

CYCLES Peugeot BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

"BIMA"

BICYCLETTE
A MOTEUR

Peugeot

Cycles Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY

(DOUBS)

"BIMA"

BICYCLETTE
A MOTEUR

Geugeot

Cycles Geugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY

(DOUBS)



N° 2

BIMA

**BICYCLETTE
A MOTEUR**
Peugeot

N° 1 — MODÈLE LUXE
N° 2 — GRAND LUXE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE



N° 1

Description.

Cadre renforcé, entraînement de la roue arrière par galet, fixation par articulation brevetée. Capacité du réservoir : 2 litres 5.

Caractéristiques du moteur.

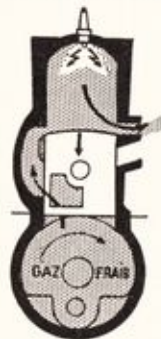
Alésage	40	$\frac{29}{16}$
Course	39	$\frac{15}{16}$
Cylindrée	49	$\frac{1}{10}$
Rapport volumétrique apparent de la compression	5,5 à 1	
Allumage par volant magnétique.		
Consommation	1 lit. 5	aux 100 km.
Vitesse en palier	35	km/h.
(peut gravir des rampes de 7% avec un cavalier de 70 kg.)		

FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A 2 TEMPS AVEC PRÉCOMPRESSION DANS LE CARTER

Il y a une explosion par tour. Lancé par celle-ci le piston effectue un aller et retour (2 temps) puis reçoit une nouvelle impulsion.

Premier temps : Course descendante

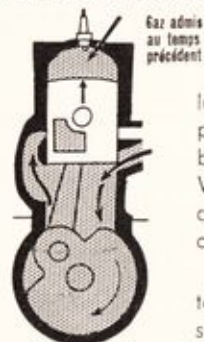
Explosion - Echappement - Transfert



Dans la course descendante, le piston comprime dans le carter le mélange air-essence aspiré lors de la course précédente. Un peu avant le point mort bas il découvre la lumière d'échappement puis les lumières de transfert. Les gaz brûlés s'échappent et les gaz frais pénètrent dans le cylindre.

Deuxième temps : Course ascendante

Admission - Compression



Dans la course ascendante, le piston obture les lumières d'échappement et de transfert. Il comprime les gaz frais dans la chambre de combustion et crée une dépression dans le carter. Vers la fin de sa course, il découvre la lumière d'admission. La dépression aspire le mélange air-essence fourni par le carburateur.

L'étincelle donne l'impulsion pour un nouveau tour du moteur, pendant lequel le cycle ci-dessus se reproduit.

MISE EN ROUTE

Carburant

Le réservoir contient 2,5 litres. Faire le plein, en filtrant, avec un mélange préparé à l'avance, d'essence et 7% d'huile de bonne qualité, type huile moteur pour l'hiver.

Nous préconisons **ENERGOL 2 temps, type H.V.** Les mélanges du commerce n'étant qu'à 5% ne peuvent convenir. En période de rodage (1000 km) le mélange doit être de 8%.

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



Carter de chaîne de transmission

Le galet étant appuyé sur la roue, enlever le bouchon de niveau, verser par cet orifice de l'huile épaisse pour moteur jusqu'aux premiers filets du pas de vis. L'orifice de remplissage sert également pour la vidange.



Pneus

Vérifier qu'ils soient gonflés correctement, surtout le pneu AR. Vérification au moins 2 fois par mois.

Pression de gonflage:	AV	AR
Sur route normale	. 1.500	2 à 2.500
» » pavée	. 1.500	2





RODAGE

Le rodage du moteur a une importance capitale et influera dans le sens selon lequel il aura été conduit, sur le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur.

Pendant les 400 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond le moteur, ne pas dépasser 20 km/h. en palier, éviter de faire chauffer le moteur exagérément. Pour cela, l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Ne pas oublier d'augmenter la proportion d'huile dans l'essence selon les indications données page 5, pendant toute la période de rodage (1000 km.).

