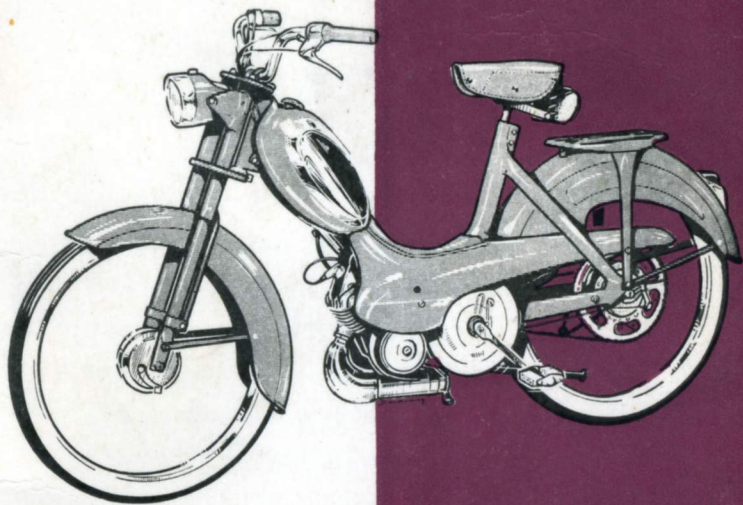


*letre*

**BB1**



# Sommaire

	Pages
Caractéristiques .....	2
Carburateur .....	8
Conseils pratiques de dépannage .....	16-17
Embrayage .....	12-13
Décalaminage .....	15
Démontage du carburateur .....	9
Démontage de la fourche télescopique .....	10
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 .....	10
Planches moteur .....	18-19
Ralentissement et arrêt .....	5
Réglage du ralenti .....	9
Réglage de la tension de chaîne motrice .....	12
Réglage de la tension de courroie .....	11
Rodage .....	3
Volant magnétique .....	6-7

# 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 : 2,5 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entrainement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 km

Capacité du réservoir : 4,2 litres

Poids total approximatif : 39 kg

Pneu AV et AR : 23 × 2

Pression des pneus { AV. : 1, kg. 8  
AR. : 2, kg. 2

## ÉCLAIRAGE

Lampe Phare : 6 volts, 1 ampère.

Lanterne AR : 12 volts, 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 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 carburant auto-lubrifiant utilisé.

Avec le mélange 2 temps B P ZOOM le moteur pourra parcourir 10.000 km sans exiger de décalaminage.

**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.

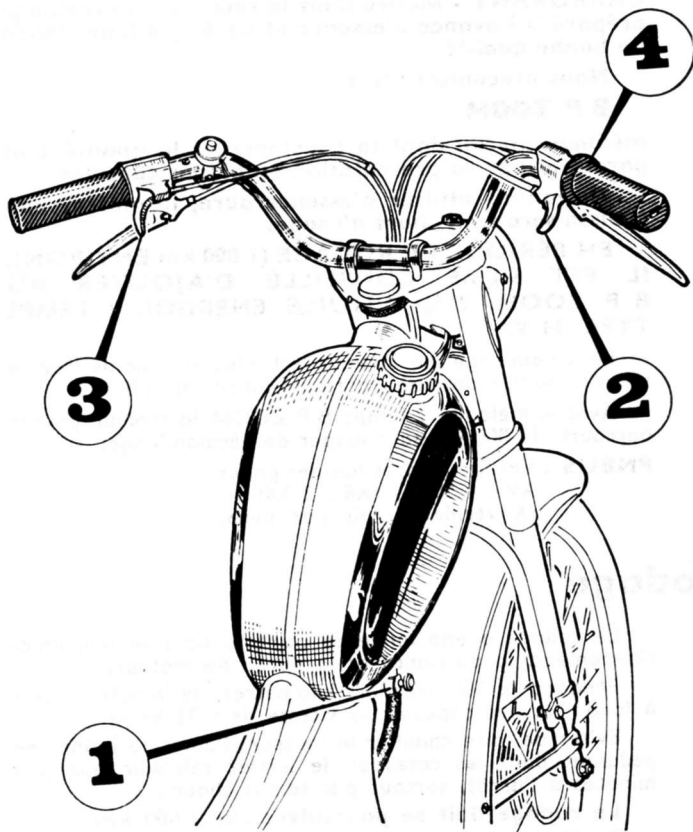
Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser la vitesse de : 35 km-h.

