



PEUGEOT

notice d'entretien

BB1 CH
BB1 LH

NOTICE D'ENTRETIEN

BB1-CH

BB1-LH

Sommaire

| | Pages |
|---|-------|
| Caractéristiques | 2 |
| Carburateur..... | 8 |
| Conseils pratiques de dépannage | 16-17 |
| Embrayage automatique | 12-13 |
| Décalaminage | 15 |
| Démontage du carburateur | 9 |
| Démontage du pot d'échappement | 11 |
| Démontage de la roue arrière | 10 |
| Graissage | 14 |
| Indications avant la mise en route | 3 |
| Mise en route | 4-5 |
| Mise en vélo rapide | 12 |
| Ralentissement et arrêt..... | 5 |
| Réglage du ralenti | 9 |
| Réglage de la tension de chaîne motrice | 10 |
| Réglage de la tension de courroie | 11 |
| Réglage de la direction | 12 |
| Rodage | 3 |
| Volant magnétique | 6-7 |

Caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage 40 mm

Course 39 mm

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 6,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 2,5 mm à 3 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 500 aux 100 km

Capacité du réservoir $\left\{ \begin{array}{l} \text{CH} = 3 \text{ litres} \\ \text{LH} = 3,4 \text{ litres} \end{array} \right.$

Pneu AV et AR : 23 x 2

Pression des pneus $\left\{ \begin{array}{l} \text{Avant} = 1,8 \text{ kg} \\ \text{Arrière} = 2,2 \text{ kg} \end{array} \right.$

Poids approximatif à vide $\left\{ \begin{array}{l} \text{CH} = 35,8 \text{ kg} \\ \text{LH} = 37,5 \text{ kg} \end{array} \right.$

ÉCLAIRAGE

Lampe Phare : 6 volts, 6 W

Lanterne AR : 6 volts, 1,8 W

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 km ENVIRON), IL EST MÊME CONSEILLÉ D'AJOUTER AU B P ZOOM, 2 % D'HUILE ENERGOL 2 TEMPS TYPE H V.

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du mélange utilisé.

Avec le mélange 2 temps B P ZOOM le moteur pourra parcourir un nombre important de kilomètres sans exiger de décalaminage.

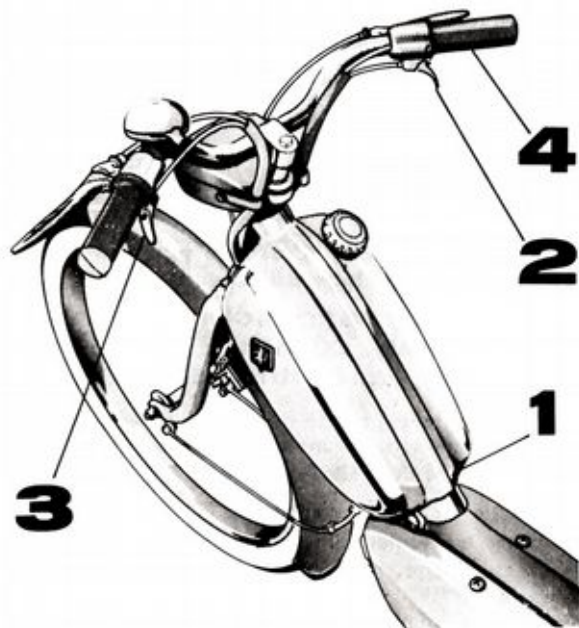
Rodage

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.

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.

Mise en route



1. - Ouvrir l'arrivée du carburant à l'aide du bouton placé à la base du réservoir côté droit.
 - le pousser (1) pour les modèles à réservoir arrière,
 - le tirer pour les modèles à réservoir avant.
2. - Lancer le moteur.
Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut opérer de deux façons :
- A) Soit par action au pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille en procédant comme suit :
 - Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).

- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Actionner vivement la pédale au pied sur 1/3 de tour environ en lâchant le décompresseur (2) lorsqu'elle arrive au point bas.
- Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (4).
- Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).
- Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille.
- Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

- B) Soit en pédalant :
- Monter sur la machine.
 - Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).
 - Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
 - Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
 - Pédaler et prendre un peu de vitesse.
 - Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (2) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4), quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).

En période froide, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres en appuyant sur la manette d'air.

Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette d'air.

Ralentissement et arrêt

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz, si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

À 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, 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.

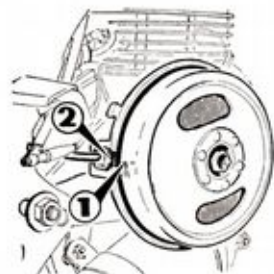
Pour ce contrôle, procéder de la façon suivante :
— Faire tourner le rotor dans le sens de la marche jusqu'à obtenir l'ouverture des contacts.

— 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.



1-DEBLOQUER LA VIS B

2-INTROUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET RÉGLER

3-REBLOQUER LA VIS B

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).

TRÈS IMPORTANT

Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ $4/10^{\circ}$.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 3 à $5/10^{\circ}$.

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

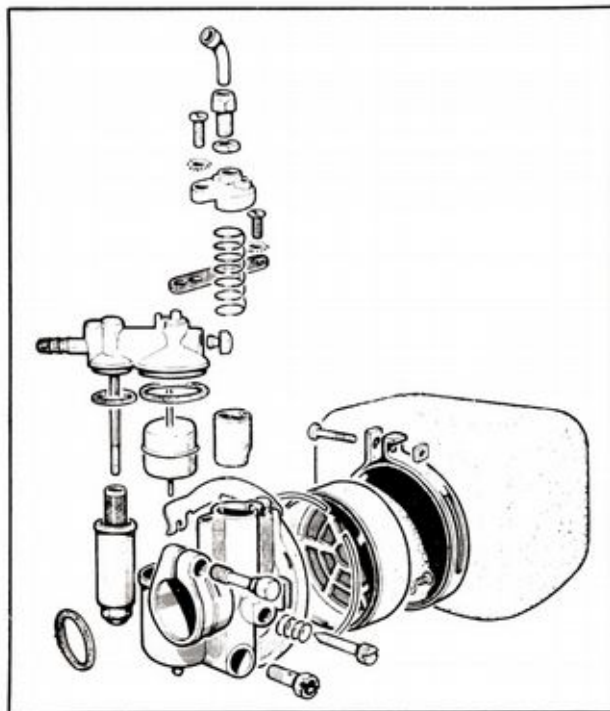
1. - Retirer la bougie.
2. - Introduire une règle graduée dans le cylindre par le trou de la bougie et chercher le point mort haut en faisant tourner le volant dans le sens de la marche ; noter sur la règle la position du point mort haut.
3. - Faire tourner lentement le volant dans le sens contraire de sa rotation normale pour abaisser le piston de la hauteur correspondant à l'avance prévue, c'est-à-dire 2,5 mm à 3 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.

Le carburateur



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

- Fermer le robinet d'essence.
- Enlever les capotages droit et gauche.
- Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence sur le carburateur.
- Débrancher la commande d'air.
- Dévisser la vis de serrage du collier du carburateur.
- Dégager le carburateur vers l'AR côté droit.
- Pour démonter le filtre à air, retirer d'abord le silencieux d'admission, ensuite le jonc et tirer la cartouche filtrante 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.
- Remonter le silencieux d'admission.
- Remonter le carburateur sur la pipe d'admission, le serrer en prenant soin de placer l'axe de la cuve en position verticale.
- Rebrancher la commande d'air et le tuyau d'arrivée d'essence.
- Remettre les capotages.

Réglage du ralenti

Avant de procéder au réglage, s'assurer que la bougie est en parfait état de fonctionnement.

