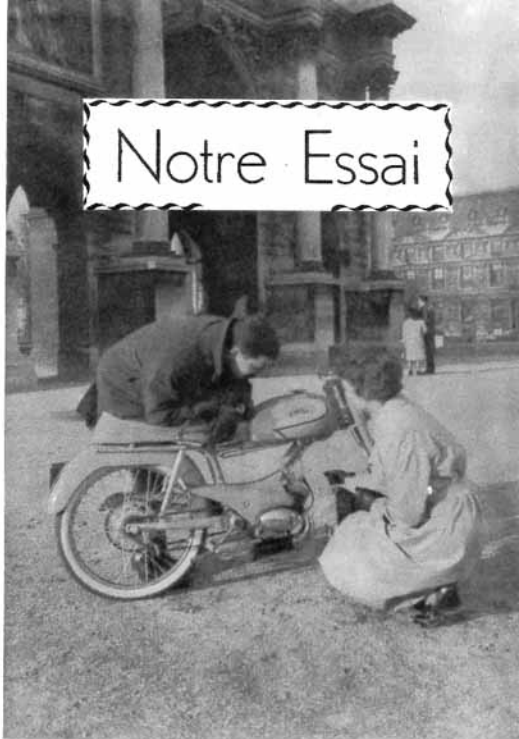


LE succès rencontré par le BB 2 S a certainement été pour beaucoup dans la décision de l'usine de Beaulieu - Valentigney de présenter outre le BB 3 S, modèle sport, le BB 3 T, modèle touriste.

En effet, si beaucoup d'acheteurs du BB 2 S étaient des jeunes qui voyaient en ce cycle une machine sportive avant tout, le BB 2 S intéressait également une toute autre clientèle. Une clientèle à laquelle cette machine plaisait parce qu'elle était rapide, possédait une boîte de vitesses, un embrayage, une suspension intégrale. A priori, on aurait pu croire que cette clientèle trouverait son bonheur avec le 2 vitesses à cadre ouvert. Eh bien, non. Le BB 2 S, avec son réservoir en selle, fait « petite moto », inspire plus de confiance. Et sa selle double autorise le transport d'un passager dans des conditions bien meilleures que sur le cycle à cadre ouvert.

Il nous semble donc que c'est pour ces raisons que Peugeot a présenté au Salon deux versions de son nouveau 3 vitesses : une version « sport » et une version « touriste » (l'évolution du 2 vitesses en 3 vitesses était prévisible et normale).

Fidèle à notre politique d'essais des nouveautés du Salon de Paris (qui nous a déjà permis de vous présenter les essais du Vap « Cormoran », du Peugeot BBV et du Terrot « Skipper »), nous avons obtenu de l'usine Peugeot un BB 3 T afin de procéder à ses essais.



Notre Essai

PEUGEOT BB 3 T

BB 2 S et BB 3 T

Tout d'abord, précisons que BB 3 S et BB 3 T possèdent la même partie cycle (à quelques aménagements près). Si la partie basse du moteur est la même pour le S et le T, cylindre, culasse et carbu différent, le S étant un vrai sport et développant une puissance plus élevée.

JUGEMENT DE FORME...

Du point de vue de l'esthétique, le BB 3 T est resté très proche du BB 2 S, du moins pour la forme, la couleur du 3 T étant le bleu, alors que le 3 S est rouge ou blanc.

Signalons avant d'aller plus loin qu'il est possible d'obtenir le 3 T en deux versions : soit avec une selle simple et un vaste porte-bagages, soit avec une selle double et des repose-pieds pour le passager. C'est cette version du BB 3 T que nous avons essayée.

La selle double est très longue, car elle est prévue pour le transport effectif de deux passagers. Ce qui est très rare pour les 50 cmc. Les trois-quarts du temps, leurs « selles doubles » sont tout simplement des selles un peu plus longues que les selles normales et il est vraiment très difficile de s'y loger à deux, à moins que pilote et passagère ne soient d'une corpulence égale à celle des mannequins de Mile Chanel.