MISE EN ROUTE

1. - Engager le moteur en actionnant le levier dans le sens de la flèche jusqu'au cran d'arrêt.
2. - Tirer le bouton de commande du robinet d'essence.
3. - Monter sur la bicyclette, tourner la poignée droite du guidon à fond vers l'extérieur pour actionner le décompresseur.
4. - Pédaler pour lancer le moteur.
5. - Le moteur lancé, faire tourner vers l'intérieur la poignée droite du guidon pour faire cesser l'action du décompresseur et agir sur la commande des gaz.
6. - En période froide, appuyer en même temps sur la manette d'air située sur la branche gauche du guidon, ce qui facilite le départ du moteur.

Le moteur démarre. Libérer éventuellement la manette d'air (6) et régler sa vitesse en tournant plus ou moins la poignée des gaz (5), mais n'agir à fond que lorsque le moteur est chaud.

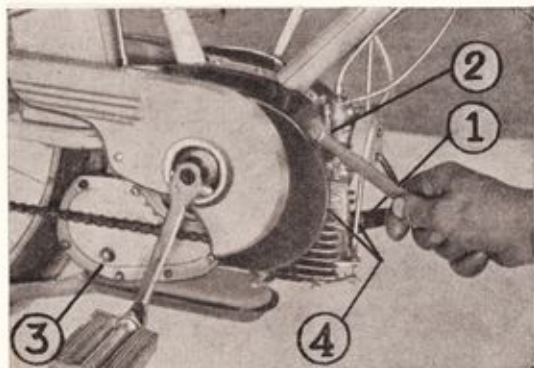
- **Pendant le rodage** les départs à froid peuvent en certains cas présenter quelque difficulté, on peut y remédier en poussant la machine sur quelques mètres, l'essence ouverte et la manette d'air (6) actionnée à fond.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz (5); si le freinage doit être plus rapide, actionner le décompresseur (3) et éventuellement s'aider des freins jusqu'à l'arrêt complet.

Pour utiliser la bicyclette sans moteur, pousser le levier de basculement (1) vers le bas. Ne jamais exécuter cette manœuvre le moteur en marche, pour éviter un emballement dangereux.

ENTRETIEN



←
Clé de 8
pour GURTNER

Clé de 10
pour ZENITH

Graissage

Graissage périodique des articulations et roulements de la bicyclette.
— A l'huile fluide pour les moyeux, pédalier, roue libre, câbles de commande. A l'huile demi-fluide pour la chaîne.

Vérifications

Tous les 400 kilomètres :

- 1. Bougie.** — Démontez la bougie et la nettoyez à la brosse métallique ; vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10 mm environ.
- 2. Carburateur.** — Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

Tous les 1.000 kilomètres :

- 3. Vidange du carter.** — Vidanger et refaire le plein d'huile du carter de chaîne. L'orifice de remplissage sert également pour la vidange et la vérification du niveau.

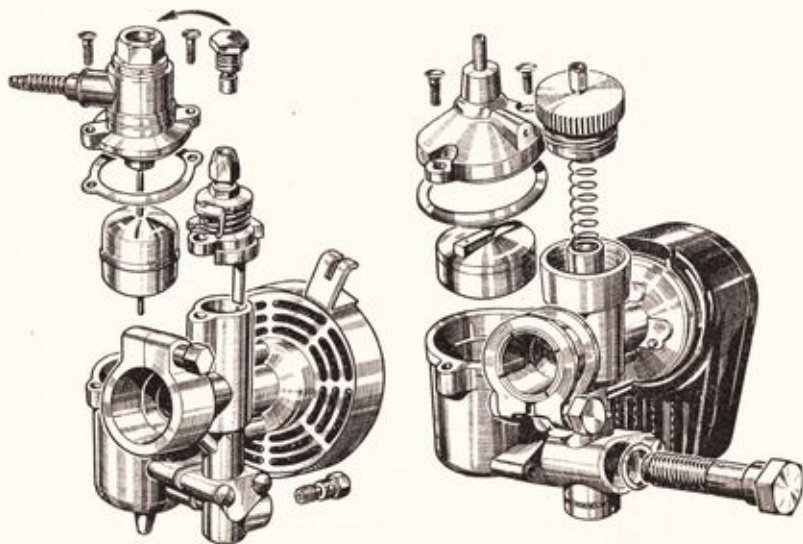
Tous les 3.000 kilomètres :