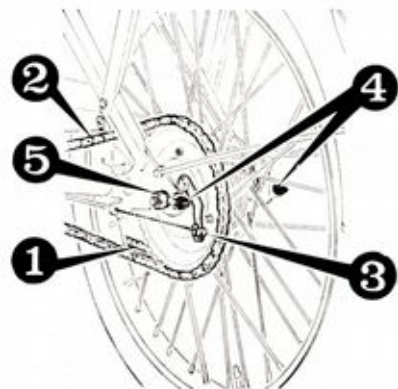
Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis sur le côté du carburateur accessible par un trou prévu sur le capotage gauche.

- 1° Visser à fond la vis de réglage.
- 2° Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille).
- 3° Fermer les gaz.

4° Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.

Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler. Si le moteur cale, revisser très légèrement la vis de réglage.

Démontage de la roue arrière



— Détendre la commande de frein AR en agissant sur les tendeurs placés sur la poignée au guidon.

— Démontez la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.

— Débloquer les écrous de roue (5) et dégager les tendeurs (4) sans les dérégler.

— Pousser la roue vers l'avant jusqu'à dégagement.

— Rejeter les chaînes vers l'extérieur sans dégrafer les attaches rapides.

Réglage de la tension de chaîne motrice

— Desserrer les deux écrous d'axe (5).

— Visser les écrous (4) des deux 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**. Bloquer les écrous d'axe, ensuite les écrous des tendeurs.

— Vérifier et s'il y a lieu régler le frein arrière.

Démontage et nettoyage du pot d'échappement

— Dévisser le contre-écrou et l'écrou qui fixent l'embout 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 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.

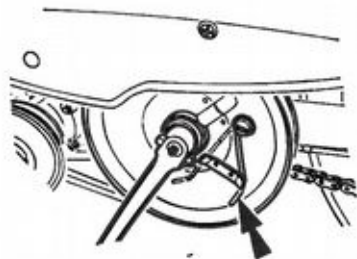
Réglage de la tension de courroie

La flèche de la courroie doit être au maximum de 1 cm lorsqu'on appuie avec le doigt entre les deux poulies. Au cas où elle serait détendue, il y aurait lieu de faire procéder à un réglage par l'une de nos stations-service.

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.



Réglage de la direction

- Desserrer le contre-écrou de direction.
- Régler la cuvette supérieure et bloquer énergiquement le contre-écrou à l'aide d'une clé en bon état.

La direction doit tourner librement sans jeu ni points durs.

Embrayage automatique à disque

Votre cyclomoteur est équipé d'un embrayage automatique à disque pour lequel il est bon de savoir ce qui suit :

Cet embrayage assure automatiquement :

- le débrayage à l'arrêt, ceci permettant le déplacement du cyclomoteur sans entraîner le moteur ;

- le lancement du moteur par pédalage ;
- l'embrayage et le débrayage du moteur suivant le régime de ce dernier.

Pratiquement indérégable, il ne nécessite pas d'entretien.

Le réglage du ralenti du moteur est indispensable à son bon fonctionnement et doit être tel que la poignée des gaz complètement fermée, la roue arrière ne soit pas entraînée lorsque le moteur tourne (machine sur béquille).

Nota. — En cas d'arrêt pendant la circulation (feu rouge ou autre cause), laisser le moteur tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur.

Graissage. — Tous les 2.000 km environ, introduire à l'aide du graisseur en bout d'axe, un peu de graisse consistante (BP Energrease L 2 multipurpose).

Eviter les excès de graissage pouvant être préjudiciables au bon fonctionnement. En effet, la présence de lubrifiant pénétrant dans le tambour de l'embrayage de lancement provoque le glissement des garnitures de masselottes et rend difficile le démarrage du véhicule.

