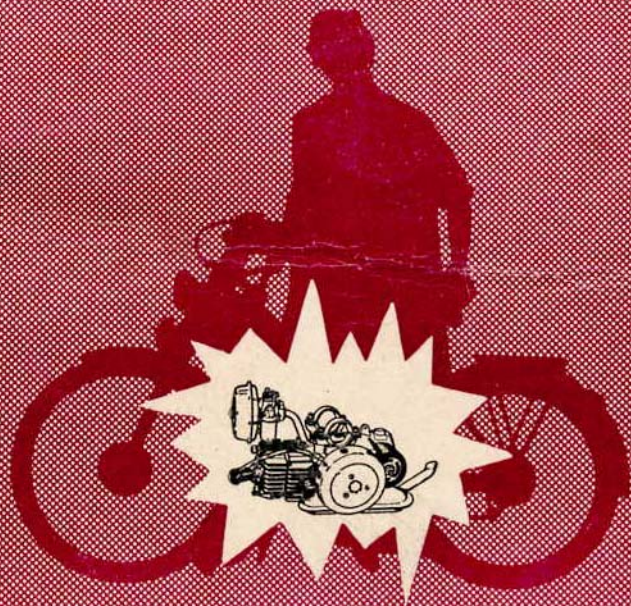


NOTICE
D'ENTRETIEN

BIMA



Geugeot

Sommaire

	PAGES
Arrêt	8
Bougie	12
Carburant	5
Carburateur (Nettoyage)	12
(Démontage)	14
Carter de transmission primaire	5
Collier fixation moteur (Démontage)	15
Commande de basculement	15
(Démontage)	15
Conseils	13
Décalaminage	9
Démontage du pignon de courroie	16
" du vilebrequin	14
" divers	15
Décompresseur (Réglage)	13
(Démontage)	15
Entretien	10 et 11
Fourche télescopique (Graissage)	12
(Démontage)	16
Galet (Réglage, Graissage des roulements)	12
(Démontage)	16
Mise en route	6 et 7
Pneus (Pression)	5
Rodage	8
Volant magnétique	10 et 11

LES "BIMA"

—————

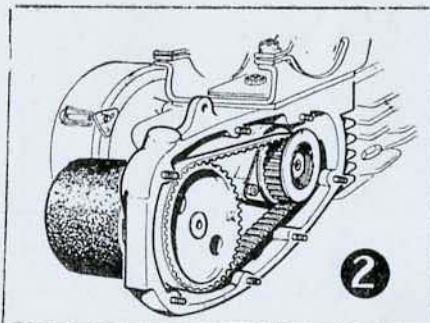


Peugeot

CADRE BERCEAU
ET
CADRE MONOPOUTRE

CARACTERISTIQUES

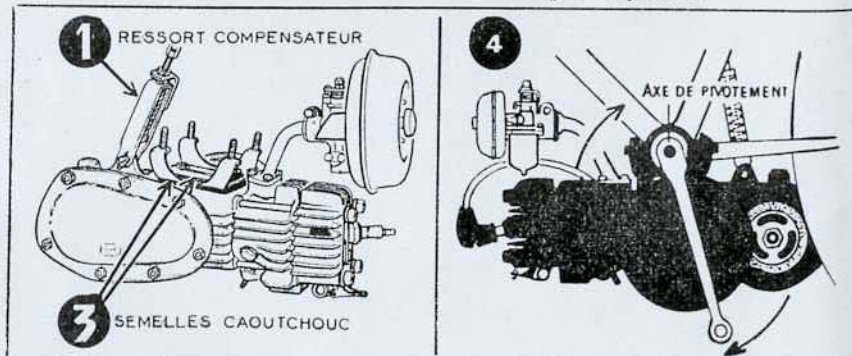
MOTEUR 2 TEMPS avec précompression dans le carter	
Alésage × Course	40 $\frac{m}{m}$ × 39 $\frac{m}{m}$
Cylindrée	49 $\frac{cm^3}{m^3}$
Rapport volumétrique de compression	5,5 à 1
Allumage par volant magnétique	
Avance à l'allumage	2 $\frac{m}{m}$ 5
Consommation	1 lit. 5 aux 100 km
Capacité du réservoir	3 litres
Transmission primaire par courroie armée.	
Entrainement de la roue AR par galet de friction à pression constante.	
Vitesse en palier	35 km/h.