- 4. Décalaminage.** — Démontez la culasse et grattez le dépôt intérieur de calamine (de préférence avec un grattoir en cuivre).
— Faire de même pour le dessus du piston.
— Décasser également les orifices d'échappement des gaz en enle-

DEMONTAGE DU CARBURATEUR

GURTNER

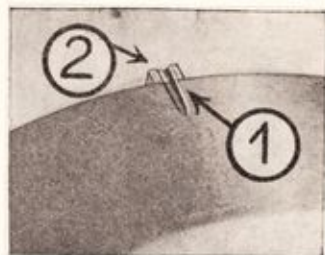
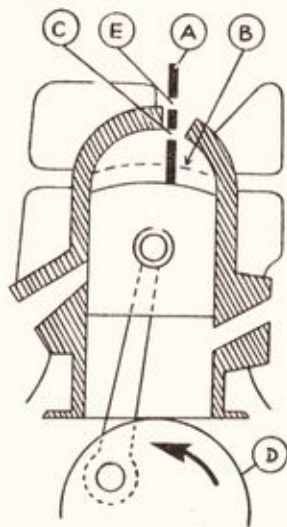
ZENITH



vant la tubulure allant du cylindre au pot d'échappement. — Prendre soin de placer le piston en regard des lumières, pour éviter que la calamine tombe à l'intérieur de la chambre de compression.

- **Nettoyage extérieur du moteur.** — A chaque nettoyage de la machine, dégager à la brosse, les ailettes inférieures (vers le pot d'échappement).

LE VOLANT MAGNÉTIQUE



Position des repères

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste pour en vérifier le bon fonctionnement.

Toutefois, lorsque la vérification du fil de bougie, puis de la borne d'allumage n'a pas donné de résultat, l'usager peut encore avec quelques précautions contrôler l'écartement des vis platinées.

I. — Vérification du calage et du réglage.

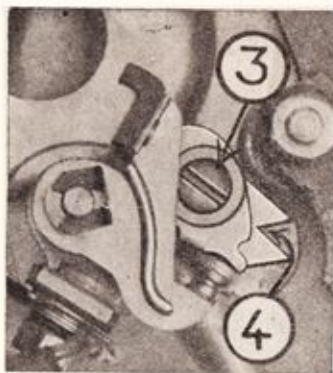
1. — Retirer la bougie;
2. — Introduire une règle graduée (A) dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut (B) noter la position sur la règle graduée, (premier repère C).
3. — En actionnant le volant dans le sens contraire à sa rotation normale (D), abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue pour le moteur (se servir pour cela d'un deuxième repère sur la règle graduée (E)).
4. — S'assurer pour cette position du piston :
 - Que les index 1 et 2 du volant sont en regard ;
 - Que les vis platinées commencent à s'ouvrir.

Si ces deux conditions sont réalisées le volant est bien calé.

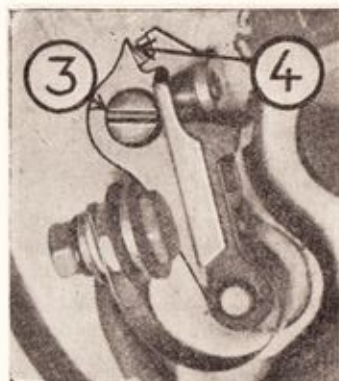
II. — Calage et réglage.

Dans le cas contraire, débloquer le volant avec une clé à canon ou à tube, en desserrant l'écrou central et effectuer les opérations ci-après :

- Placer le piston à la position d'allumage (avance 2,5 mm) ;
- Placer et bloquer le volant dans sa position correcte, le repère (1) du rotor rigoureusement en face de l'index (2) marqué sur le stator.



Volant Morel



Volant A. B. G.

Réglage des vis platinées

VOLANT MOREL

Sans déplacer le rotor, débloquer la vis (3) et agir avec un tournevis placé dans l'entrée (4) pour obtenir le commencement d'ouverture des vis platinées.

VOLANT A. B. G.

Débloquer la vis (3) — agir sur l'excentrique (4).

(Un papier à cigarette inséré entre les contacts indiquera le commencement d'ouverture des vis).

Seul le point de décollement des vis du rupteur a de l'importance.

Il doit se produire au moment où le repère (1) passe devant l'index (2).

