

2 temps

2 lettres



Grâce au carburant spécial
BP ENERGIC 2 temps
plus de soucis de dosage
BP ENERGIC 2 temps
départ rapide à froid. Bougie
toujours propre 5 fois plus
de kilomètres sans décala-
minage.



Illustration: A. Gell

IMP SERVICE MONTBÉLIARD 10 000 - 2 - 59

NOTICE D'ENTRETIEN



2 VITESSES



Peugeot

LES CYCLOMOTEURS

Peugeot

2 vitesses



sommaire

PAGES

Caractéristiques	3
Carburateur	10
Carter transmission	5
Conditions de garantie	16
Décalaminage	15
Démontage du carburateur	11
» de la fourche télescopique	12
» du pot d'échappement	13
» de la roue arrière	12
Graissage	13
Indications avant la mise en route	4
Mise en route	6
Passage des vitesses	7
Ralentissement et arrêt	7
Réglage de la commande de changement de vitesses	14
Réglage du ralenti	11
» de la tension de chaîne motrice	12
Rodage	5
Vérification	13
Volant magnétique	8 - 9

caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course 40 mm. × 39 mm.

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 6 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm.

Transmission primaire : par chaîne sous carter

Entrainement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 Kms

Capacité du réservoir : 5 litres

Capacité du carter : 0 litre 200

Poids total approximatif : 45 Kgs

Vitesse en palier : 55 Kms h.

Pneu AV. et AR. : 23 × 2

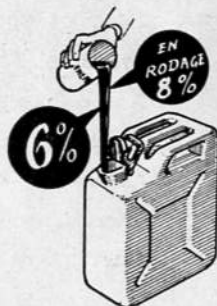
indications avant la mise en route

CARBURANT - Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 6% d'huile fluide de bonne qualité

Nous préconisons :
ENERGOL 2 temps, type HV.

En période de rodage (1 000 Kms environ) le mélange doit comporter 8% d'huile.

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



PNEUS : Vérifier la pression des pneus,
AV. : 1.500 AR. : 2.000
(A vérifier 2 fois par mois)

rodage

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

Pendant les 500 premiers Kms, ne jamais pousser à fond.

Ne pas dépasser les vitesses de :

En 1ère . . . 20 Km. h.

» 2ème . . . 40 Km. h.

Eviter de faire chauffer le moteur. Pour cela l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 Kms

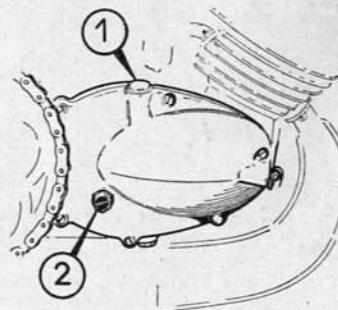
De 500 à 1.000 Kms, ne pas dépasser les régimes moyens du moteur soit :

En 1ère . . . 25 Km. h.

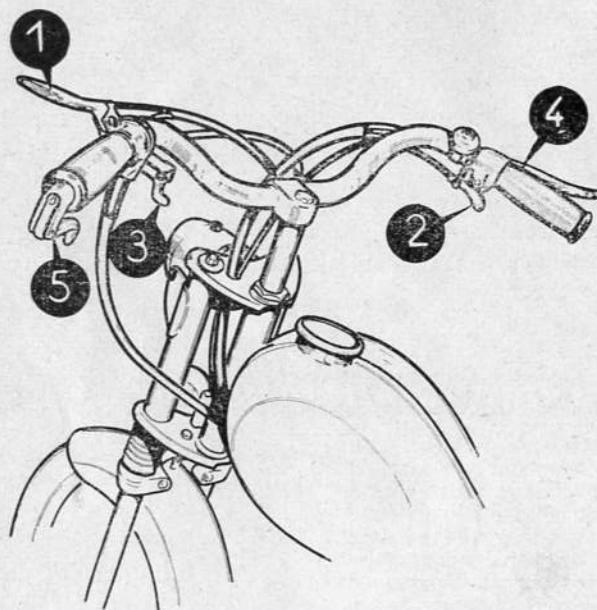
» 2ème . . . 45 Km. h.

carter transmission

La transmission primaire est faite par chaîne. son graissage est assuré par barbotage dans l'huile du carter. **Ne pas oublier avant la mise en service d'effectuer le niveau d'huile** en opérant de la façon suivante : enlever le bouchon du niveau (2) enlever le bouchon de remplissage (1). Verser par cet orifice de l'huile BP ENERGOL Motor-oil S.A.E. 30 jusqu'à ce que celle-ci apparaisse à l'orifice du niveau. (Capacité du carter 0 litre 200.)



mise en route



I - Ouvrir l'essence en tirant le bouton du robinet situé à la base du réservoir.