Le guidon est tout simplement celui des BB 2 ou 3 S, mais retourné. Les poignées, au lieu d'être penchées vers le bas, sont donc relevées.

Ici, nous pensons que cette solution n'est pas la meilleure. Le 3 T étant un cycle de tourisme, un petit guidon sport était très loin de l'idéal. Mais, à notre avis, un guidon un peu plus relevé et revenant vers l'arrière aurait été préférable à ce guidon dont les poignées ont une curieuse orientation.

ET POUR FREINER ?

Lors de notre essai du BB 2 S, nous avions déjà écrit tout le mal que nous pensions du système adopté pour la disposition des commandes au guidon : frein arrière, gaz et décompres-

**un excellent 50cc de
tourisme prévu pour
l'utilisation en duo**

seur à droite; débrayage, poignée tournante des vitesses, commande de starter à gauche. Et le frein avant? Eh bien, il est commandé par une poignée inversée placée... à gauche, du même côté que le débrayage!

Il va de soi qu'il est alors absolument impossible de freiner sur les deux roues (ou sur la seule roue avant) tout en rétrogradant. On peut, à notre avis, améliorer déjà cet état de choses en intervertissant gaines et câbles; le frein avant se trouve alors commandé de façon normale, par le levier de droite.

Pour ramener dans la norme ces commandes de frein, il faudrait monter une pédale — ce qui est à la portée de tout tricoleur moyen — car ici le système par rétropédalage n'est pas utilisable. En effet, pour le 3 T (comme, d'ailleurs, pour les BB 2 et 3 S) la mise en route ne s'effectue pas comme pour les multivitesse italiens ou allemands, avec lesquels il est possible de procéder à la mise en route du moteur les deux roues de la machine reposant sur le sol, puisque, au point mort, le pédalier est désaccouplé de la transmission secondaire, mais entraîne le moteur.

Ici, deux façons de procéder: Ou bien l'on béquille la machine et, une vitesse engagée, il suffit de décompresser et de lancer le moteur. Une fois celui-ci en route, il ne faut pas oublier de débrayer ou de remettre au point mort avant de débéquiller le cyclo qui, sans cela, risque de s'en aller sans attendre son pilote! Ou bien, deuxième façon de procéder, on enfourche le cyclo, on passe en 2°, on débraye ou on décompresse jusqu'à ce que, une certaine vitesse atteinte, le lancement du moteur soit possible.

Mais cette dernière solution n'a rien de bien pratique. Le pédalage, sur les cyclos actuels — surtout ceux qui sont plus ou moins sport ou qui possèdent une configuration « petite moto » — est une rude épreuve car la distance selle-pédalier est trop faible pour que les jambes du pilote soient dans une situation permettant de développer une certaine puissance sans trop d'efforts et, aussi, car les frottements et résistances internes du moteur sont élevés (huile de la boîte, pignons démultiplicateurs, embrayage qui « colle » toujours un peu, etc.).

Et, en cas de « calage » dans la circulation urbaine, où il est bon de pouvoir relancer rapidement le moteur, il est désagréable d'avoir à descendre de machine et à procéder aux opérations de béquillage, puis de lancement. Et, si vous êtes au premier rang, à un feu rouge, et que vous partiez en pédalant de toute la puissance du jarret et en zig-zaguant, vous pâliez vite de honte sous les bordées d'injures dont vous serez gratifiés par ceux qui seront derrière vous.

Pour tympanes robustes seulement...

Les BB 2 S sont assez connus maintenant pour que l'on puisse parler de leur bruit caractéristique. Ce bruit d'échappement est celui que l'on re-

trouve sur le BB 3 T. Déjà, on pouvait trouver le BB 2 S assez généreusement bruyant. Mais son côté machine sport excusait en bonne partie ce trop-plein de vitalité.

Le BB 3 T n'étant pas du tout un 50 cmc sport, on serait en droit d'en attendre beaucoup plus de calme et de silence. Un sérieux effort nous semble à faire de ce côté-là.

Au point de vue bruits mécaniques, il n'y a pas de reproche à faire et la discrétion des pignons du 3 T est à noter.