Lorsque le calage est correct, l'ouverture maximum des vis platinées est d'environ 4/10 mm. Toutefois cette ouverture peut varier entre 2 et 6/10 sans inconvénient.

Très important : Ne jamais régler d'après l'écartement, la bonne marche du volant ne dépendant pas de l'écartement mais de l'ouverture précise des contacts au point d'arrachement indiqué par la concordance des deux flèches repères.

BOBINE DU VOLANT MOREL

Le VOLANT MOREL est monté avec une bobine haute tension, extérieure au volant et fixée au cadre sous le capotage.

L'écrou moleté de la bobine ne doit être dévissé dans aucun cas (cet appareil étant garanti).

2 fils gainés sortent du volant, le fil rouge doit être branché sur la borne R, le fil noir sur la borne N.

LE VOLANT MAGNÉTIQUE (suite)

III. — Entretien.

Tous les 2.000 kilomètres, vérifier l'état de propreté du volant, après avoir enlevé le couvercle, en faisant tourner lentement le rotor à la main, le moteur débrayé et la bougie dévissée.

Si l'intérieur du volant est encrassé par des poussières imprégnées d'huile, démonter le rotor, faire un nettoyage général et rechercher la cause ayant provoqué les rentrées de poussières et d'huile. Un nouveau calage du rotor étant nécessaire, s'adresser à un mécanicien spécialiste, si l'on craint de ne pouvoir réaliser le travail dans les conditions indiquées.

Tant que l'écartement maximum des vis platinées est inférieur à 6/10 mm, ne pas toucher à leur réglage. D'une manière générale, ne pas toucher au volant, en particulier au rupteur, tant que son fonctionnement est correct.

IV. — Graissage.

Le graissage de la came du rupteur est assuré par un tampon de feutre imprégné de graisse au moment de son montage chez le constructeur. La quantité de graisse contenue dans ce feutre est suffisante pour assurer un graissage de très longue durée. Si ce feutre paraît sec, on peut l'imprégner à nouveau en le malaxant entre les doigts avec une graisse très consistante. Ne pas mettre d'huile.

LA FOURCHE TÉLESCOPIQUE



Fourche :

La fourche est du type télescopique à suspension par ressorts hélicoïdaux. Elle est indéréglable.

Entretien :

L'entretien se borne au graissage des parties coulissantes.

2 graisseurs sont disposés à cet effet sur la pièce entretoise reliant chacun des tubes. (A).

Tous les 500 kilomètres graisser modérément avec la pompe en utilisant une huile 1/2 fluide.

En cas de fonctionnement anormal, consulter un agent de la marque.

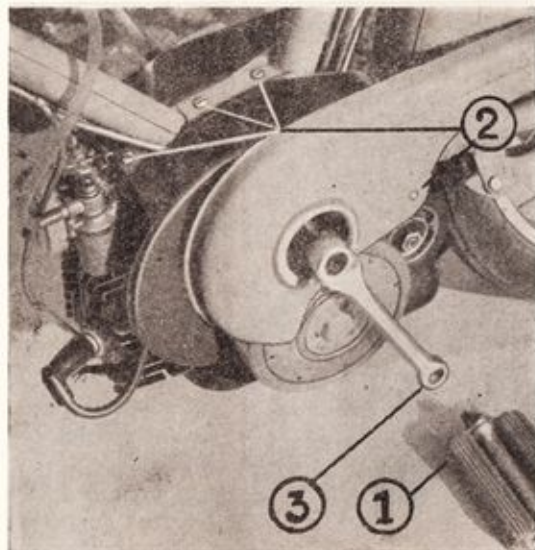
Démontage de la fourche télescopique.

Le démontage de la fourche ne se justifie qu'en cas d'accident de la route ; en usage normal la fourche ne nécessite aucun entretien intérieur en dehors du graissage indiqué ci-dessus.

En cas de nécessité, le démontage s'effectuera en dévissant les 2 écrous (B) ce qui libérera la partie mobile fixée à la roue.

