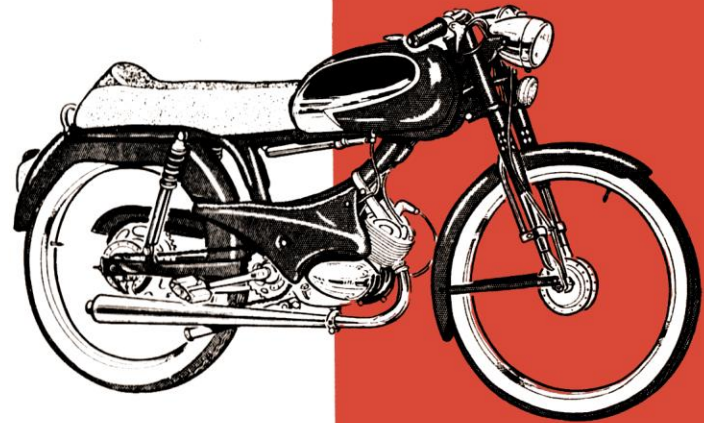


*notre*

**BB 3**

*Sport*



le meilleur rendement  
de votre  
par l'utilisation exclusive

**BB**

de **BP-ZOOM**

**G. CERVELLE**  
**Cycles et Motos PEUGEOT**  
17, rue Emmanuel-Liais  
— CHERBOURG —  
Tél. 4.38 R.C. 59A 336

***BB 3***

***SPORT***

## **sommaire**

	<u>PAGES</u>
Caractéristiques . . . . .	3
Carburateur . . . . .	10
Carter transmission . . . . .	5
Décalaminage . . . . .	16
Démontage du carburateur . . . . .	11
» de la fourche télescopique . . . . .	12
» du pot d'échappement . . . . .	14
» de la roue arrière . . . . .	12
Graissage . . . . .	13
Indications avant la mise en route . . . . .	4
Mise en route . . . . .	6-7
Passage des vitesses . . . . .	7
Ralentissement et arrêt . . . . .	7
Réglage de la commande de changement de vitesses . . . . .	15
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 : 7,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm. à 3,5 mm.

Transmission primaire : par chaîne sous carter

Entrainement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 2 litres 400 aux 100 Kms - moyenne

Capacité du réservoir : 8 litres

Capacité du carter : 0 litre 200

Poids total approximatif : 49 Kg

Pneu AV. : 23 × 2

Pneu AR. : 23 × 2,25

ÉCLAIRAGE :

Lampe phare 6 V 1 Ampère

Lanterne AR. 12 V. 0.5 Ampère

# 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 :

## **B P 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 Kms environ), il est même conseillé d'ajouter au **B P ZOOM**, 2 % d'huile **ENERGOL 2 Temps type H V.**



**PNEUS** : Vérifier la pression des pneus,

	AV	AR
SOLO	1.600	2.000
DUO	1.800	2.300

(A vérifier 2 fois par mcis )

## **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 la vitesse de :

- En 1ère . . . 20 Km. h.
- » 2ème . . . 30 Km. h.
- » 3ème . . . 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**

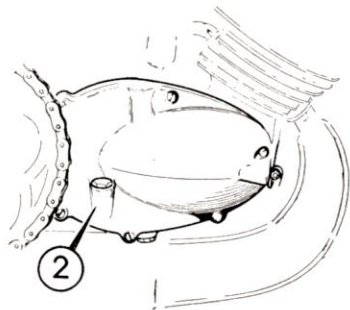
De 500 à 1.000 Kms, ne pas dépasser les régimes moyens du moteur soit :

- En 1ère . . . 25 Km. h.
- » 2ème . . . 35 Km. h.
- » 3ème . . . 45 Km. h.

