

**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.



Manufacture & Cell

**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<br>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 cm<sup>3</sup>

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

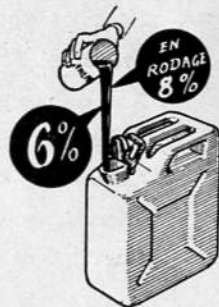
Nous préconisons :  
ENERGOL 2 temps, type HV.

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**

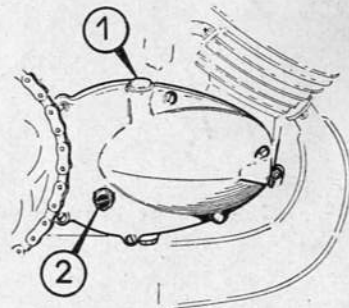
De 500 à 1.000 Kms, ne pas dépasser les régimes moyens du moteur soit :

En 1ère . . . 25 Km. h.

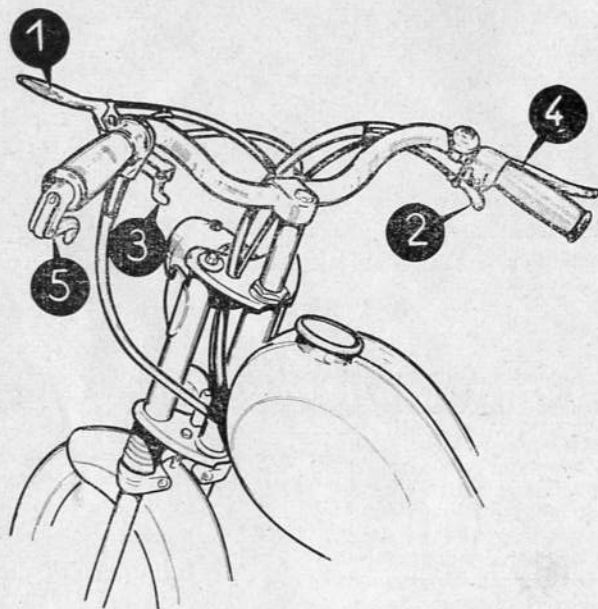
» 2ème . . . 45 Km. h.

## 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 en 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

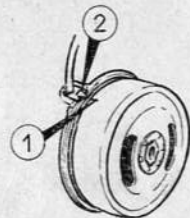
Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients d'agir avec précaution, toutefois :

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

2o 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 :

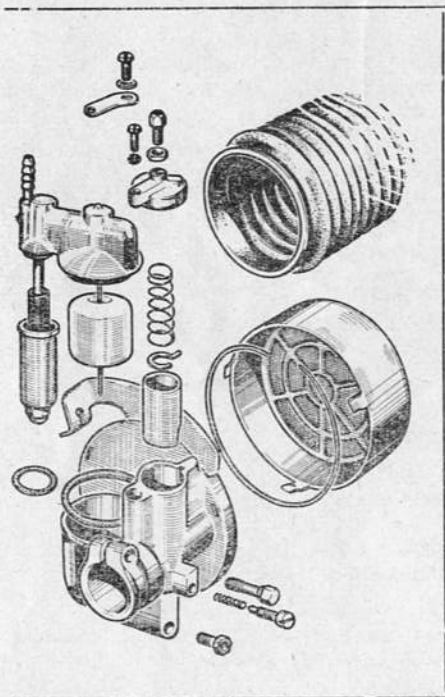
**Premier cas :** Le rotor comporte une bague d'extraction Il suffit de desserrer l'écrou de blocage du rotor.

**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.

## le carburateur



### Attention !

La prise d'air du carburateur se fait sous la selle par l'intermédiaire des tubes de cadre et de selle. Veiller à ce que l'orifice de ce tube soit toujours dégagé et que le dessus de selle en charge ne vienne obstruer le passage d'air

En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décantation.

Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

## Démontage du Carburateur

- Enlever le capotage gauche.
- Enlever le manchon caoutchouc de prise d'air.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur et sa commande vers l'arrière du moteur.
- Pour démonter le filtre à air, retirer le jonc et tirer la cartouche dans l'axe du carburateur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit et vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur.
- Replacer le jonc sur les 3 griffes.
- Remettre le manchon de caoutchouc.
- Démontage de la cuve de décantation : dévisser celle-ci par le 6 pans situé à sa base.

