

PEUGEOT

104

NOTICE
D'UTILISATION





CYCLES PEUGEOT

Société Anonyme régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les Sociétés Commerciales

Beaulieu 25700 - VALENTIGNEY - 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 3,7 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 l'arrivée du carburant en orientant sur O la manette du robinet d'essence.
- 2 - Lancer le moteur.



6



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 (4).
 - Appuyer à fond sur la manette d'air (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, donner un peu plus de gaz (4).
 - Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).
 - 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 (4).
 - Appuyer à fond sur la manette d'air (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 ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4), quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).

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 (3).

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

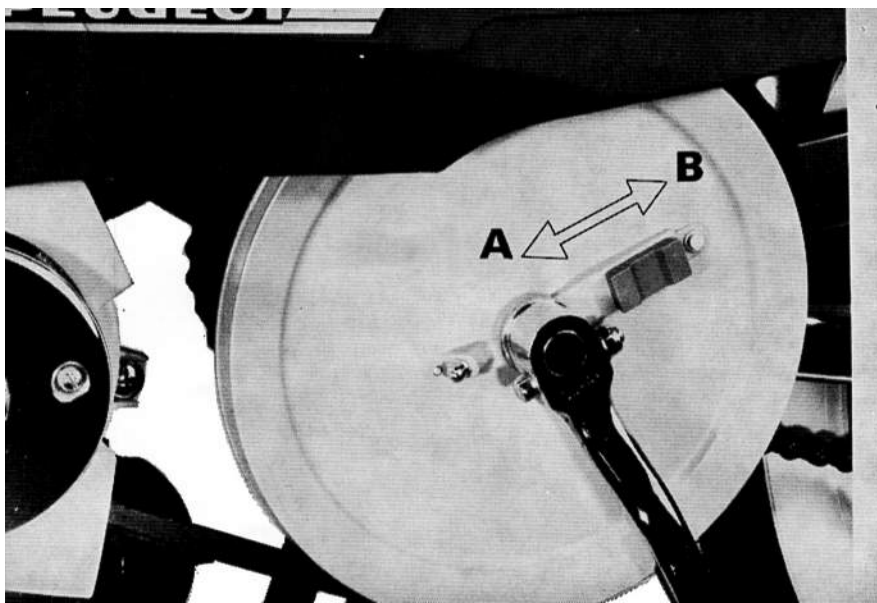
Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz. Si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

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.



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

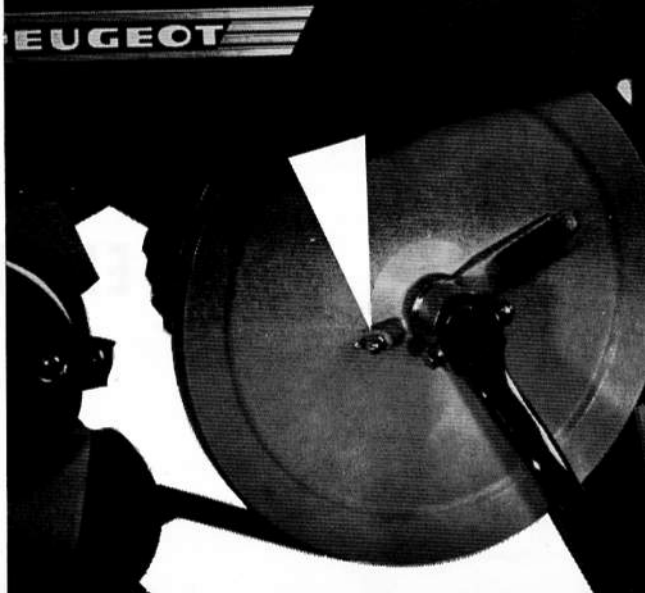


ENTRETIEN

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.



à faire tous les ...	Points à graisser	Lubrifiants préconisés
1.000 km	Chaîne de pédalier Chaîne de transmission Patin du tendeur de chaîne	BP ENERGOL SAE 30
1.000 km	Câbles de commande Roue libre Axe de béquille	BP Huile Domestique
10.000 km Graissage à faire exécuter par l'une ou l'autre de nos stations-service	Poulie réceptrice (dessin page 12) 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	BP. LS2

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 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.

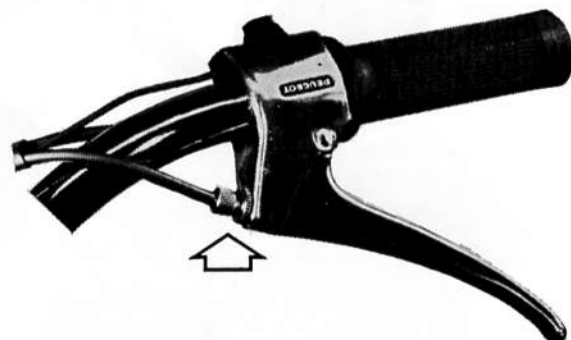
RÉGLAGE DES COMMANDES DE FREINS

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.





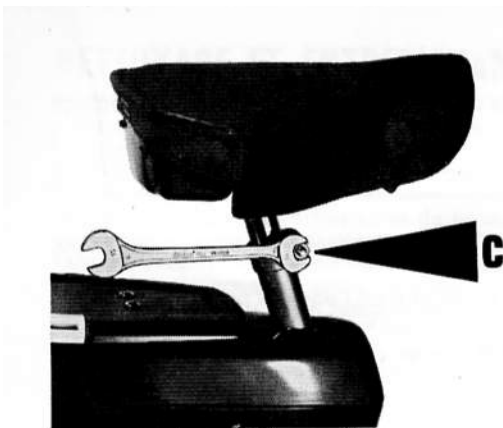
RÉGLAGE DU GUIDON

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 DE LA SELLE

- 1 - Réglage en hauteur :
Débloquer le boulon du collier (C).
Régler la position de la tige à la hauteur désirée puis rebloquer le boulon.
- 2 - Réglage souplesse :
agir sur l'écrou (A). En le dévissant, on augmente la souplesse. En le visant, on la diminue.
- 3 - Réglage de l'inclinaison :
Desserrer l'écrou (B), choisir l'inclinaison voulue puis resserrer cet écrou.



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 4000 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.

