

"TOUT POUR LA MOTO"

DUCHASSAULT

MOTOCYCLISTE
GOURPILRE

Téléphone 35

le meilleur rendement
de votre
par l'utilisation exclusive

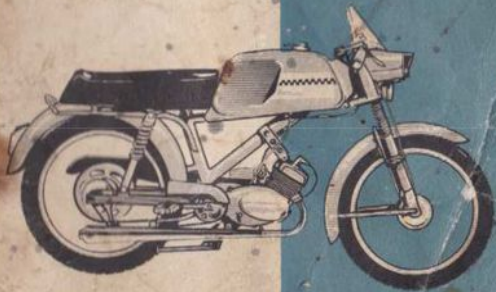
BB

de **BP-ZOOM**

QUELQUES CONSEILS
POUR L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN DE VOTRE

BB3 SP "M"

Sport



BB3 SP "M"

SPORT

Sommaire

	Pages
Caractéristiques	2
Carburateur	8
Carter transmission	11
Décalaminage	14
Démontage du carburateur	9
Démontage de la fourche télescopique	12
Démontage du pot d'échappement	12
Démontage de la roue arrière	10
Graissage	11
Indications avant la mise en route	3
Mise en route	4
Passage des vitesses	5
Ralentissement et arrêt	6
Régulation de la commande de changement de vitesses	13
Régulation du ralenti	9
Réglage de la tension de chaîne motrice	10
Rodage	3
Vérification bougie	12
Volant magnétique	6-7

Caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Course 39 mm

Alésage - 40 mm

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 7,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 2,5 mm

Transmission primaire : par chaîne sous carter

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1,8 litre à 2,2 litres aux 100 km

Capacité du réservoir : 10 litres

Capacité du carter : 0,200 litre

Poids total approximatif : 53 kg

Pneu AV : 17 - 2,25 - Pression 1,6 kg

Pneu AR : 17 - 2,75 - Pression 2 kg

ÉCLAIRAGE

Lampe phare : 6 volts, 6 watts

Lanterne AR : 6 volts, 1,8 watt

Volant magnétique : 8 watts

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 le :

BP ZOOM

mélange spécial dont la constance et la qualité sont garanties par sa présentation en bidons capsulés.

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

**EN PÉRIODE DE RODAGE (1.000 km environ),
IL EST CONSEILLÉ D'AJOUTER AU BP ZOOM,
2 % D'HUILE ENERGOL 2 TEMPS TYPE HV.**

Rodage

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

Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser la vitesse de :

En 1 ^{re}	15 km/h.
2 ^e	25 km/h.
3 ^e	35 km/h.

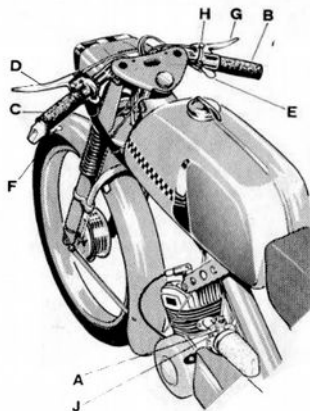
Eviter de faire chauffer le moteur. Pour cela l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 km.

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

En 1 ^{re}	20 km/h.
2 ^e	30 km/h.
3 ^e	40 km/h.

Mise en route



- A - Volet d'air
- B - Gaz
- C - Chang. de vitesse
- D - Débrayage
- E - Décompresseur
- F - Frein avant
- G - Frein arrière
- H - Bouton avertisseur
- J - Réglage du ralenti

1. - Ouvrir l'arrivée du carburant en tirant sur le bouton placé à la base du réservoir côté droit.
 2. - Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut lancer le moteur de deux façons :
 - A) Soit par action au pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille.
- Fermer le volet d'air en appuyant sur la tige (A).
 - Débrayer (D) et passer la troisième vitesse, l'index de la poignée tournante (C) étant placé en face du n° 3.
 - Lâcher la poignée d'embrayage.
 - Ouvrir légèrement les gaz (poignée B), le volet d'air (A) ne doit pas remonter.

- Appuyer à fond sur la manette de décompresseur.
- Actionner vivement la pédale au pied sur un tiers de tour environ en lâchant le décompresseur (E) lorsqu'elle arrive au point bas.
- Quand le moteur commence à tourner, passer au point mort en mettant l'index de la poignée tournante (C) en face du n° 0.

B) Soit en pédalant,

- Fermer le volet d'air en appuyant sur la tige (A).
- Ouvrir légèrement les gaz (poignée B). (Le volet d'air ne doit pas remonter).
- Pédaler quelques mètres, débrayer (D) passer la troisième vitesse, l'index de la poignée (C) étant placé en face du n° 3.
- Appuyer à fond sur la manette de décompresseur (E), ensuite embrayer (D).
- Lâcher le décompresseur (E) en ouvrant progressivement les gaz (B).

