

par Eric Glain

PEUGEOT SX5

chic et pas cher !

Peugeot, soucieux de rajeunir son image de marque, propose depuis maintenant quelques mois à la clientèle des 14-16 ans, un nouveau cyclomoteur sportif sophistiqué : le SX 5.

Peugeot a mis en cette machine beaucoup de sang neuf puisqu'elle est, entre autres,

le premier 50 cc de la marque qui soit équipé d'une boîte cinq vitesses à sélecteur au pied droit. Plus généralement, la ligne et le niveau de qualité des équipements font de ce cyclomoteur une assez séduisante petite moto !



PEUGEOT SX5



finesse des traits

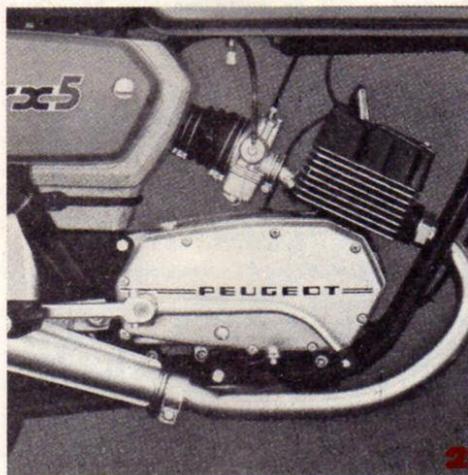
La ligne de ce 50 cc est résolument jeune et moderne. Les formes choisies pour le réservoir, les carters latéraux et la selle sont plus plaisantes que ce que la marque faisait il y a quelque temps. L'utilisation de coloris vifs et brillants (notre machine d'essai était « cognac »), l'emploi des chromes et du noir mat pour les poignées de commande et les commodos, le pot d'échappement relevé et le grand guidon contribuent grandement au caractère jeune de ce cyclo. L'esthétique est moderne tout en restant sobre. De plus, au premier coup d'œil, on remarque une disposition mécanique fonctionnelle et harmonieuse. Le bloc moto-propulseur s'inscrit bien dans le creux du cadre double berceau tubulaire peint en noir brillant. L'ensemble cylindre-culasse noir également, avec la tranche des ailettes du cylindre argent, est plaisant à l'œil. L'accessibilité semble être excellente, le cadre étant bien dégagé au-dessus de la culasse.

des équipements heureux

Un gros effort également a été fait au niveau des équipements. Le réservoir de grande capacité : 7,5 litres est effilé et bien dimensionné. L'équipement électrique a été soigné avec un phare de 130 mm Ø qui projette sur la route un faisceau efficace et un feu rouge arrière stop de bonnes dimensions. Les clignotants sont bien disposés et très visibles. Ils sont, avec le feu stop, alimentés par une mini-batterie de 6 volts. Les garde-boue avant et arrière sont en acier inoxydable. La selle est longue, ce qui vous permet de conduire dans plusieurs positions. De plus, elle est confortable, ce qui ne gâche rien !

les commandes

Les instruments de commande du véhicule sont disposés rationnellement. A la poignée gauche est incorporé le commutateur des clignotants, grande touche basculante, très pratique d'emploi, ainsi que le poussoir de klaxon. A main droite, sous le pouce, le décompresseur. Les leviers d'embrayage et de frein sont doux. Un seul compteur de vitesse sur ce cyclo, qui fait également office de totalisateur kilométrique. Le grand guidon et la selle longue procurent une position de conduite agréable. Même un pilote de grand gabarit ne sera pas gêné, les commandes tombant bien sous la main, et le pédalier se transfor-



mant aisément en repose-pieds grâce à une astuce Peugeot très simple.

mise en route

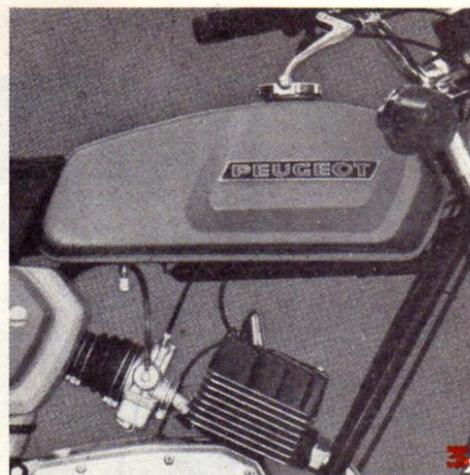
Rien de plus simple que de mettre en route le SX5, à condition que vous ne soyez pas en prise. Si vous l'êtes, il vous faudra pas mal de temps avant de retrouver le point mort puisqu'il n'y a pas de témoin lumineux. Un petit conseil : gardez-vous toujours au point mort, vous vous éviterez bien des déboires. L'ouverture de l'essence se fait en tirant vers le bas le bouchon placé à la base du réservoir. Le « starter automatique » s'actionne en enfonceant le volet d'air du carburateur, en appuyant sur une tige située sur ce dernier. Il suffit ensuite de mettre au point mort, de fermer les gaz, de décompresser, et de pédaler. C'est là que peut se produire le deuxième « os » de la manœuvre : vous avez oublié de relever le repose-pied gauche qui met en butée la pédale droite ! Ne cherchez pas à comprendre, c'est très simple, vous saisirez mieux sur une photo.