Afin de mieux juger des qualités du 3 T, nous allons nous y mettre à deux et nous adjoindre un aide. Une équipe, plus exactement, avec laquelle nous allons juger du 3 T en duo dans Paris.

Premier soin: vérifier la pression des pneus; deuxième soin: monter les repose-pieds prévus pour le passager et que nous avons trouvés dans le coffre à outils. Ces repose-pieds remplacent les deux écrous de fixation de l'axe de la roue arrière; il convient donc de bien les serrer d'une part et de vérifier ensuite le centrage de la roue, l'alignement de la chaîne et sa tension.



Suspension avant, notons sur la fourche un petit arceau de rigidité servant aussi de support de garde-boue.



Regrettons la position de la commande du frein avant au guidon, levier dont l'emploi nécessite une certaine acrobatie lors d'un freinage brusque.

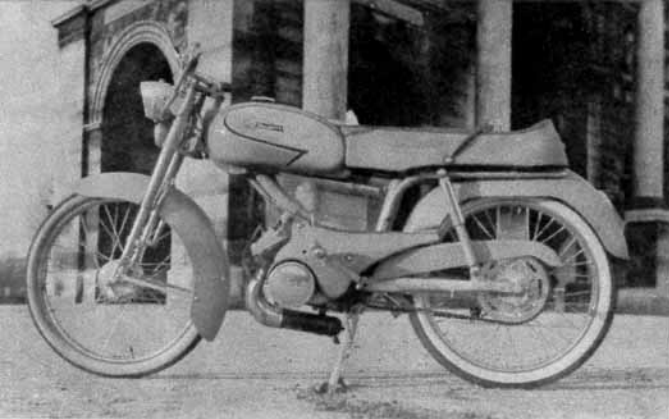
Suspension arrière, les repose-pieds obligatoires pour le transport d'un passager sont fixés sur l'axe de la roue arrière et assurent une bonne position des jambes.

Le 3 T en route, ma passagère confortablement installée (la selle est longue, elle est moelleuse et les repose-pieds sont là où il faut), nous démarrons. Malgré quelques 125-130 kgs de charge totale, le BB 3 T nous emmène avec une belle franchise. 1re, 2me, 3me, à aucun moment le moteur ne flanche. De nombreux arrêts, la circulation-gymkhana des quartiers du centre allaient confirmer ces aptitudes à l'utilisation en duo du 3 T.

Maniable et très honnêtement nerveux malgré la contrainte de ces 125 kg de charge, ce cyclo présente aussi quelques défauts mineurs que cette longue promenade dans Paris nous a permis de mettre en lumière.

Tout d'abord, le freinage. A peu près correct en solo, il est « juste » en duo. Et d'autant plus juste que la recherche de la poignée du frein avant et les acrobaties nécessaires pour freiner et rétrograder en même temps ne permettent pas d'attendre le dernier moment pour déclétrer.





Notons encore une poignée tournante (pour le changement de vitesses) mal placée sur le guidon : en lire, le levier d'embrayage est placé sur le dessus du guidon, et voyons d'autres aspects de la conduite du 3 T.

La tenue de route est bonne, en solo comme en duo. Et, en ligne droite, aucune réaction due à une « légèreté », une chasse trop faible de la direction.

Les suspensions : la fourche avant présente toujours le même défaut caractéristique : sa course est trop faible. Au demeurant, elle est rigide, mais n'est pas exempte de talonnement, surtout en duo. Il ne semble pas en effet que les ressorts de suspension du 3 T soient plus durs que ceux des autres 50 cmc Peugeot prévus pour le solo. La suspension arrière (correcte en solo, bien que pas amortie) est un peu trop souple en duo et talonne également (pour un poids que nous estimons assez moyen : 70 kg de pilote et 55 kg de passagère).

LA PANOPLIE DU PETIT CYCLOMOTORISTE

Le coffre à outils est toujours placé dans l'arrière de la selle double. C'est original, et le coffre est assez grand. Mais son ouverture est petite et l'emploi de ce coffre rappelle un peu le célèbre « piège à singe ».