Mettre au point mort en plaçant le repère de la poignée (1) en face du 0.

II - Décompresser (2).

- III - Monter sur le cyclomoteur, pédaler et prendre un peu de vitesse.
- IV - Débrayer, se mettre en 2ème, en plaçant le repère de la poignée (1) en face du numéro 2.
- V - Lâcher le débrayage dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner des gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4).
- VI - Si le départ se fait en côte, (ou très chargé), se mettre en lère. On peut aussi lancer le moteur, le véhicule étant sur béquille.

Départ moteur froid

Appuyer également sur la manette d'air (3), et donner des gaz à moitié (poignée 4), après un court temps de marche, relâcher la manette d'air.

Régler les gaz, mais n'agir à fond que lorsque le moteur est chaud.

Passage des vitesses

Débrayer à fond, réduire les gaz, passer la vitesse ne plaçant le repère en face du N° 1 ou 2, qui correspond aux 1ère et 2ème 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 lère et d'embrayer en donnant les gaz.

Pour arrêter le moteur, décompresser.

le volant magnétique

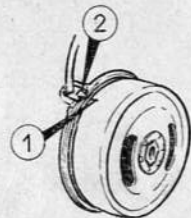
Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients d'agir avec précaution, toutefois :

1^o En cas de panne, lorsque la vérification de la bougie et du fil de la bougie n'a pas donné de résultat.

2^o Tous les 3.000 Kms, pour obtenir le rendement optimum du volant magnétique.

— L'utilisateur peut procéder comme suit.

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR



En tournant le volant dans le sens de la marche, amener en coïncidence le repère du rotor (1) avec le repère du stator (2). S'assurer que pour cette position, les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir (un papier à cigarette inséré entre les grains indiquera le commencement d'ouverture).

Si cette condition n'est pas remplie, dévisser la vis de blocage du support de contact, agir sur les crans de réglage et resserrer la vis de blocage.



B. VIS DE BLOCAGE

- 1 débloquer la vis B
- 2 introduire un tournevis entre les crans R et régler
- 3 rebloquer la vis B

R. CRAN DE RÉGLAGE

TRÈS IMPORTANT

Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ 4/10^e.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à 5/10^e.

Né jamais régler d'après l'écartement des grains de contact, la bonne marche du volant ne dépendant pas de leur écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des 2 repères (du stator et du rotor).

VÉRIFICATION DU POINT D'ALLUMAGE ET CALAGE DU VOLANT

- 1 - Retirer la bougie.
- 2 - Introduire une réglette graduée dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche; noter sur la réglette la position du point mort haut.
- 3 - Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 3 $\frac{m}{m}$. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la réglette graduée.
- 4 - S'assurer pour cette position du piston :
 - a) que les repères du rotor et du stator sont en regard.
 - b) que les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont remplies, le volant est bien calé. Sinon procéder comme suit :

- 5 - Libérer le rotor de son axe de la façon suivante :

Premier cas : Le rotor comporte une bague d'extraction Il suffit de desserrer l'écrou de blocage du rotor.

Deuxième cas : Le rotor ne comporte pas de bague d'extraction. Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-volant prévu à cet effet.

- 6 - Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position du piston, définie au paragraphe 3.
- 7 - Rebloquer le rotor en vérifiant qu'il ne tourne pas sur son axe au moment du serrage.
- 8 - Refaire le réglage du rupteur.

GRAISSAGE. - Mettre 2 ou 3 gouttes d'huile, pas plus, tous les 3.000 Kms sur le feutre de graissage de la came du rupteur.