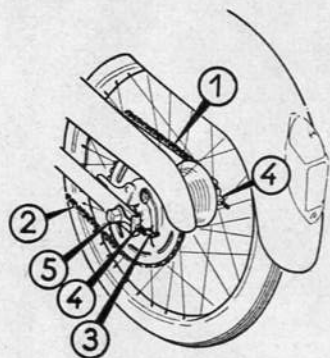
## Réglage du Ralenti

Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis sur le côté du carburateur.

- 1°) Retirer les capotages.
- 2°) Visser à fond la vis de réglage.
- 3°) Mettre en marche le moteur, (véhicule sur béquille), puis mettre la boîte de vitesses au point mort.
- 4°) Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.



## Démontage de la Roue Arrière



- Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.
- Dégraffer la chaîne motrice (2).
- Démontez la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant sans le dévisser l'arrêt de câble.
- Débloquer les écrous (5) et reculer la roue jusqu'à dégagement.

## Réglage de la Tension de Chaîne motrice

- Desserrer les 2 écrous d'axe.
- Visser les écrous des 2 tendeurs d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne soit tendue, **ne pas exagérer, la roue doit tourner librement** quelle que soit la position de la fourche arrière, pour les véhicules à suspension balancier. Bloquer les écrous d'axe, ensuite les écrous des tendeurs.

## Démontage de la Fourche télescopique

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident. En usage normal la fourche ne nécessite aucun entretien intérieur, en dehors du graissage.

En cas de nécessité, le démontage s'effectuera en dévissant les deux écrous placés à la partie supérieure, ce qui libérera la partie mobile fixée à la roue.

## Démontage du Pot d'échappement

- Dévisser l'écrou arrière.
- Retirer l'embout pour vérifier l'état de propreté des trous d'échappement, les nettoyer s'il y a lieu.

### TRÈS IMPORTANT

Ne pas percer de trous supplémentaires, le fonctionnement du moteur pourrait être gravement compromis.

## graissage

|           |   |   |
|-----------|---|---|
| 500 km.   | Boîte de Vitesses<br>vérifier et refaire le niveau                                  | } <b>BP</b><br><b>Motor oil</b><br><b>S.A.E. 30</b> |
| 1 000 km. | Fourche Télescopique<br>Roue Libre<br>Chaînes de Transmission<br>Cables de Commande |   |
| 3 000 km. | Boîte de Vitesse - Vidange  |   |
| 5 000 km. | Cuvettes Supérieures et<br>Inférieures de direction<br>Pédalier<br>Moyeux AV et AR  | } <b>Graisse</b>                                    |

L'articulation de la suspension arrière est à bague auto-lubrifiante et ne nécessite aucun graissage. Il est recommandé de ne pas utiliser au nettoyage d'essence ou de pétrole ce qui pourrait entraîner le grippage de l'articulation.

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

## Vérification

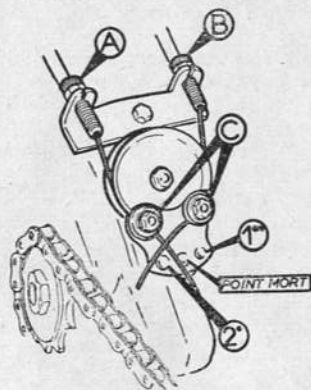
Tous les 1.000 Kms.

**BOUGIE :** Démontez la bougie et la nettoyez à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à  $4/10$  de  $\frac{mm}{m}$  environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal 35.

**CARBURATEUR :** Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.



## Réglage de la Commande de Changement de Vitesses



- Le cyclomoteur étant sur sa béquille, enlever le capotage gauche. Le réglage s'effectue au moyen de deux tendeurs (A et B) situés sur la plaquette arrêt de gaine. Au cas où ce réglage s'avérerait insuffisant il convient, d'opérer de la façon suivante :
- Revisser à fond les deux tendeurs A et B.
- Dévisser les écrous serre-câble (C) de la plaquette de verrouillage.