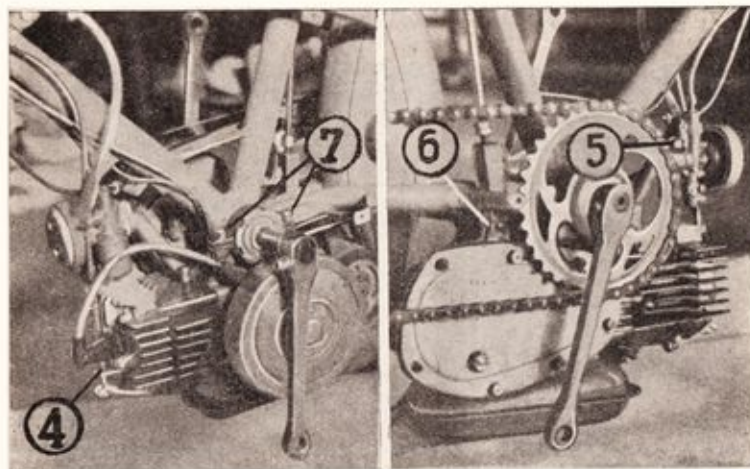
Les éléments intérieurs seront ainsi dégagés.

DEMONTAGE DU MOTEUR



Démontage des carters de protection.

- 1 - Démontez les pédales — pédale droite (pas à droite), pédale gauche (pas à gauche) ;
- 2 - Démontez les carters de protection ;
- 3 - Placer la manivelle à environ 45° vers le bas et l'arrière, dégager ensuite chaque côté du carter.



Démontage des commandes.

Décompresseur.

- 4 - Desserrer le contre-écrou du tendeur de gaine ;
— Appuyer sur le petit levier de commande de la soupape, dégager le grain du câble et sortir la commande du décompresseur.

Carburateur.

- 5 - Dévisser la vis de serrage du collier ;
— Dégager le carburateur et sa commande vers l'avant du moteur.

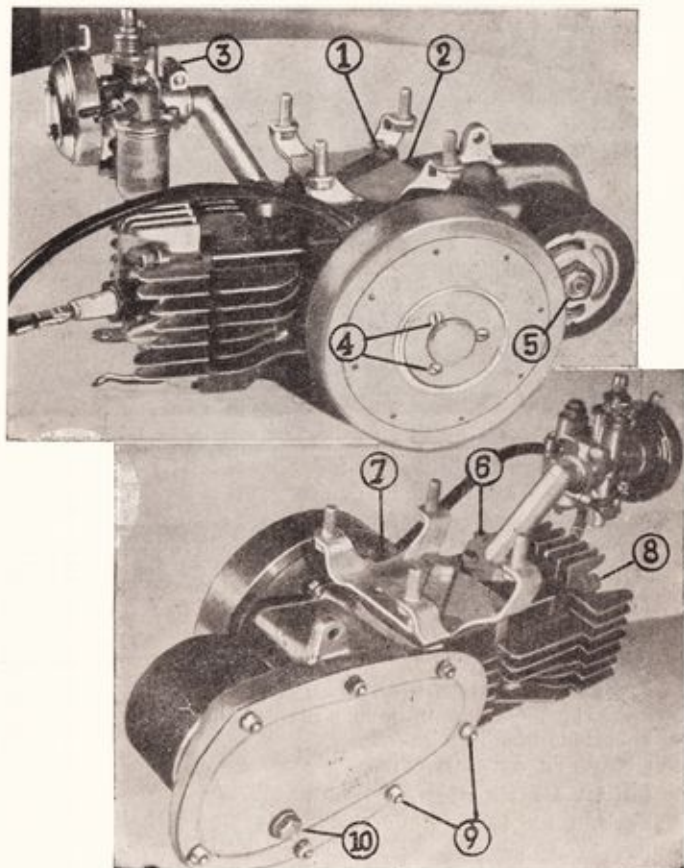
Système de basculement.

- 6 - Retirer l'épingle d'arrêt de l'axe d'articulation de la chape en bout de la tige de relevage ;
— Chasser l'axe d'articulation.

Collier de fixation.

- 7 - Dévisser les 4 écrous de fixation du moteur à la boîte de pédalier en maintenant le moteur par dessous ;
— Repérer de préférence l'appariage des demi-colliers.