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 : 40 km-h.

# Mise en route



I. - Ouvrir l'arrivée du carburant en tirant le bouton (1) 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, 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

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 coïncidence.

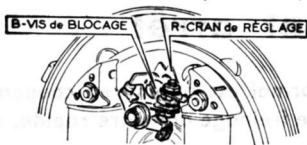
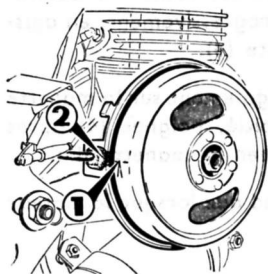
Pour ce contrôle, procéder de la façon suivante :  
— Faire tourner le rotor dans le sens de la marche jusqu'à obtenir l'ouverture des contacts.

— 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 coïncidence, procéder au réglage suivant :

Les repères du rotor et du stator étant en coïncidence, 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-DÉBLOQUER LA VIS B
- 2-INTRODUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET RÉGLER
- 3-REBLOQUER LA VIS B

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 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  $5/10^{\circ}$ .

## 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 2,5 mm. 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 :  
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.

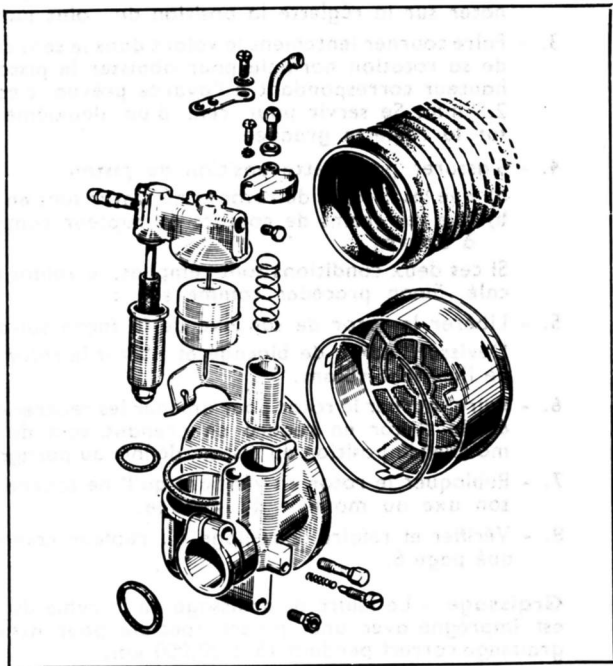
Nous conseillons plutôt à nos clients de faire remplacer le feutre desséché par un feutre neuf.



# Le carburateur

## 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.

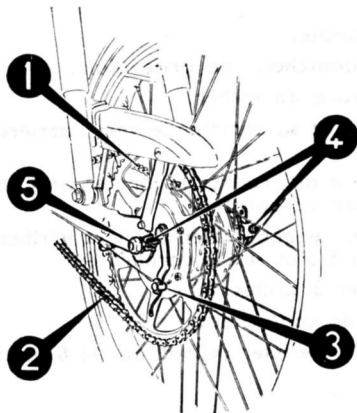
## Réglage du ralenti

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.

## Démontage de la roue arrière



— Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.

— Dégager 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.

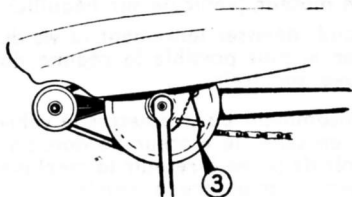
— Débloquer les écrous (5) et reculer la roue jusqu'à dégagement.

## 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 libèrera la partie mobile fixée à la roue.

## 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.

# 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 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.

# Réglage de la tension de courroie

— Enlever les capotages.