IMPORTANT. — Le volet d'air se relève automatiquement en donnant des gaz.

Attendre l'échauffement du moteur pour agir à fond sur la poignée des gaz.

En période froide, pour mettre le moteur à température, nous recommandons de rouler une ou deux minutes avec une ouverture minimum des gaz. Pour cela agir sur la poignée des gaz pour obtenir une ouverture convenable, sans toutefois déclencher l'ouverture du volet d'air.

Pour le départ moteur chaud, même opération mais ne pas descendre le volet d'air et ouvrir les gaz au 1/3 de la course.

Passage des vitesses

Débrayer à fond, réduire les gaz, passer la vitesse en plaçant le repère en face du n° 1, 2 ou 3 qui correspond aux 1^{re} et 2^{es} et 3^{es} 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.

Nous conseillons un réglage des commandes après les 500 premiers kilomètres.

Ralentissement et arrêt

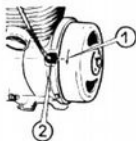
Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz ; si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner, débrayer avant l'arrêt complet. Pour repartir, il suffit de se mettre en 1^{re} et d'embrayer en donnant les gaz. Pour arrêter le moteur, décompresser.

Le volant magnétique

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients, lorsque le contrôle de la bougie et du fil de bougie n'a pas donné de résultat, de faire procéder à une vérification de l'appareil par l'un de nos agents.

Nous donnons néanmoins ci-dessous les modes opératoires de vérification et de réglage.

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR



Conditions essentielles d'un bon allumage :

Les contacts du rupteur doivent commencer à s'ouvrir lorsque les repères du rotor et du stator sont en coincidence.

Pour ce contrôle, procéder de la façon suivante :

— Faire tourner le rotor dans le sens de la marche jusqu'à obtenir l'ouverture des contacts.

— Insérer entre les deux contacts une bande de papier à cigarette, puis faire tourner le rotor dans le sens contraire de sa marche, juste ce qu'il faut pour pincer la bande de papier entre les contacts.

— Ensuite, de la main droite, faire tourner très lentement le rotor dans le sens de la marche jusqu'à ce que le papier tenu par la main gauche soit libéré.

— Si le décollage ne s'est pas effectué repères en coincidence, procéder au réglage suivant :

Les repères du rotor (1) et du stator (2) étant en coincidence, débloquer la vis de fixation du support réglable, puis avec un tournevis, agir sur les crans de réglage jusqu'à obtenir le décollage des contacts, puis rebloquer la vis.

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.

Ne 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 deux repères (du stator et du rotor).

VÉRIFICATION DU POINT D'ALLUMAGE ET CALAGE DU VOLANT

1. - Retirer la bougie.
2. - Introduire une règle 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 règle 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 2 à 2,5 mm. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la règle 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 : Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-volant.
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. - Vérifier et refaire le réglage du rupteur comme indiqué page 6.

Graissage. - Le feutre de graissage de la came du rupteur est imprégné avec une graisse spéciale pour assurer un graissage correct pendant 15 à 20.000 km.

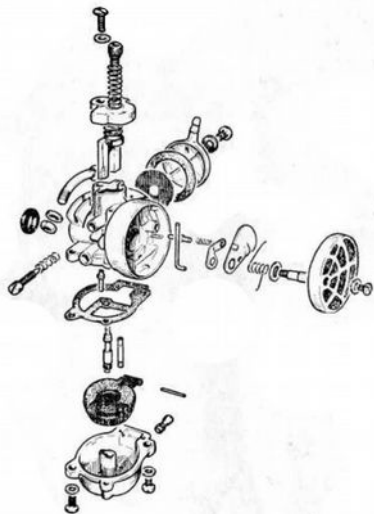
A ce kilométrage, ne pas ajouter d'huile qui pourrait provoquer des ennuis d'allumage.

Nous conseillons plutôt à nos clients de faire remplacer le feutre desséché par un feutre neuf.



1. DÉBLOQUER LA VIS B
2. INTRODUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET RÉGLER
3. REBLOQUER LA VIS B

Le Carburateur GA 14



En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décantation à l'essence pure.

Démontage du Carburateur

- Fermer le robinet d'essence.
- Enlever le silencieux d'admission.
- Dévisser la vis et retirer la cartouche du filtre dans l'axe du carburateur.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur et sa commande vers l'arrière du moteur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit, vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur, remettre la vis et la bloquer.
- Remettre le silencieux d'admission.
- Nettoyage du filtre d'essence : dévisser la vis maintenant le couvercle d'arrivée d'essence situé sur le côté du carburateur.
Nettoyer le filtre et le couvercle à l'essence pure.

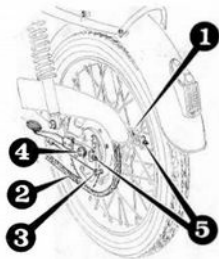
Réglage du Ralenti

Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule.