Suivez les conseils contenus dans cette brochure. Quel que soit le modèle que vous avez choisi, il ne vous donnera que des **SATISFACTIONS.**

1 - ENTRAÎNEMENT TOUJOURS PARFAIT par un galet à pression constante.

- 2 - SILENCE, SOUPLESSE ET PUISSANCE.** L'effet du réducteur intérieur (nouvelle transmission brevetée) sous carter étanche ajouté à celui de la démultiplication du galet, permet de monter les côtes de 7 % avec 1 cavalier de 70 kgs sans pédaler et de circuler en ville à l'extrême ralenti, dans un silence incomparable.
- 3 - ABSENCE TOTALE DE VIBRATIONS** même à grande vitesse, obtenue par la fixation du moteur sur semelles de caoutchouc.
- 4 - DÉBRAYAGE INSTANTANÉ ET INTÉGRAL** du moteur par basculement qui vous donne la possibilité d'utilisation immédiate de la machine comme une simple bicyclette.



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 H. V.

En période de rodage (1.000 km.) le mélange doit comporter 8 % d'huile.

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

CARTER DE TRANSMISSION.

La transmission primaire par courroie en caoutchouc armé travaillant à sec, il n'y a pas d'huile dans le carter.

PNEUS

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

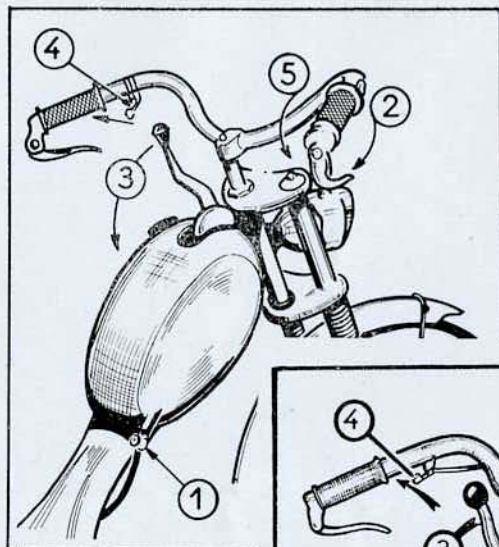
Pression	AV.	AR.
Sur route normale.	1.500	2 à 2.500
» » pavée	1.500	2 000



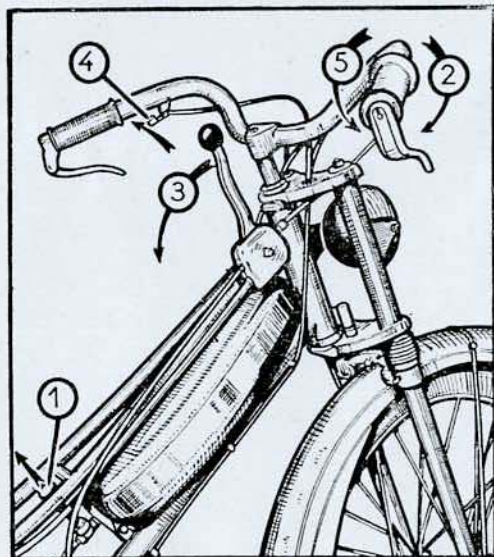
MISE EN ROUTE

- a) Tirer le bouton de commande du robinet d'essence (1).
 - b) Monter sur la bicyclette, tourner la poignée droite du guidon à fond vers l'extérieur (2) pour actionner le décompresseur.
 - c) Abaisser le levier de basculement du moteur (3) (en dégageant le levier vers la droite pour le libérer de l'arrêt).
 - d) Pédaler quelques mètres et mettre les gaz progressivement (5).
 - e) En période froide, appuyer en même temps sur la manette d'air (4) située sur la branche gauche du guidon, ce qui facilite le départ du moteur. Après un court temps de marche, libérer la manette d'air.
 - f) Régler la vitesse en tournant plus ou moins la poignée des gaz vers l'intérieur (5), 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, la manette d'air actionnée à fond, le décompresseur légèrement ouvert et le levier (3) embrayé. Mettre ensuite progressivement les gaz.

CADRE MONOPOUTRE



CADRE BERCEAU



RODAGE

Le rodage du moteur a une importance capitale et influera sur le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur.

Pendant les 400 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond, 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.

Pendant les 1.000 premiers kilomètres, mettre 8 % d'huile dans l'essence.