Les gaines des câbles ne sont pas munies de tendeurs à main montés au guidon.

Les garde-boue sont enveloppants et protègent assez efficacement.

L'éclairage est moyen. Pas de positions phare et code. Commande placée sur le phare.

Le volet d'air est à retour automatique, solution que nous n'aimons pas spécialement, nous nous sommes déjà longuement et souvent expliqués.

Le ralenti du carbu est réglable sans qu'il soit besoin de déposer les capotages latéraux : un trou dans le capotage gauche permet le passage d'un tournevis.

La fixation de ces capotages est assurée par des vis que l'on ne peut guère dévisser qu'avec... un tournevis !

Le réservoir ne comporte pas de réserve.

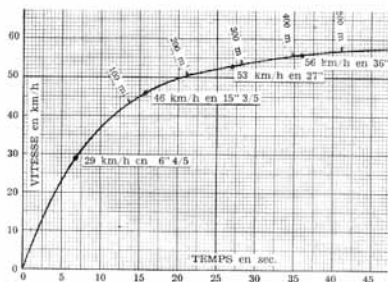
pectifs de 9.150-8.740-6.550 et 7.040 t/m le régime minimum de marche régulière sur 2 temps en solo et en palier, en 3e, étant de 2.400 t/m sensiblement (20 km/h).

Le moteur du BB 3 T étant fondamentalement le même que celui du BBV, il ne faut pas nous étonner si ces chiffres sont identiques (seule différence : 1 km/h en position couchée en faveur du BBV).

Étant donné le caractère du 3 T, une vitesse de 54 km/h nous semble honnête, mais pourrait cependant atteindre les 60 km/h sans que son caractère touriste, tranquille, en souffre. Et la vitesse moyenne d'utilisation en serait plus intéressante.

ACCELERATIONS

Départ arrêté, voici les temps et les



ACCELERATIONS

L'avertisseur électrique est aussi peu efficace que ceux que l'on trouve d'ordinaire sur les 50 cmc.

L'ESSAI

VITESSES MAXI

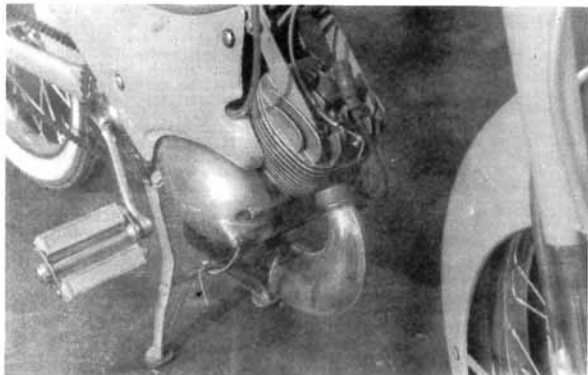
Nous avons atteint 37 km/h en 1re; 51 km/h en 2e; 54 km/h en 3e (assis) et 58 km/h (couché). Régimes res-

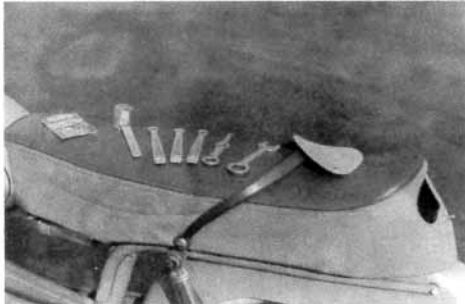
moyennes du 3 T, de 100 mètres en 100 mètres jusqu'à 500 mètres :

100 m en 13" 3/5, moyenne 26,45 km/h
 200 m en 21" 1/5, moyenne 33,95 km/h
 300 m en 28" 1/5, moyenne 38,3 km/h
 400 m en 34" 4/5, moyenne 41,4 km/h
 500 m en 41" 1/5, moyenne 43,7 km/h

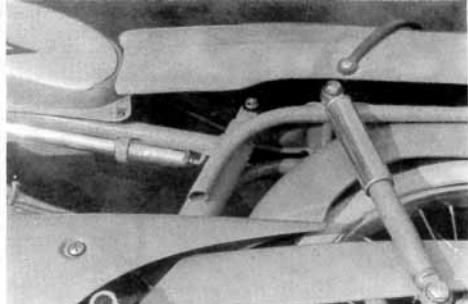
Nous retrouvons ici la même similitude avec le BBV qu'en vitesse maxi. Mais la boîte 3 vitesses à commande manuelle permet d'obtenir des

Vue du moteur au cylindre et à la culasse généralement ailetés.