— Dérégler 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.

## Réglage de la tension de chaîne motrice

- Desserrer les deux écrous d'axe.
- Visser les écrous 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** 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.
- Vérifier et s'il y a lieu régler le frein arrière.

## 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 etc 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
	Fourche télescopique Poulie réceptrice	
2.000 km	Poulie motrice	BP energrease
5.000 km	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier - Pédales Moyeux AV et AR Cames de frein	L2 multi- purpose

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

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

## VÉRIFICATION :

Tous les 1.000 km

**Bougie.** - Démontez la bougie et nettoyez-la 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 CR 35.

**Carburateur.** - Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

# 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.

## **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° 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.**

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.



# Conseils pratiques de dépannage

## 1° Le moteur ne part pas froid ou chaud :

Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur de la bougie.</li> <li>2 Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe.</li> </ol>	<p>Nettoyer ou monter une bougie propre. (Ecartement des électrodes 4/10).</p> <p>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.</p>
Le carburant n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Tuyau obstrué.</li> <li>2 Filtre du robinet ou du carburateur encrassé.</li> <li>3 Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué.</li> <li>4 Gicleur bouché.</li> </ol>	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu</p> <p>Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneu. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur.</p>
Le carburant arrive bien mais les départs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Carburateur mal réglé.</li> <li>2 Prise d'air additionnelle.</li> </ol>	<p>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.</p>
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.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Volant déréglé, contacts n'ouvrant plus aux repères</li> <li>2 Contacts usés trop d'écartement.</li> <li>3 Bougie usée, électrodes encrassées.</li> </ol>	<p>Refaire le réglage (voir page 7).</p> <p>Diminuer le talon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur.</p> <p>Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

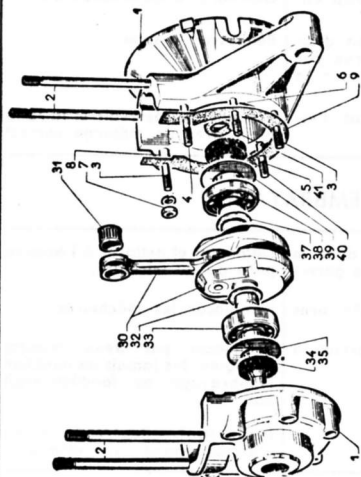
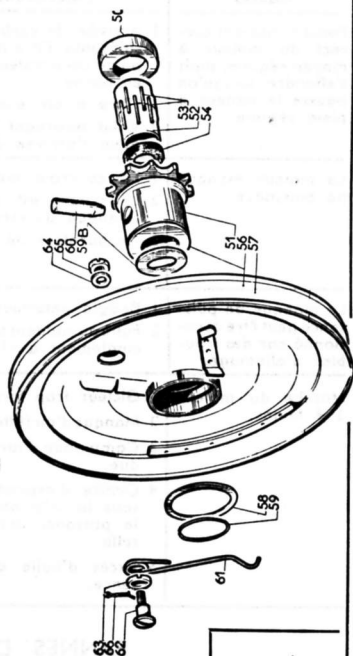
Causes	Défectuosités	Remèdes
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Arrivée de carburant insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie.</li> <li>2 Filtre à air encrassé.</li> <li>3 Volet obstruant partiellement l'arrivée d'air.</li> </ol>	<p>Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur.</p> <p>Le nettoyer.</p> <p>Détendre la commande du volet d'air.</p>
Le moteur manque de puissance.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 La courroie patine.</li> <li>2 Le volant est mal calé (manque d'avance).</li> <li>3 Carburateur déréglé.</li> </ol>	<p>Retendre la courroie.</p> <p>Refaire le calage (voir page 7).</p> <p>Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion. sinon, régler la commande souple.</p>
Le manque de puissance peut être occasionné par des troubles d'allumage.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Bougie défectueuse.</li> <li>2 Fuite au condensateur principalement à chaud.</li> </ol>	<p>Nettoyer ou remplacer la bougie</p> <p>Remplacer le condensateur.</p>
Marche du moteur à 4 temps.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Gicleur trop fort.</li> <li>2 Manque d'air (filtre bouché)</li> <li>3 Commande d'air trop tendue.</li> <li>4 Orifice d'aspiration d'air sous la selle obstrué par le passager assis sur la selle.</li> <li>5 Excès d'huile dans l'essence.</li> </ol>	<p>Changer de gicleur.</p> <p>Nettoyer le filtre d'air.</p> <p>Détendre la commande d'air.</p> <p>Rehausser la selle.</p> <p>Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct</p>