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 doit s'arrêter quelle que soit la position de la poignée tournante.

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

Si le moteur ne s'arrête pas, il est nécessaire de régler la commande du décompresseur pour éviter une détérioration du pneu arrière (voir page 12).

ENTRETIEN

LE 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 plus de 3.000 Km. sans exiger de décalaminage.

Avec certaines huiles le calaminage pourra se produire vers 1.000 Km.

ATTENTION ! Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur et augmente considérablement la calamine (voir réglage page 12).

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 vérifier l'état de la lumière que la calamine peut obstruer partiellement. Il suffira alors de la nettoyer.

Nous recommandons pour les 2 premiers décalaminages, en principe de ne décalaminer que la lumière d'échappement. Par la 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

ENTRETIEN (suite)

LE VOLANT MAGNETIQUE

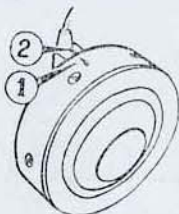
Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients d'agir avec précaution, toutefois :

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

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

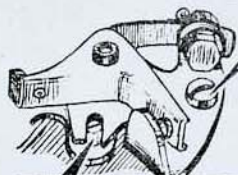
— L'usager peut procéder comme suit.

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR



En tournant le volant dans le sens de la marche, amener en coïncidence le repère (1) du rotor avec le repère (2) du stator. 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, agir sur le dispositif de réglage du rupteur prévu à cet effet (voir croquis).



B. VIS DE BLOCAGE

- 1 DÉBLOQUER LA VIS B
- 2 AGIR SUR LA VIS R
- 3 REBLOQUER LA VIS B

R. VIS DE RÉGLAGE

TRÈS IMPORTANT

Lorsque le calage est correct l'ouverture maximum des grains de contact est d'environ 4 10°.

Toutefois cette ouverture peut varier sans inconvénient de 2 à 6 10°.

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 (1) et (2).

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 $2,5 \frac{m}{m}$. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la réglette graduée.
- 4 - S'assurer pour cette position du piston :
 - a) que les repères (1) et (2) 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 : Votre rotor comporte une bague d'extraction il suffit de desserrer l'écrou de blocage du rotor.

Deuxième cas : Votre rotor ne comporte pas de bague d'extraction. Dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide de l'arrache-moyeu prévu à cet effet.
- 6 - Faire tourner le rotor pour amener les repères 1 et 2 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.

- A la graisse pour les articulations et roulements de la bicyclette.
- A l'huile fluide pour roue libre, câbles de commande et la chaîne.

VERIFICATIONS

★ TOUS LES 500 KMS :

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.

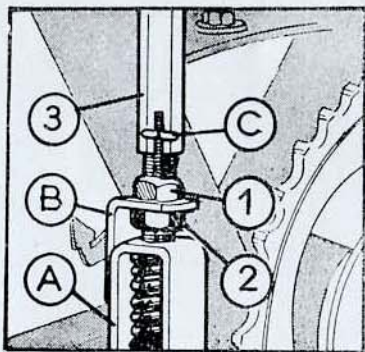
Fourche Téléscopique. - Graissez modérément avec une pompe en utilisant une huile demi-fluide.

★ TOUS LES 2.500 KILOMÈTRES :

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

★ TOUS LES 5 000 KILOMÈTRES :

Roulements du galet d'entraînement - Graissez ces roulements à l'aide d'une pompe garnie d'une graisse spéciale à roulements à haut point de fusion (145°).



RÉGLAGE DE L'ENFONCEMENT DU GALET.

Vérifiez d'abord la pression du pneu AR. (pression 2 à 2,5)

Après avoir enlevé le capotage droit :

- Débloquer le contre-écrou (1) et l'écrou (2).
- Visser l'entretoise (3) (enfoncement normal du galet dans le pneu 7 $\frac{m}{m}$).
- Amener l'écrou (2) à environ 3 $\frac{m}{m}$ au-dessus de la chape (A) de façon à ce que les spires du ressort ne soient jamais jointives.

- 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.

REGLAGE DU DECOMPRESSEUR

1er CAS - Le moteur ne s'arrête pas lorsqu'on relève le levier de basculement du moteur :

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

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

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

S'assurer que la commande n'appuie pas sur la soupape lorsque l'on ne décompresse pas.

L'étanchéité ainsi obtenue est d'une importance primordiale pour le bon fonctionnement du moteur et lui évite de chauffer anormalement au risque de griller la soupape et de se calaminer très rapidement.

