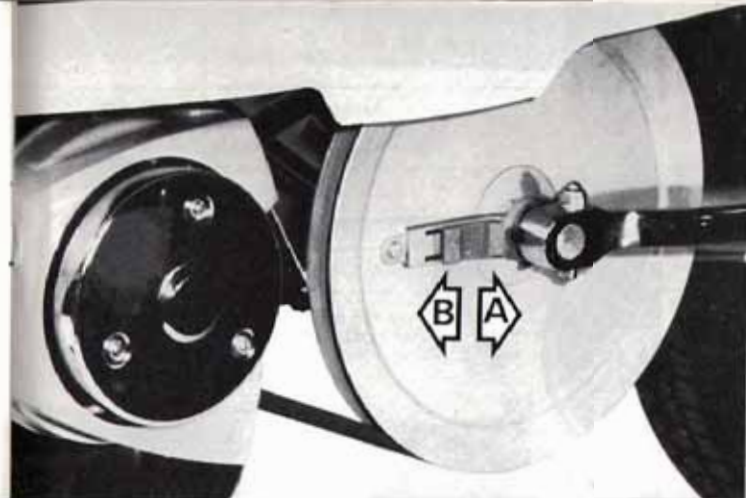
A l'arrêt le moteur continue à tourner, grâce à son embrayage automatique à disque.

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.

B



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.

A - position mise en vélo

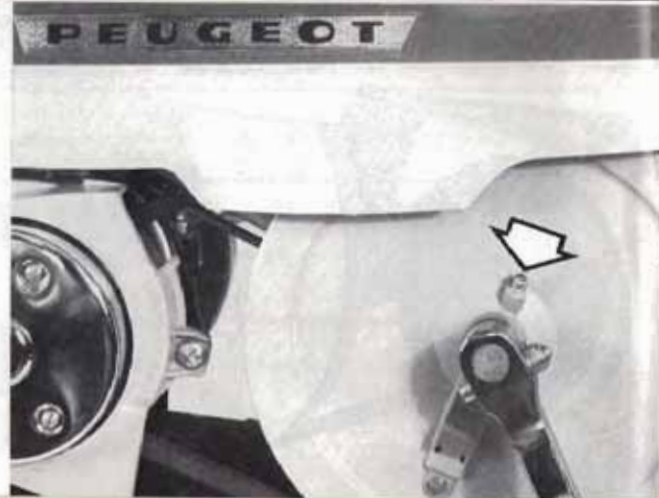
B - position de verrouillage

ENTRETIEN

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.



A faire tous les...

Points à graisser

Lubrifiants
préconisés

1.000 km

Chaîne de pédalier
Chaîne de transmission
Patin du tendeur de chaîne

HUILE
BP ENERGOL
SAE 30

Câbles de commande
Roue libre
Axe de béquille

BP Huile
Domestique

Poulie réceptrice (dessin ci-contre)

10.000 km
Graissage à faire
exécuter par l'une
ou l'autre de nos
stations-service

Articulation du moteur
Poulie motrice (**très faible quantité**)
Cuvettes supérieure et inférieure de direction
Pédalier
Pédales
Moyeu AV et AR
Cames de freins AV et AR
Fourche télescopique

GRAISSE
BP. LS2



DÉMULTIPLICATEUR DE COMPTEUR

Introduire la graisse à la pompe par le carré d'entraînement, après avoir débranché la commande (figure ci-contre).

BOUGIE

Lorsque au bout d'un certain temps votre cyclomoteur commence à démarrer difficilement ou à moins bien marcher, cela est dû la plupart du temps 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. 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

Il est parfaitement possible de modifier la position du guidon.

Débloquer les vis (A) des colliers et procéder à l'orientation du guidon, puis rebloquer.

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 suivant le carburant utilisé et c'est l'une des principales raisons pour lesquelles nous préconisons l'emploi exclusif du BP ZOOM.

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 BP net, ou d'un autre 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 de DEGOURDRONNEUR 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, pour ont 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.
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 vers le haut, et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.
- Débrancher la commande de compteur en la tirant vers le haut.
- Débloquer les écrous d'axe 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

- 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.
- 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.

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. 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** : Le réservoir d'essence comporte une réserve. En cas de panne sèche, incliner fortement le véhicule sur le côté gauche en appuyant la pédale sur le sol afin de transférer l'essence de la réserve dans le réservoir.

— **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 ci-contre situe le gicleur.

— **Bougie encrassée ou usée** : Pour le nettoyage et le réglage, se porter 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.





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 (6 V - 10 ampères). Ce fusible est situé dans le phare. 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 (Navette 6 V - 7 W).

Dans le cas où les vérifications ci-dessus ne donnent pas de résultats positifs ou pour toute autre anomalie, il y a lieu de confier la machine à l'un de nos agents.

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 carburant de première qualité, correctement dosé... BP-ZOOM.

... 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.

NOTES