Dès que la pédale arrive au point bas, vous lâchez le décompresseur et le tour est joué. Comme vous voyez ce n'est pas plus compliqué que de faire démarrer une 750 Four !

Quant au volet d'air, il se relèvera automatiquement lorsque vous donnerez des gaz.

le premier galop

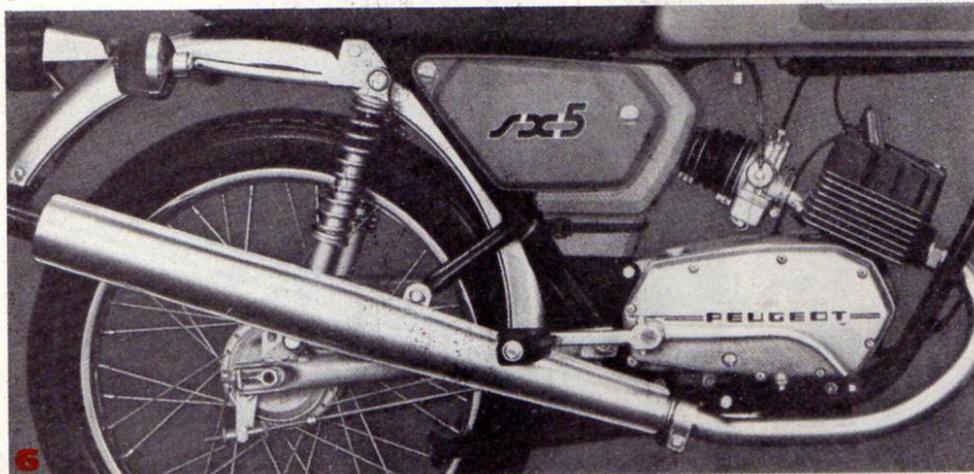
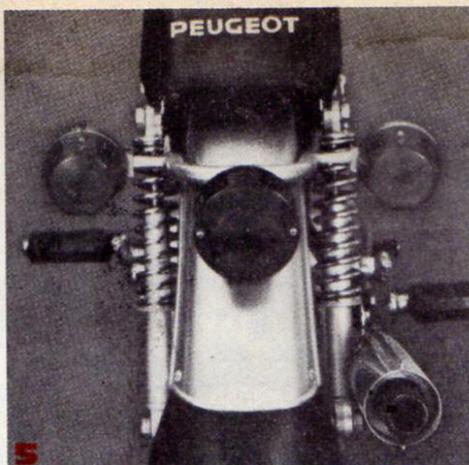
Une fois votre moteur lancé, il ne vous reste qu'à transformer la pédale droite en repose-pied pour vous élancer. Pour ce



faire, il suffit d'abaisser le repose-pied gauche qui actionne un doigt mobile passant sous la boîte de vitesses et sur lequel la pédale droite vient se mettre en butée. Le pied droit se trouve ainsi à bonne hauteur pour actionner le sélecteur. Il est dommage que Peugeot n'ait pas pensé à mettre ce dernier à gauche, ce qui aurait permis aux pilotes de se familiariser avec le passage des vitesses tel qu'ils le retrouveront la plupart du temps sur les vélomoteurs et motocyclettes qu'ils conduiront par la suite. Cette boîte est cependant assez douce, mais le nombre important de vitesses (5) en rend la précision parfois nébuleuse. L'absence de voyant de point mort n'est pas là pour simplifier les choses. Avec un peu d'habitude on parvient à trouver le point mort et à se rappeler vaguement quelle vitesse est engagée. Je sais bien qu'une boîte à trente-six vitesses donne une allure plus sport, mais en mettre autant sur un moteur de 50 cc, bridé de plus, m'a toujours choqué !

impressions de conduite

Le SX5 Peugeot se conduit très facilement. Sa légèreté et une puissance moteur facilement exploitable le rendent maniable. Ses reprises sont bonnes et son aptitude en côte est surprenante. Le niveau sonore ne gêne pas, bien que le son en soit un peu métallique. La bonne disposition des instruments de commande permet une conduite sans effort. La rigidité de l'ensemble, grâce au cadre double berceau tubulaire, est bonne, malgré un accord un peu scabreux entre la fourche avant et les amortisseurs arrière. La fourche télescopique talonne avec une facilité déconcertante au moindre freinage violent ou au plus petit chaos. La section des pneumatiques est en revanche bien adaptée au modèle.



bilan

Mon impression de conduite d'ensemble a été très favorable. Ce cyclomoteur est luxueusement équipé et, qui plus est, de bonne qualité. Sa disposition des instruments de commande est rationnelle et le SX 5 ne semble pas receler de vice caché. Sa conduite, agréable et sportive, en fait un engin très plaisant et qui devrait séduire bon nombre de cyclomotoristes.

