



La petite histoire des BB Peugeot

Chapitre 4 :
« Vers l'automatique »

Réalisé par : <http://motos-anciennes-limousine.over-blog.com/>

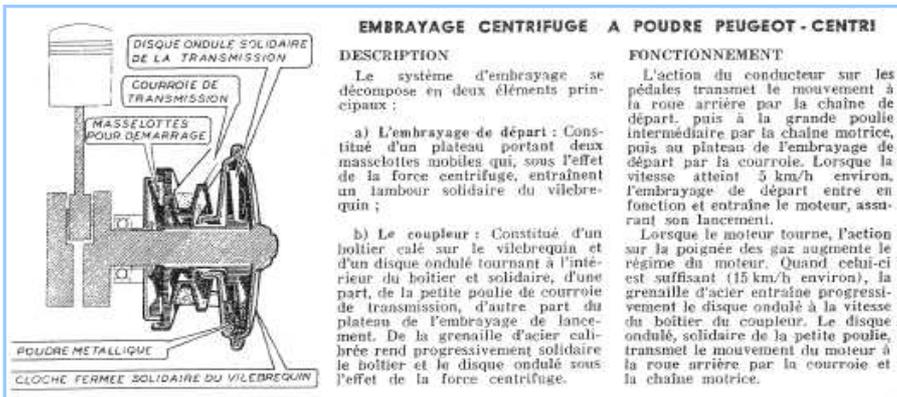
Le coupleur autoproggressif « Centri »

Après avoir fait les BB2, Peugeot sort la génération BB Centri en octobre 1957. L'appellation Centri a été utilisée par la marque afin de sensibiliser le grand public sur la révolution technique que représente l'embrayage automatique à coupleur auto-progressif. Ce type de coupleur était exploité sur les machines outils, mais complètement inédit dans le domaine des deux-roues. Ce coupleur est composé d'une cloche métallique sertie qui contient 80 gramme de grenaille de fonte graphitée, dans laquelle on trouve une hélice reliée à la poulie motrice. Ce système révolutionnaire d'après Peugeot n'était pas très apprécié des utilisateurs car celui-ci était très bruyant et n'assurait pas un débrayage total à l'arrêt. Il équipera pourtant les BB jusqu'en 1963.

Les premiers modèles à utiliser ce système sont les **BB L** et les **BB G** (modèles à finition chromée).



Le bloc moteur est inédit : le haut moteur et l'allumage sont celui des BB2, mais tout le reste est nouveau. Les carters sont en aluminium et ils intègrent la fixation inférieure et le support du stator. Le volant magnétique est également en aluminium. Le carburateur est un Gurtner D12.D453 sans cuve de décantation dont la prise d'air utilise le même système que le BB2 L (l'air est aspiré sous la selle par l'intermédiaire du tube de selle).



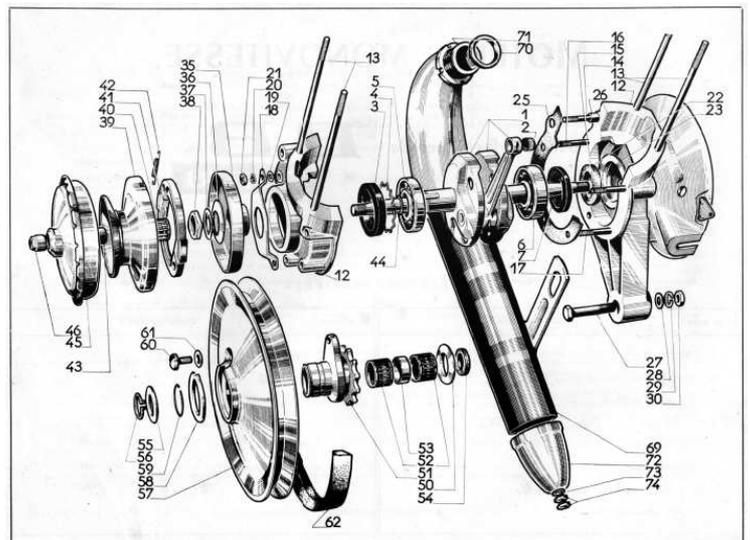
En ce qui concerne la partie cycle, celle-ci est très proche du **BB2 L**, mais ne possède pas de suspension à l'arrière. Les gardes boues sont simples sans bavolets. Le guidon utilise des poignées de frein inversé de marque CLB. Les roues de 19" sont équipées de moyeux Prior avec petit corps. Les caches moteur sont en deux parties de chaque côté.

Il y a bien sûr un modèle plus complet qui se nomme **BB GL** (G pour grand et L pour luxe)

Celui-ci est un **BB L** avec gardes boues à grands bavolets, leviers de freins classiques, moyeux Prior à gros corps et compteur triangulaire E.D.

Les **BB L** et **BB GL** auront une carrière assez courte de 2ans et subiront des modifications très régulières. La fourche télescopique verra ses tubes s'agrandir au Ø29mm en remplacement du Ø26mm. Le volant magnétique subira une cure d'amaigrissement à partir des châssis numéro 11.269.

En aout 1958 apparaît une nouvelle poulie acier (le système de passage en mode vélo de la poulie alu n'était pas pratique car il nécessitait d'avoir toujours sur soi un tournevis), le bouchon de réservoir se verra déplacé sur le côté, les caches moteur changeront aussi ainsi que d'autres petits détails...



A suivre...