Graissage

| | | |
|----------|--|--------------------------------|
| 1.000 km | Chaîne de transmission | BP Energol Motor Oil SAE 30 |
| | Câbles de commande Roue libre | Huile de vaseline |
| | Poulie réceptrice | BP energrease L2 multi-purpose |
| 2.000 km | Poulie motrice | |
| 5.000 km | Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier - Pédales Moyeux AV et AR Came de frein | |

ATTENTION : ne pas introduire d'huile ou de graisse dans le tambour de frein arrière.

Soignez le graissage, vous prolongerez la vie de votre véhicule.

VÉRIFICATION :

Tous les 1.000 km.

Bougie. - Démontez la bougie et nettoyez à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu entre 4 et 6/10 de mm environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal 35.

Décalaminage

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du mélange utilisé.

Avec le mélange 2 temps B P 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 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 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 rebloqués 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

Conseils pratiques de dépannage

1° Le moteur ne part pas froid ou chaud :

| Causes | Défectuosités | Remèdes |
|---|--|--|
| Pas d'allumage ou mauvais allumage. | 1 Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur de la bougie. 2 Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe. | Nettoyer ou monter une bougie propre. (Ecartement des électrodes 4/10). Démonter et dégripper l'axe à la toile émeri très fine. Remonter et graisser à l'huile graphitée. Pas d'excès d'huile pouvant encrasser les contacts. |
| Le carburant n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur. | 1 Tuyau obstrué. 2 Filtre du robinet ou du carburateur encrassé. 3 Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué. 4 Gicleur bouché. | Vérifier et nettoyer s'il y a lieu. Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneu. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur. |
| Le carburant arrive bien mais les démarrages à froid sont difficiles. | 1 Carburateur mal réglé. 2 Prise d'air additionnelle. | Vérifier et régler (voir page 9). Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre. Vérifier le serrage du carburateur sur la pipe. |
| Arrivée de carburant trop importante, le moteur se noie. | Le pointeau du carburateur reste coincé et ne ferme plus. | S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer. |

2° Le moteur part bien, mais le fonctionnement sur route est irrégulier.

| | | |
|---|---|--|
| Difficulté de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage. | 1 Volant déréglé, contacts n'ouvrant plus aux repères | Refaire le réglage (voir page 7). Changer le rupteur. |
| | 2 Contacts usés trop d'écartement. | Changer le rupteur. |
| | 3 Bougie usée, électrodes encrassées. | Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire. |

| Causes | Défectuosités | Remèdes |
|---|---|---|
| Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime. | 1 Arrivée de carburant insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie. 2 Filtre à air encrassé. 3 Volet obstruant partiellement l'arrivée d'air. | Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur. Le nettoyer. Détendre la commande du volet d'air. |
| Le moteur manque de puissance. | 1 La courroie patine. 2 Le volant est mal calé (manque d'avance). 3 Carburateur déréglé. | Retendre la courroie. Refaire le calage (voir page 7). Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion, sinon, régler la commande souple. |
| Le manque de puissance peut être occasionné par des troubles d'allumage. | 1 Bougie défectueuse. 2 Fuite au condensateur principalement à chaud. | Nettoyer ou remplacer la bougie. Remplacer le condensateur. |
| Marche du moteur à 4 temps. | 1 Gicleur trop fort. 2 Manque d'air (filtre bouché) 3 Commande d'air trop tendue. 4 Excès d'huile dans l'essence. | Changer de gicleur. Nettoyer le filtre d'air. Détendre la commande d'air. Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct. |

PANNES D'EMBRAYAGE

| | | |
|--|---|--|
| L'embrayage de départ patine. | 1 Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures. | Démonter et nettoyer à l'essence pure ou au trichlore. |
| Temps d'embrayage trop long. | 2 Garnitures des mâchoires usées. | Remplacer les mâchoires. |
| L'embrayage de départ ne fonctionne pas. | 3 Rupture ou déformation des ressorts. | Remplacer par deux ressorts d'origine. Ne jamais les modifier l'embrayage ne fonctionnerait pas. Important. - Repérer les points d'accrochement aux mâchoires. |