Sur le BB3T nous avons à faire à une vraie selle biplace conçue pour le transport d'un passager. Ce cliché nous montre également le contenu du coffre à outils.



Vu de la suspension arrière et des éléments de suspension.

résultats nettement meilleurs au départ, le variateur montrant sa supériorité ensuite. Aux 100 premiers mètres le 3 T à 1^{er}/4/5 d'avance sur le BBV. Cette avance diminue progressivement : 1^{er}/2/5 aux 200 mètres; 1^{er} aux 300 mètres; 3/5 aux 400 mètres pour se terminer à 2/5 aux 500 mètres.

En accélération, le BB3T est donc normalement placé vis-à-vis de ses

concurrents. Et surtout, il conserve encore une franche accélération en duo.

Soulignons que le départ en duo fut facile à réaliser, sans que l'embrayage n'en souffre.

Freinage

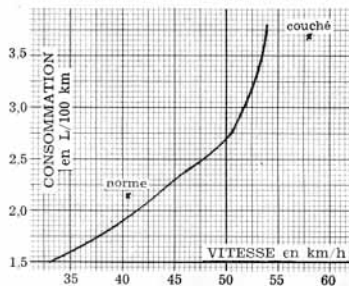
De 30 km/h à l'arrêt complet, voici les distances nécessaires :

Frein AV : 11,0 mètres (décélération moyenne : 3,15 m/s²).

Frein AR : 7,30 mètres (décélération moyenne : 4,75 m/s²).

Les deux freins : 4,85 mètres (décélération moyenne : 7,15 m/s²).

Ces résultats sont corrects avec les deux freins : bons pour le frein arrière et mauvais pour l'avant. On peut d'ailleurs penser que le frein avant, vu le peu de facilité de sa manœuvre, n'avait guère été utilisé et que ses garnitures n'étaient pas encore bien en place.



CONSUMMATION

CONSUMMATION

Voici, en litres aux 100 kms, la consommation relevée à différentes vitesses :

35 km/h : 1,6 l — 40 km/h : 1,9 l — 45 km/h : 2,3 l — 50 km/h : 2,7 l — Maxi assis (54 km/h) : 3,8 l — Maxi

concurrents. Et surtout, il conserve encore une franche accélération en duo.

COTE

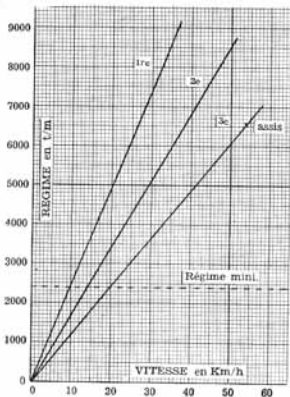
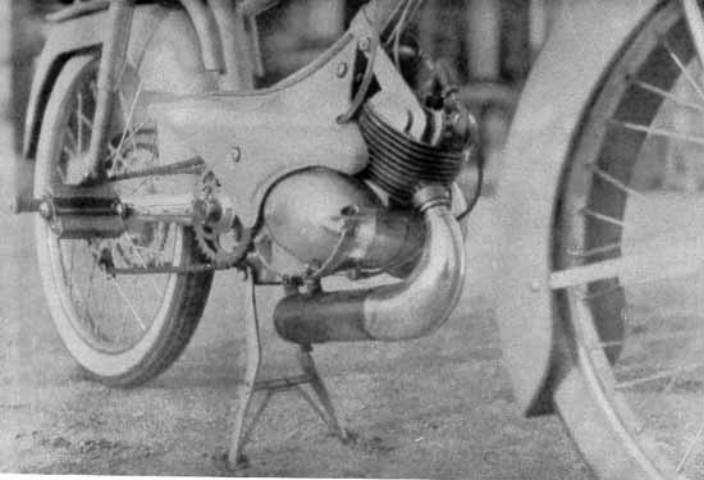
Notre côte d'essais est longue de 350 mètres. Sa pente moyenne est de 8,7 % ; elle comporte un passage à 11 %. Les départs sont pris arrêtés dans une portion à 6 %.