DÉMONTAGE DU MOTEUR



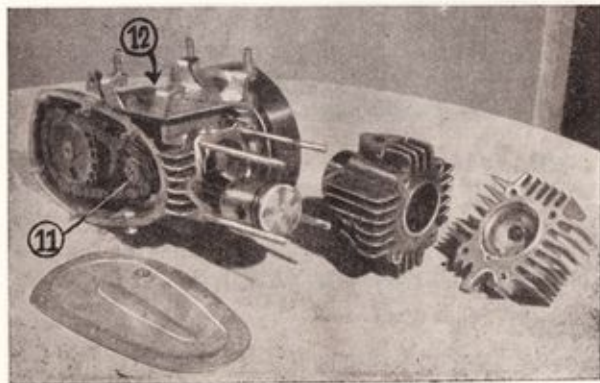
Le démontage ne présentant aucune difficulté, nous n'indiquerons donc que les points principaux.

Support de fixation au cadre.

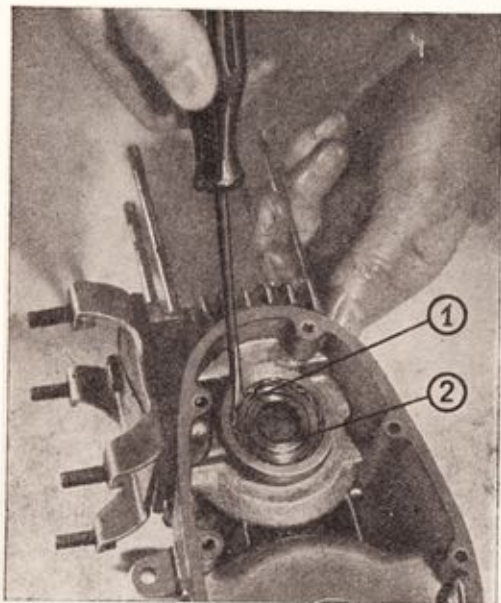
1. — abaisser les freins d'écrous, dévisser ensuite les 2 écrous ;
2. — retirer le support ;
3. — déblocage du carburateur ;
4. — couvercle du volant pour vérification du réglage (3 vis) ;
5. — galet d'entraînement ;
6. — tubulure d'admission (3 écrous) ;
7. — fil de bougie ;
8. — déblocage de la culasse (4 écrous) ;
9. — couvercle du carter (7 écrous) ;
10. — niveau, vidange, remplissage du carter.

Démontage de la chaîne primaire.

11. — abaisser les freins, dévisser l'écrou du pignon moteur, débloquer le pignon, dégager le galet, écrou (5) ;
12. — chasser l'axe du grand pignon, côté volant ;



DEMONTAGE DES JOINTS

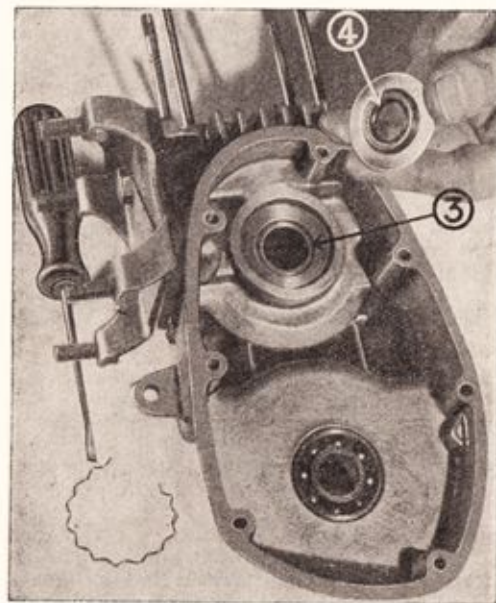


TRÈS IMPORTANT

Les joints du vilebrequin **bloquent HERMÉTIQUEMENT** la chambre de compression, leur démontage ou remontage doit donc être effectué **avec le plus grand soin.**

- 1 Retirer le circlips avec un tournevis type électricien.
- 2 Dégager la rondelle d'appui, opérer sans brusquerie pour ne pas détériorer la rondelle ou le joint de caoutchouc.

DU VILEBREQUIN



Remontage.