## **carter transmission**

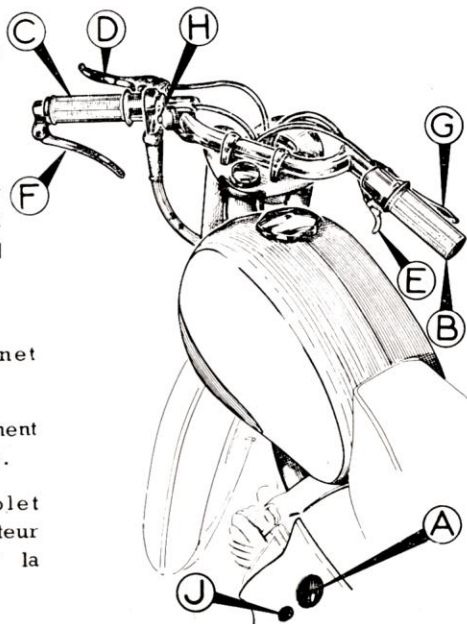
La transmission primaire est faite par chaîne. son graissage est assuré par barbotage dans l'huile du carter. **Ne pas oublier avant la mise en service d'effectuer le niveau d'huile** en opérant de la façon suivante : enlever le bouchon (2). Verser par cet orifice de l'huile **BP ENERGOL Motor-oil S.A.E.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

(Capacité du carter 0 litre 200.)



## **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



### **Moteur froid**

1. Ouvrir le robinet de carburant.
2. Fermer complètement les gaz (poignée B).
3. Fermer le volet d'air du carburateur en appuyant sur la tige (A.)
4. Mettre en 2<sup>e</sup> vitesse, l'index de la poignée tournante (C) en face du n° 2.
5. Débrayer (D) pédaler quelques mètres et embrayer en décompressant (levier E.)
6. Dès que le moteur tourne, lâcher le décompresseur (E) et donner progressivement des gaz (poignée B),

NOTA :

### **Moteur froid**

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.

**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.

### **Moteur chaud**

Mêmes opérations 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<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup> 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.

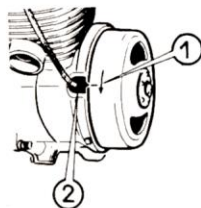
Pour repartir, il suffit de se mettre en lère et d'embrayer en donnant les gaz.

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, en cas de panne, lorsque la vérification de la bougie et du fil de la bougie n'a pas donné de résultat, de procéder comme suit, mais avec beaucoup de précautions,

## 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.

### 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 dépend pas de leur écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement in-

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

diqué 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  $3 \frac{m}{10}$  à  $3,5 \frac{m}{10}$ . 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.

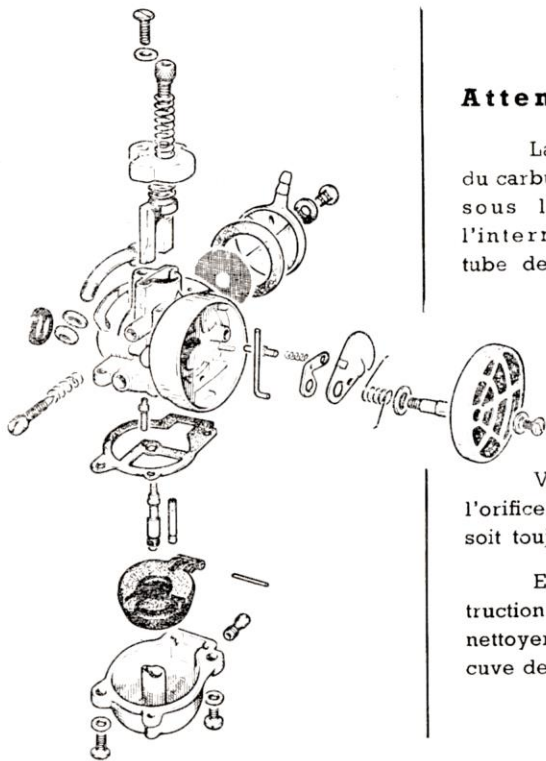
**GRAISSAGE** - Le feutre de graissage de la came du rupteur est imprégné avec une graisse spéciale pour assurer un graissage correct pendant 15 à 20.000 kms.

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.

## le carburateur

TYPE G A. 14



### Attention !

La prise d'air du carburateur se fait sous la selle par l'intermédiaire du tube de cadre.

Veiller à ce que l'orifice de ce tube soit toujours dégagé.

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

Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

## Démontage du Carburateur

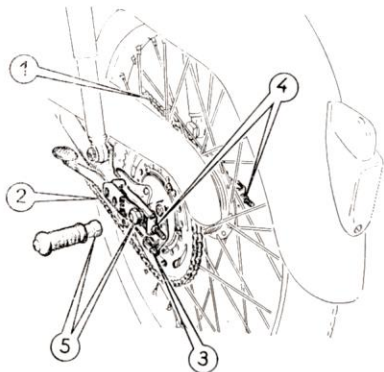
- Enlever le capotage gauche.
- Enlever le manchon caoutchouc de prise d'air.
- Dévisser la vis et retirer la cartouche du filtre dans l'axe du carburateur.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur et sa commande vers l'arrière du moteur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit, vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur, remettre la vis et la bloquer.
- Remettre le manchon de caoutchouc.
- 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, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis située sur le côté du carburateur et accessible par un trou ménagé sur le capotage gauche.

- 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.
- Dégrafer 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)

la pédale du frein reste fixée au câble.

## Réglage de la Tension de Chaîne motrice

- Desserrer les 2 écrous d'axe (5)
- Visser les écrous des 2 tendeurs (4) 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 (5), ensuite les écrous des tendeurs (4).

## 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.

## graissage

500 km.	Boîte de Vitesses vérifier et refaire le niveau	<b>BP ÉNERGOL</b> <b>Motor-oil</b> <b>S.A.E. 30</b>
1 000 km	Fourche Télescopique - Compteur Chaîne de Transmission	
3 000 km.	Roue Libre - Cables et Commandes, Boîte de Vitesses - Vidange	<b>B P ENERGOL</b> <b>L 2</b> <b>MULTIPURPOSE</b>
5 000 km.	Cuvettes Supérieures et Inférieures de direction	
	Pedalier - pédales Moyeux AV et AR, Cames de frein	

## Graissage de la Fourche

Maintenir un bain d'huile permanent dans le bas des tubes chromés.

À la mise en service du cyclomoteur, introduire par les deux trous percés sur les tubes, en dessous de la platine supérieure, 30 cm<sup>3</sup> environ d'huile ordinaire de mouvement par tube.

Par la suite, vérifier le niveau, à chaque vidange d'huile du carter du moteur par exemple.

Ce graissage assure un bon fonctionnement de la fourche et une usure moindre.

## 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.

## Vérification

Tous les 1.000 Kms.

**BOUGIE** : Démontez la bougie et la nettoyer à la brosse métallique, vérifier l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10 de  $\frac{mm}{10}$  environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal 34 S.

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



## Démontage du Pot d'échappement

### SPORT :

Pour le nettoyage du pot d'échappement, il suffit de dévisser la vis située sur l'embout de sortie (clé de 7), de retirer le tube central et de le nettoyer.

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

Le démontage du tromblon s'effectue de la manière suivante :

Desserrer le boulon de fixation du pot sur le bras support (clé de 12).

Dévisser et retirer le boulon de fixation sur le châssis à l'avant (clé de 14).

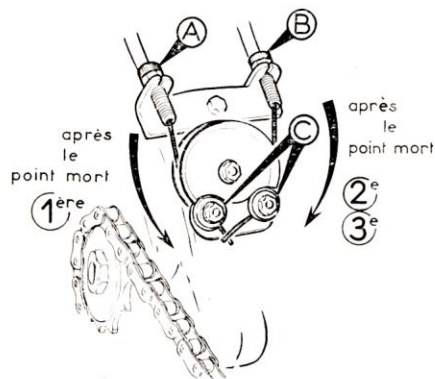
Desserrer le boulon de la pince fixant le tromblon sur le tuyau (clé de 10) et retirer le pot vers l'arrière.



### TRÈS IMPORTANT

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

## 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 sous la plaque 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-câbles (C).
- Mettre le repère de la poignée de changement de vitesses en face du chiffre 2. (2<sup>me</sup> vitesse)
- S'assurer que le secteur sur le moteur est bien verrouillé en position 2<sup>me</sup>.  
( La position 2<sup>me</sup> 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.
- Effectuer les mêmes opérations 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 auto-lubrifiant utilisé.

Avec le mélange 2 Temps B P ZOOM 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'utilisateur de confier cette opération à l'une de nos agences.