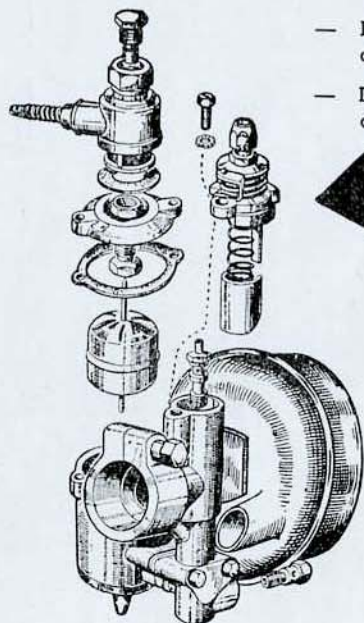
CONSEILS POUR CONDUIRE

EN DESCENTE PROLONGÉE

1° - MOTEUR EMBRAYÉ - Conserver partiellement les gaz (poignée tournante au 1/3 de sa course) afin d'assurer le graissage du moteur.

2° - MOTEUR DÉBRAYÉ - Avant de réembrayer le moteur prendre toujours la précaution de décompresser à fond à l'aide de la poignée tournante et attendre que la vitesse soit réduite à 10 ou 12 Km-heure. Sinon la courroie de transmission primaire en caoutchouc armé risque de se détériorer.

DEMONTAGE DU CARBURATEUR



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



Pour le démontage de l'ensemble, voir le croquis ci-contre.

Démontage du gicleur

Pour démonter le gicleur il est nécessaire d'enlever le filtre.

Démontage du filtre

Presser et tourner d'un quart de tour à gauche le bouton de fixation du filtre.

Le maintenir bien droit pour le sortir et ne forcer en aucun cas.

Remontage du filtre

Engager le filtre bien droit et vérifier que sa base porte à plat sur le carburateur.

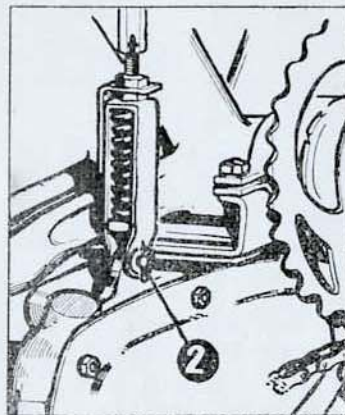
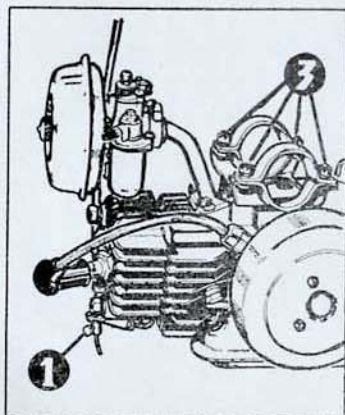
Ne pas forcer, une fausse manœuvre pourrait détériorer les colonnettes.

EXTRACTION DU VILEBREQUIN

Nous recommandons expressément de se servir de l'extracteur de palier prévu à cet effet.

En aucun cas il ne faut frapper sur un vilebrequin, ni pratiquer des pesées ou des poussées à l'aide d'un outil non approprié.

DEMONTAGES DIVERS



1 — COMMANDE DE DÉCOMPRESSEUR

Desserrer le serre-câble et sortir la commande du décompresseur.

2 — SYSTÈME DE BASCULEMENT

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.

3 — COLLIER DE FIXATION DU MOTEUR

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 PIGNON DE COURROIE EN BOUT DE VILEBREQUIN

Immobiliser le pignon à l'aide d'une plaquette crantée spéciale N° 0-58 pendant que l'on desserre l'écrou avec une clé de 17.

Ne jamais immobiliser le vilebrequin soit en bloquant le galet d'entraînement ce qui risque de détériorer la courroie caoutchouc, soit en bloquant le volant magnétique sous peine de faire tourner les volants intérieurs l'un par rapport à l'autre.

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 indiqué page 11.

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

Les éléments intérieurs seront ainsi dégagés.

DÉMONTAGE DU GALET D'ENTRAÎNEMENT

Immobiliser le galet en introduisant une clé à ergots dans les ajourages du galet. Ne jamais immobiliser le galet en bloquant le volant magnétique ce qui risque de détériorer la courroie caoutchouc.