## 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.
		<b>Important.</b> - Repérer les points d'accrochement aux mâchoires.

Carter-moteur	
1	38.537 E
2	37.007 E
3	35.753
4	35.761
5	35.762
6	35.609
7	36.609
8	H.U. 6
9	35.752

Embiellage Roulements Joints	
30	39.972
31	35.104
32	37.741
33	14.403
34	37.004
35	37.034
36	18.857
37	37.740
38	14.292
39	37.742
40	37.616
41	37.615



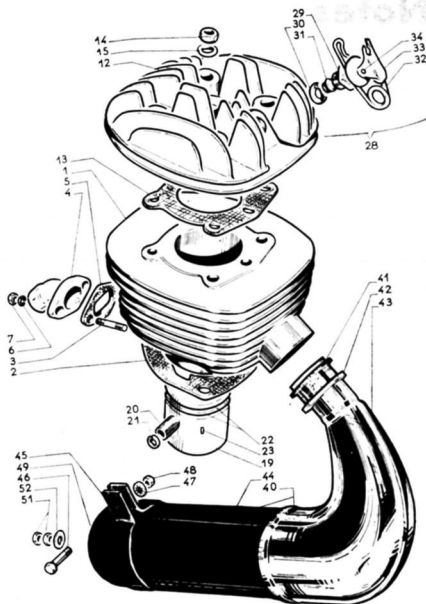
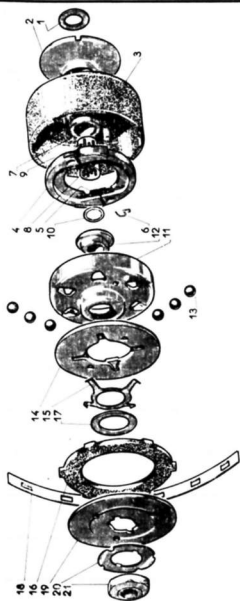
#### Démultiplication transmission

50	38.610
51	41.691
52	37.711
53	37.844
54	36.107
56	41.695
57	37.758
58	38.406
59	37.838
59 B	36.104
60	37.765

61	37.764
62	37.766
63	37.834
64	L. 7
65	H.B.K. 7
66	V. 2-25

Embrayage Automatique  
à Disque

42.020	13
42.017	14
42.015	15
42.012	16
42.014 A	17
42.014 B	
42.014 C	
42.014 D	
42.016	18
42.018	19
42.019	20
42.013	21
42.001 E	
34.556	
40.729	
42.002	
42.007	
36.148	
42.008	
42.009	
37.863	
37.964	
38.601	
42.011	
42.010	



Cylindre	Piston	Echappement
1 41625	19 *36120 E	40 39878
2 35749	20 27194	41 39240
3 G5 13-10	21 22309	42 36429
4 37562	22 38315	43 37586
5 36226	23 34039	44 37587
6 W 5		45 37589
7 HU 5	Décompresseur	46 H. 6.20
	28 32136	47 37773
	29 31474	48 HU 6
	30 31152	49 37578 E
	31 32133	37594
	32 32134	51 HU 6
	33 32132	38644
	34 32135	52 L 6
12 42177	40594	
13 36123		
14 HU 7		
15 W 7		

# Notes

Blank lined paper for notes with horizontal dashed lines.

le meilleur rendement  
de votre  
par l'utilisation exclusive



de ***BP-ZOOM***