1. Le petit compteur sport, qui fait également office de totalisateur kilométrique. Le réservoir, en revanche, ne ferme pas à clef.
2. Le nouveau bloc moto-propulseur Peugeot : c'est la première fois que cette marque produit un cinq vitesses à changement au pied. Dommage que le sélecteur soit à droite, ce qui ne familiarise pas les futurs pilotes avec la conduite d'un vélomoteur ou d'une motocyclette.
3. Le réservoir, de ligne moderne et jeune, contient 7,5 litres de mélange à 6 %. Notez la présence d'une pompe à sa partie inférieure.
4. Le tambour avant de diam. 90 mm est efficace pour ce type de véhicule. Les roues sont des 2,25 x 17" à l'avant et 2,75 x 17" à l'arrière avec valve Schraeder.
5. Le feu stop, de bonne dimension, est alimenté par une batterie de 6 V, ainsi que les clignotants.
6. L'esthétique de l'ensemble est assez réussie, avec ce pot relevé et l'usage bien dosé de l'aluminium, du noir mat et de coloris gais.
7. Clignotants, bloc optique de diam. 130 mm et klaxon, un équipement rationnel, complet et de bonne qualité. De plus, les commodos sont extrêmement pratiques.

fiche technique

PEUGEOT SX 5

MOTEUR

Type et nombre de cylindres : monocylindre deux temps.
 Refroidissement : par air.
 Alésage : 38 mm.
 Course : 44 mm.
 Cylindrée : 49,9 cc.
 Taux de compression : 7,4 à 1.
 Puissance : 2 ch.
 Régime : 5 300 tr/mn.
 Régime de couple maximum : 3 900 tr/mn.
 Allumage : par volant magnétique Peugeot haute tension.
 Source d'énergie : batterie 6 v - 10 Ah.
 Lubrification : par mélange à 6 %.
 Carburateur : Gurtner.
 Diamètre de passage des gaz : \varnothing 14 mm.
 Démarrage : par pédalier faisant kick.

TRANSMISSIONS

Type : bloc motopropulseur, boîte de vitesses à 5 rapports.
 Transmission primaire : par engrenages.
 Rapport de démultiplication primaire : 0,38.
 Transmission secondaire : par chaîne.
 Rapport de démultiplication secondaire : 0,36.
 Rapports internes de boîte :
 1. 0,21
 2. 0,285
 3. 0,37
 4. 0,465
 5. 0,575.

PARTIE-CYCLE

Cadre : fermé double berceau en tubes.
 Suspension avant : fourche télescopique.
 Suspension arrière : bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.

FREINS

AV : à tambour simple came.
 Diamètre du tambour : 90 mm.
 AR : tambour simple came.
 Diamètre du tambour : 100 mm.

ROUES

Jantes : 17" acier.
 Pneus AV : 2,25 x 17" - AR : 2,75 x 17".

DIMENSIONS PRINCIPALES

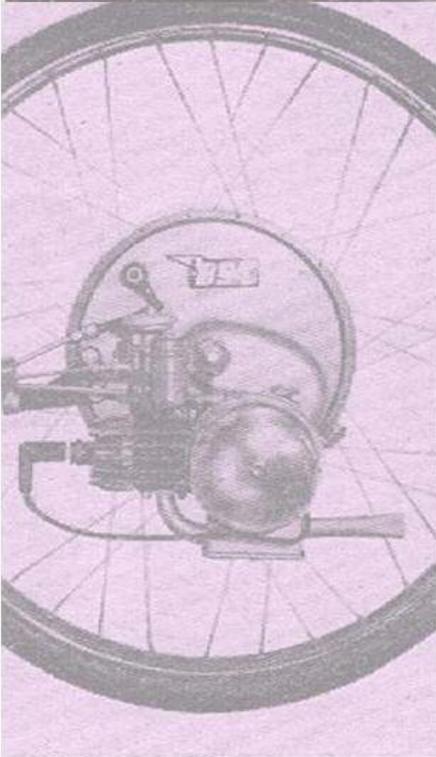
Longueur hors tout : 1 790 mm.
 Largeur hors tout : 710 mm.
 Empattement : 1 180 mm.
 Garde au sol : 190 mm.
 Poids à sec : 70 kg.

CAPACITES

Réservoir d'essence : 7,5 litres.
 Constructeur : Cycles Peugeot, Beau-lieu, 25700 Valentigney.

Prix : 3 250 F.

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk