

NOTICE D'ENTRETIEN

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.



Langlois & Coiff

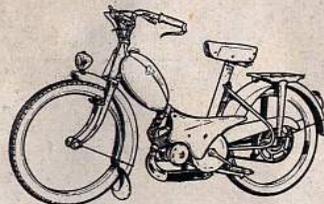


Geugeot

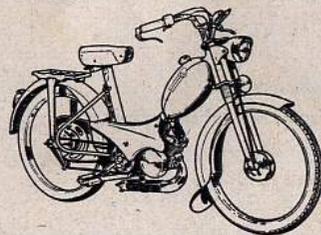
monovitesse

Geugeot

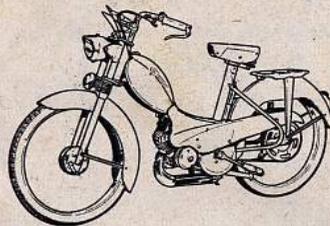
BB
CENTRI



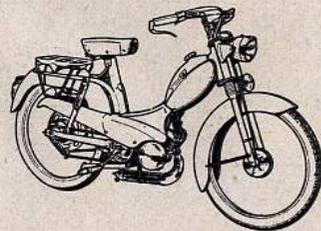
BB1 N



BB1 T



BB1 TL



BB1 TLS

sommaire

	PAGES
Caractéristiques	3
Carburateur	10
Conditions de garantie	16
Coupleur	13
Décalaminage	15
Démontage du carburateur	11
» de la fourche télescopique	14
» du pot d'échappement	14
» de la roue arrière	14
Graissage	5
Indications avant la mise en route	4
Mise en route	6
Ralentissement et arrêt	7
Réglage du ralenti	11
» de la tension de chaîne motrice	12
» de la tension de courroie	12
Rodage	4
Vérification	5
Volant magnétique	8 - 9

caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course 40 mm. \times 39 mm.

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 6 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm.

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entrainement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 700 aux 100 Kms

Capacité du réservoir : 5 litres 200

Poids total approximatif : 40 Kgs

Vitesse en palier : 50 Kms h.

Pneu AV. et AR. : 23 \times 2

indications avant la mise en route

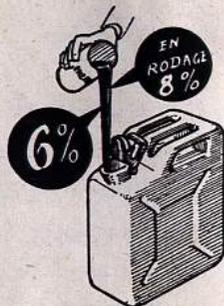
CARBURANT - Mettre dans le réservoir un mélange préparé à l'avance d'essence et de 6 % d'huile fluide de bonne qualité

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 : 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 : 45 Km-h.

graissage

1000 Km	Fourche télescopique Roue libre Chaine de transmission Cables de commande	BP Energol Motor Oil SAE 30
	Poulie réceptrice	
5000 Km.	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier Moyeux AV. et AR.	

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

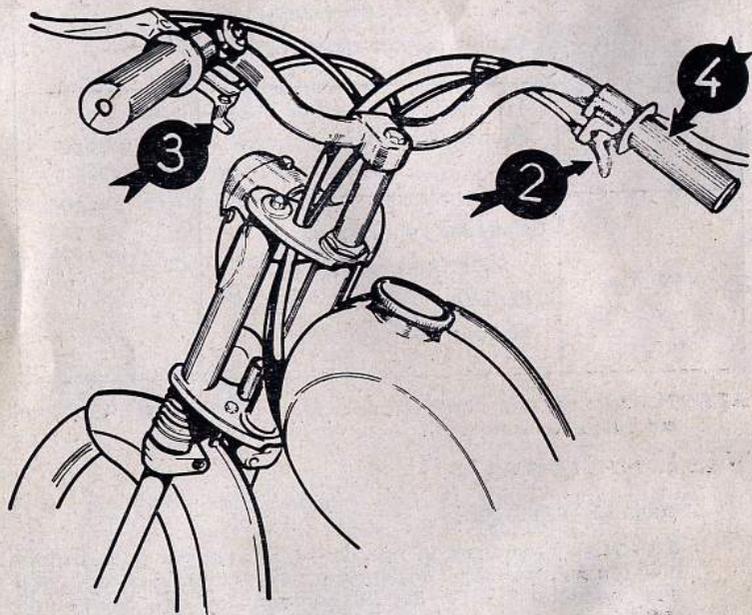
Vérification

Tous les 1.000 Kms.

BOUGIE : Démontez la bougie et nettoyez à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à $4/10$ de $\frac{m}{m}$ 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.

mise en route



- I - Ouvrir l'essence en tirant le bouton du robinet situé à la base du réservoir.
- II - Décompresser (2).
- III - Monter sur le cyclomoteur, pédaler et prendre un peu de vitesse.
- IV - Dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner des gaz progressivement, en agissant sur la poignée tournante (4).

EN PÉRIODE FROIDE - 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.

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.

Pour repartir, il suffit de redonner des gaz ; en côte, s'aider en pédalant.

Pour arrêter le moteur, décompresser.

le volant magnétique

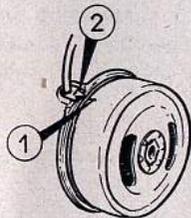
Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients d'agir avec précaution, toutefois :

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

2^o Tous les 3.000 Kms, pour obtenir le rendement optimum du volant magnétique.

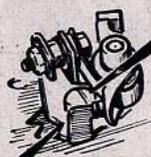
— L'usager peut procéder comme suit.

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 $5/10^e$.

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 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.

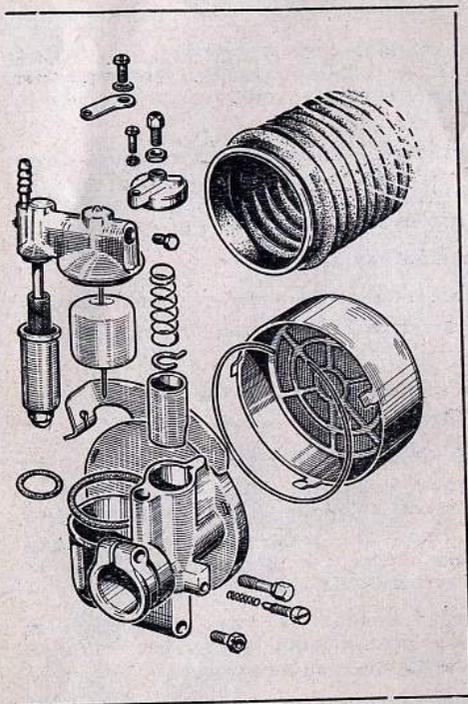
GRAISSAGE. - Mettre 2 ou 3 gouttes d'huile, pas plus, tous les 3.000 Kms sur le feutre de graissage de la came du rupteur.

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 et la canalisation du couvercle de cuve en dévissant le bouchon prévu à cet effet et en soufflant le conduit.



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 : 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),
- 4°) Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur, la roue AR. bloquée sur frein.

Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler et l'on ne doit pas avoir de peine à retenir la machine qui peut manifester une légère tendance à partir

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.

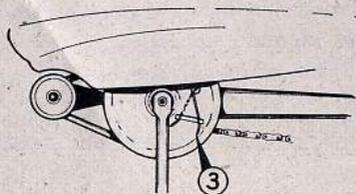
Réglage de la Tension de courroie

- Enlever les capotages.
- Débloquer les boulons de fixation du moteur.
- Tendre la courroie en faisant pivoter le moteur autour du boulon de fixation des pattes de culasse, à l'aide d'un levier, et dans le sens qui l'écarte du boîtier de pédalier. Appuyer également le moteur vers la droite, vérifier l'alignement de la courroie avec les poulies. Serrer les boulons.
- En appuyant avec la main sur la courroie, la flèche doit être au maximum de 1 cm. Au repos, celle-ci ne doit pas présenter de flèche. La courroie doit toujours être propre et sèche, éviter de la souiller de graisse ou d'huile ou d'essence.

VÉRIFICATION DU RÉGLAGE DE LA TENSION

- 1° - Lancer le moteur.
- 2° - Freiner sur la roue arrière.
- 3° - mettre plein gaz.
- 4° - Vérifier si la poulie motrice (la petite) est immobile sous la courroie. Elle ne doit pas tourner. Ne pas insister, le moteur ne se refroidit pas pendant le contrôle

Mise en Vélo Rapide



Pour rouler en pédalant sans entraîner le moteur, décrocher le levier se trouvant sur la poulie, de sa position et l'accrocher vers le centre de la poulie.

Nous recommandons à nos clients qui feraient un usage fréquent et prolongé de leur véhicule, moteur débrayé, de surveiller le graissage de la poulie, et si nécessaire, de graisser plus souvent.

le coupleur

Cet embrayage automatique ne nécessite aucun entretien. Toutefois, il est bon de savoir ce qui suit :

1° - Il ne débraye jamais entièrement, et manifeste de ce fait une légère tendance à partir. Cette tendance est d'autant plus faible que le ralenti du moteur est bas, de plus elle s'atténue à l'usage.

2° - En aucun cas le bruit que peut faire l'embrayage (léger sifflement produit par le brassage de la poudre) n'est un signe de détérioration

3° - Cet embrayage très progressif permet le patinage jusqu'à environ 25 km/h. Il est donc normal que cette vitesse soit acquise avant que le patinage cesse. Par contre, au ralentissement le patinage tarde à apparaître, il ne se produit qu'à environ 15 à 20 Km/h. (en côte) et à l'arrêt seulement, si l'on coupe les gaz.

Les très rares incidents pouvant éventuellement se produire sont :

1° - **Au ralenti le moteur entraîne fortement le véhicule**

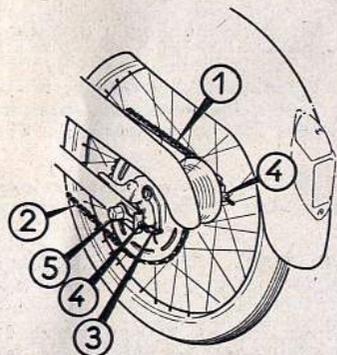
- a) S'assurer que la courroie n'est pas trop tendue (une tension trop forte interdit un bon ralenti). Voir le paragraphe concernant le réglage.
- b) Si la courroie n'est pas en cause démonter le coupleur à l'aide de l'arrache-volant Peugeot et faire tourner à la main le moyeu à griffe. Ce moyeu doit tourner sans effort, s'il était bloqué, le retourner à l'agent.

2° - **Le coupleur patine au delà de 30 Km/h**

- a) Vérifier que cela ne provienne pas de la courroie insuffisamment tendue (voir paragraphe concernant le réglage).
- b) Si la courroie n'est pas en cause retourner le coupleur à l'agent.

ATTENTION - Pour le remontage du coupleur **ne jamais forcer**, choisir au besoin la position qui permet aux griffes d'entrer le plus librement dans leurs logements.

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 dégageement.

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 ET NETTOYAGE 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.
- On peut retirer également le corps cylindrique, pour cela dévisser l'écrou inférieur du collier.

TRÈS IMPORTANT

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

Ne pas forcer au remontage, afin de ne pas déformer la coupelle intérieure ni l'embout arrière.

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, 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, 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 carter 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.