Mettre le repère de la poignée de changement de vitesses en face de 0.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort (cran du milieu) et s'assurer que la roue arrière tourne librement et n'entraîne pas le moteur.
- Tirer sur un câble avec une pince pour que la gaine soit bien appuyée, puis rebloquer l'écrou serre-câble.
- Même opération pour l'autre câble.
- S'assurer que le verrou à ressort s'engage bien dans le trou correspondant de la plaquette sinon, pour l'obtenir parfaite la tension des câbles, en agissant sur les tendeurs, puis rebloquer les contre-écrous de ces tendeurs.
- Après ce réglage, faites manœuvrer la poignée du guidon en faisant tourner la roue arrière pour verrouiller successivement les vitesses et le point mort en s'assurant que dans chaque position le verrou s'engage bien dans les alvéoles correspondantes.

Un mauvais verrouillage dans une position seulement n'est pas imputable à un mauvais réglage, mais simplement à un coincement du câble dans sa gaine qui par suite d'un déplacement peut former un coude prononcé. Dans ce cas, vérifier et corriger la position des gaines. Un graissage apportera également une amélioration.

## décalaminage

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité de l'huile employée pour le mélange.

Avec l'huile "ENERGOL" 2 temps type H.V. le moteur pourra parcourir 10.000 Km. sans exiger de décalaminage.

Avec certaines huiles le calaminage pourra se produire plus rapidement.

**ATTENTION!** Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur et augmente considérablement la calamine. S'assurer que la commande n'appuie pas sur la soupape lorsque l'on ne décompresse pas.

Tant que le moteur marche correctement ne pas se préoccuper de la calamine.

Si les performances du moteur baissent, s'il chauffe, s'il marche à 4 temps il y a lieu de démonter le pot d'échappement et son embout, de vérifier l'état des lumières du cylindre et des trous d'échappement du pot que la calamine peut obstruer partiellement.

Il suffira alors de la nettoyer.

Par suite un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, du dessus de piston, éventuellement des gorges du piston dans le cas de remplacement des segments défectueux par des neufs.

2° Le rodage de la soupape et du siège de décompresseur. Si la soupape paraît quelque peu détériorée, ne pas hésiter à la changer.

**IMPORTANT - Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.**

La remise en place des segments est délicate en raison des risques de casse et de déformation. D'autre part, la façon dont est fait le décalaminage ayant une très grande importance sur le comportement ultérieur du moteur, nous conseillons à l'usager de confier cette opération à l'une de nos agences

## **conditions de garantie**

Nos machines sont vendues avec garantie de 6 mois contre tout vice de construction résultant d'un défaut de matière ou de fabrication. Cette garantie est expressément limitée à la réparation ou au remplacement gratuit des pièces reconnues défectueuses sans qu'il puisse être jamais réclamé d'indemnité pour une cause quelconque, soit pour l'immobilisation de la machine, soit même à raison des accidents de personnes ou de choses qui pourraient survenir. Les frais d'emballage et de transport aller et retour, de démontage, de remontage et essai, etc..., sont à la charge du client.

Nous déclinons toute responsabilité en cas de modifications apportées à nos machines par des tiers.

Nos machines portent sur la plaque de constructeur et sur le carton un numéro et nous ne garantissons pas celles dont les chiffres seraient effacés ou martelés, toute tentative de modification ou de suppression dissimulant une fraude.

Nous recommandons à tout acheteur d'une machine de notre marque, d'exiger du vendeur un certificat de garantie.

Ce certificat doit mentionner le même matricule que celui figurant sur la machine et ne doit comporter ni surcharge, ni grattage.

Nous garantissons exclusivement comme machines de notre marque neuves, celles vendues par nos Agents officiels, les machines de notre marque détenues par tous autres commerçants ne peuvent être vendues que comme machines d'occasion.

Pour les pneumatiques et accessoires, notre garantie est limitée à celle du fabricant.

Nous recommandons aux propriétaires de machines de notre marque de n'en confier l'entretien ou la réparation qu'aux Agents de notre Maison. Ils doivent exiger sur les factures la garantie que les pièces employées pour la remise en état sont bien de notre fabrication, ceci pour déjouer les nombreuses contrefaçons.