- 3 Nettoyer soigneusement à l'essence la face d'appui, la garnir ensuite à l'Hermétic sans épaisseur et très régulièrement.
 - 4 Placer le joint caoutchouc en prenant soin de le faire plaquer rigoureusement à l'axe du vilebrequin, placer ensuite la rondelle d'appui après l'avoir nettoyée à l'essence.
 - 5 Remettre le circlips en place.
- **L'importance des soins à apporter à ces opérations qui paraissent simples, nous incite à vous conseiller d'en laisser le soin à un représentant de notre marque.**

INCIDENTS DE ROUTE

En cas de crevaison, basculer le moteur, les roues se démontent et en particulier la roue AR, aussi facilement que sur une bicyclette ordinaire.

Si le moteur ne part pas, en cas de panne en cours de route, il convient de vérifier en premier lieu :

1° — La bougie.

- S'assurer que le fil de bougie se trouve en bon contact à ses deux extrémités : d'une part, sur la borne du volant magnétique et d'autre part, sur la tête de bougie. Voir si l'isolant qui le recouvre n'est pas détérioré près d'une partie métallique, risquant ainsi de mettre à la masse le circuit d'allumage.
- Si le fil est en bon état, démonter la bougie, l'essuyer si elle est humide ou la nettoyer à la brosse métallique si elle est encrassée, en particulier entre les deux pointes.

2° — Le carburateur.

- Si l'allumage semble correct, s'assurer qu'il reste de l'essence dans le réservoir et que le robinet est ouvert.
- Si l'essence n'arrive pas dans la cuve du carburateur, dévisser la tuyauterie après avoir fermé le robinet, en ouvrant celui-ci, l'essence doit couler, sinon nettoyer la tuyauterie et si besoin est, le robinet ; déboucher éventuellement le trou d'entrée d'air situé sur le bouchon du réservoir.
- Si l'essence arrive à la cuve, des ratés, un arrêt du moteur ou une difficulté de lancement peuvent provenir du gicleur obstrué par un corps étranger ou une goutte d'eau. Dans ce cas, dévisser le gicleur et le déboucher en soufflant à l'intérieur. Ne jamais y introduire de fil métallique sous peine de le détériorer.
- Le carburateur est accessible sans qu'il soit nécessaire de procéder au démontage des carters de protection (voir page 9 le démontage détaillé du carburateur).

Le galet d'entraînement.

Le galet d'entraînement est réglé dans nos ateliers pour assurer un enfoncement de 7 % dans le pneumatique gonflé à 2 kg. 200, au cas où le réglage se trouverait modifié pour une cause accidentelle, il y aurait lieu de le faire corriger par notre représentant local.

TABLE DES MATIÈRES

Arrêt	7
Bima Luxe et Grand Luxe	2-3
Carter (niveau) vidange	5 et 8
Caractéristiques	3
Carburateur	8 et 9
Décalaminage	8
Démontage du moteur	14-15-16-17
Essence (mélange)	5
Entretien	8
Fonctionnement du moteur	4
Fourche télescopique	13
Graissage	8
Incidents de route	9
Mise en route	6-7
Pièces de rechange	
Pneus (pression)	5
Ralentissement	7
Rodage	5
Vidange du carter	5-8
Vilebrequin (Démontage)	18-19
Volant magnétique	10-11-12

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 jamais être 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 de transport et d'emballage 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 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.

En France Métropolitaine les certificats de garantie vélomoteurs, motocyclettes, trimoteurs et Bima donnent droit à une vérification gratuite à faire effectuer par l'Agent vendeur.

Cette vérification est à la fois gratuite et OBLIGATOIRE. Elle doit être faite entre les 500 et les 700 premiers kilomètres, faute de quoi le propriétaire du véhicule perdrait le droit à la garantie, tel qu'il est stipulé dans nos conditions générales des ventes.

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. Il 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.

PIÈCES DE RECHANGE

Exigez toujours des pièces de rechange d'origine, seules susceptibles de vous garantir une réparation correcte.