Ce réglage se fait par une vis située sur le côté du carburateur.

- 1) Visser à fond la vis de réglage.
- 2) Mettre en marche le moteur, (véhicule sur béquille), puis mettre la boîte de vitesses au point mort.
- 3) Fermer complètement les gaz.
- 4) Le moteur étant chaud et le volet d'air ouvert, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.

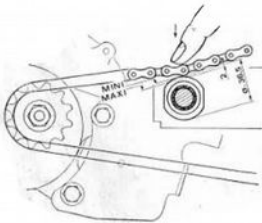
Démontage de la Roue arrière



- Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.
- Dégraifer 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 (4) la pédale du frein reste fixée au cadre.

Réglage de la Tension de Chaîne motrice

- Desserer les 2 écrous d'axe (4).
- Visser les écrous des 2 tendeurs (5) 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.



En appuyant avec l'index sur la chaîne, l'enfoncement mesuré par rapport à l'axe d'articulation de la fourche arrière, doit correspondre aux indications du croquis ci-contre.

Bloquer les écrous d'axe (4), ensuite les contre-écrous des tendeurs (5).

Graissage

500 km	Boîte de vitesses Vérifier et retaire le niveau	BP ÉNERGOL Motor-oil S.A.E. 30
1.000 km	Compteur Chaîne de transmission	
	Roue libre - Câbles et commandes,	
3.000 km	Boîte de vitesses - Vidange	BP ÉNERGREASE L 2 MULTIPURPOSE
5.000 km	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier - pédales Moyeux AV et AR, Comes de frein	

Fourche

Cette fourche ne nécessite aucun graissage, celui-ci ayant été fait une fois pour toutes au moment du montage.

Toutefois, un nettoyage des parties coulissantes visibles au travers des spires des ressorts est recommandable tous les 5.000 km environ.

Suspension Arrière

L'articulation de la suspension arrière est à bague autolubrifiante et ne nécessite aucun graissage.

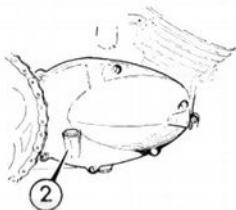
Il est recommandé de ne pas utiliser au nettoyage, d'essence ou de pétrole ce qui pourrait entraîner le grippage de l'articulation.

ATTENTION. - Ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

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 (2). Verser par cet orifice de l'huile BP ENERGOL Motor-oil SAE 30 jusqu'à ce que celle-ci apparaisse à l'orifice.

(Capacité du carter 0,200 litre).



Vérification de la Bougie

Tous les 1.000 km démonter la bougie et la nettoyer à la brosse métallique, vérifier l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10 de mm environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal 34 S.

Démontage du Pot d'échappement

Pour le nettoyage du pot d'échappement, il suffit de dévisser la vis située sur l'embout de sortie, de retirer le tube central et de le nettoyer.

Au remontage, ne pas oublier de replacer le frein de vis et de le refermer.

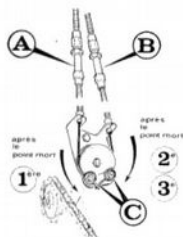
TRÈS IMPORTANT

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

Démontage de la Fourche télescopique

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident. Celui-ci nécessite une clé spéciale, il est recommandé de s'adresser à l'un de nos concessionnaires. En usage normal, la fourche ne nécessite aucun entretien intérieur.

Réglage de la Commande de Changement de Vitesses



— Le cyclomoteur étant sur sa béquille.

Le réglage s'effectue au moyen de deux tendeurs (A et B) situés sur les câbles et gaines.

Au cas où ce réglage s'avérerait insuffisant il convient, d'opérer de la façon suivante :

- Mettre le repère de la poignée de changement de vitesses en face du chiffre 2 (2^e vitesse).
- Revisser à fond les deux tendeurs A et B.
- Dévisser les écrous serre-câbles (C).

— S'assurer que le secteur sur le moteur est bien verrouillé en position 2^e. (La position 2^e du secteur se trouve immédiatement après le point mort lorsque l'on tourne le secteur dans le sens des aiguilles d'une montre).

- Tirer sur un des câbles avec une pince pour que la gaine soit bien appuyée sur l'arrêt de gaine, et bloquer l'écrou serre-câble.
- Effectuer la même opération sur l'autre câble.
- 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 les verrouillages poignée-moteur correspondent.

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 du carburant utilisé.

Avec le mélange 2 Temps BP ZOOM le moteur pourra parcourir un nombre important de kilomètres sans exiger de décalaminage.

ATTENTION !

Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur, cause une forte diminution de puissance 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, de la lumière d'échappement du cylindre, du dessus du 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 changer l'ensemble du décompresseur.

IMPORTANT. -

- Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.
- Ne pas serrer les écrous de culasse le moteur étant chaud.
- Obligatoirement les écrous seront bloqués en quinconce et serrés modérément.

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.