L'essayeur de 55 kg monta en 39^{er} 2/5 (moyenne 32,0 km/h) ; l'essayeur de 70 kg monta en 47^{er} (moyenne 26,8 km/h). Ces deux montées s'effectuèrent en 1re et 2^e.

En duo, et cette fois, uniquement en 1re, la côte fut montée en 61^{er} 4/5 (moyenne 20,4 km/h), la charge du BB3T étant alors de 125 kg.

Ces résultats sont nettement meilleurs que ceux obtenus avec le BBV. Ceci est dû à la présence d'un chan-





couche 58 km/h : 3, 7 l — Consommation normalisée : 2,15 l à 40,5 km/h.

Jusqu'à 40 km/h, le 3 T est plus sobre que le BBV. Au-dessus de cette vitesse, la consommation du 3 T croît beaucoup plus vite que celle du BBV dont la courbe est assez plate, à cause du variateur qui égalise les régimes.

Dans l'absolu, cette consommation n'est pas exagérée, mais elle est tout de même assez élevée.

UTILISATION EN DUO: TRES BIEN

Nous pensons que c'est sous cet angle qu'il nous faut envisager l'utilisation du BB 3 T : en duo.

Très bien réalisé pour cet usage, le 3 T se comporte à merveille dans la circulation urbaine, comme d'ailleurs sur route, mais dans ce dernier cas, 5 km/h de vitesse de pointe supplémentaires en rendraient la conduite plus agréable.

Tel qu'il est actuellement, le 3 T donnera néanmoins de grandes satisfactions à la clientèle qui recherche un cyclomoteur utilisable en duo et qui garde des qualités de robustesse et une usure aussi intense. Et la renommée du Lion Peugeot dans ce domaine n'est plus à faire...

C.C.

Ci-dessus, vue moteur côté embrayage. On voit ici la vis permettant le réglage du levier d'embrayage. Ci-dessous autre vue du moteur, cette fois côté volant magnétique. On remarque la patte de fixation du moteur au cadre et le petit capotage.



LA BOITE DE VITESSES ET SON ÉTAGEMENT

La transmission primaire donne une démultiplication de 3,077 à 1 (40/13 dents), démultiplication qui est de 4,333 à 1 (52/12 dents) pour la transmission secondaire.

Quant à la boîte de vitesses, elle offre l'étagement suivant : 3e : 1 à 1 (100 %) — 2e : 1,415 à 1 (70,7 %) et 1re : 2,04 à 1 (49,0 %), d'où les démultiplications finales de 13,333 — 18,833 et 27,2 à 1.

L'étagement est loin d'être parfait et, relativement aux autres rapports, la 2e est un peu courte. En effet, quand on emmène la 2e jusqu'à 6.000 t/m et que l'on passe la 3e, la chute de régime (1.750 t/m) est quasiment aussi importante que quand on emmène la 1re jusqu'à 6.000 t/m et que l'on passe la seconde (chute de 1.850 t/m).

Donc, pour bien faire, il faut « allonger » la 2e et l'amener à sensiblement 79 % de la 3e (pour une même 1re), soit une démultiplication interne de 1,268 à 1 (au lieu de 1,415). Dans ces conditions, en « poussant » les régimes jusqu'à 6.000 t/m, on perdrait 2.275 t/m en passant de 1re en 2e (ce qui n'est pas grave à 24 km/h), mais seulement 1.250 t/m en passant de 2e en 3e.

Peugeot