TRÈS IMPORTANT

En demandant des pièces de rechange, rappelez toujours :

**LE TYPE DE LA MACHINE
LE NUMÉRO DU MOTEUR**

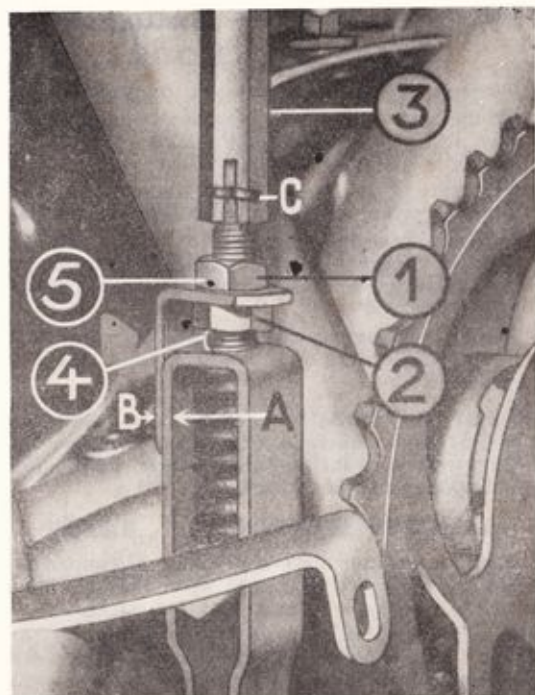
**Ces renseignements indispensables
permettront d'éviter des confusions
et de réduire les délais de livraison.**

SOYEZ PRUDENTS

CE N'EST PAS PARCE QUE VOUS ÊTES DISPENSÉ DU PERMIS DE CONDUIRE QUE VOUS DEVEZ IGNORER LE CODE DE LA ROUTE. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ ET CELLE DES AUTRES AUSSI, CONFORMEZ-VOUS AUX PRESCRIPTIONS DU CODE.

RÉGLAGE

"BIMA 2"



SUR "BIMA 2"

RÉGLAGE DE L'ENFONCEMENT DU GALET

Après avoir enlevé le carter de protection droit.

1-2) Débloquer le contre-écrou (1) et l'écrou (2).

3) Visser l'entretoise pour enfoncez le galet (enfoncez normal 7 m m).

4) Amener l'écrou (2) à environ 3 m m au-dessus de la chape (A).

5) Bloquer le contre-écrou (1) en appliquant l'équerre d'arrêt (B) contre la chape (A).

La goupille C ne doit être enlevée que dans le cas d'un démontage complet de la commande.

RÉGLAGE DU DÉCOMPRESSEUR

1^{er} CAS - Le moteur ne s'arrête ~~pas~~ lorsqu'on le relève :

Retendre le câble en utilisant le tendeur situé au-dessus du décompresseur.

2^e CAS - Le moteur ne décompresse pas en manœuvrant la poignée tournante :

Retendre le câble en utilisant le tendeur situé sur le boîtier de commande.

NOUVELLE COMMANDE DE BASCULEMENT DU MOTEUR SUR "BIMA 2"



Le Basculement du moteur est commandé par un levier situé sur le tube supérieur du cadre et agissant par l'intermédiaire d'une corde à piano coulissant dans un tube.

Ce levier commande simultanément le décompresseur de telle sorte que lorsque le galet n'est pas en contact avec le pneu, le moteur est **comprimé**. *décompressé*

MISE EN ROUTE

1. - Tirer le bouton de commande du robinet d'essence.
2. - Monter sur la bicyclette, tourner la poignée droite du guidon aux 2/3 vers l'intérieur (gaz ouverts à moitié environ), pédaler quelques mètres.
3. - Abaisser le levier de basculement du moteur (en dégageant le levier vers la droite pour le libérer de l'arrêt).
4. - En période froide, appuyer en même temps sur la manette d'air située sur la branche gauche du guidon, ce qui facilite le départ du moteur. Le moteur démarre libérer éventuellement la manette d'air.
5. - Régler la vitesse en tournant plus ou moins la poignée des gaz vers l'extérieur, mais n'agir à fond que lorsque le moteur est chaud.

PENDANT LE RODAGE les départs à froid peuvent en certains cas, présenter quelques difficultés, on peut y remédier en poussant la machine sur quelques mètres, l'essence ouverte et la manette d'air actionnée à fond.

RALENTISSEMENT ET ARRÊT

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz; si le freinage doit être rapide actionner le décompresseur et éventuellement s'aider des freins.

Pour l'arrêt complet, relever vers le guidon le levier de basculement. Le galet n'est plus en contact avec le pneu et le moteur s'arrête, quelle que soit la position de la poignée tournante.

Pour remettre le moteur en marche, il suffira alors d'abaisser le levier de basculement.