



La petite histoire des BB Peugeot

Chapitre 9 :
« Des évolutions esthétiques et un
nouvel embrayage »

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

Des BB plus « fun » !



LT Modèle luxe.
Suspension AV très confortable. Réservoir chromé.
VLT : Même modèle avec chang. de vitesse automatique.

Avec la série des **LT** les BB reprennent des couleurs ! Le vide de la poutre du cadre est comblé par un joli réservoir à flancs chromés sur lequel sont collés 2 magnifiques écussons Peugeot. Résultat il n'y a plus de réservoir sous la selle mais une grande boîte à outil (NB: A l'époque certains propriétaires de ce modèle installaient le réservoir des versions **C** pour augmenter l'autonomie de leur machine). La fourche est habillée afin d'améliorer l'esthétique de la machine et des bavolets ont été ajouté sur le garde boue avant.

Le **BB LT** est également

décliné en version avec système double variateur : le **BB VLT**. Les **BB V** et **BB TLS** ont droit à un lifting afin de conserver la parenté avec les nouveaux modèles ! On notera l'utilisation du réservoir et de la face avant des **LT** tout en conservant les anciens caches moteurs et les gardes boue enveloppants.

Il y a aussi de grands changements au niveau des BB à 3 vitesses. Tout d'abord le **BB3 T** disparaît de la gamme. Mais afin de conserver un utilitaire dans la gamme des cyclomoteurs à boîte de vitesses, les Cycles Peugeot décident de monter le bloc 3 vitesses sur le **BB TLS** à la manière du **BB2 L** de 1957, c'est ainsi qu'est créé le **BB3 L** !



Le **BB 3L** de 1964

La fin d'année 1965 voit apparaître des modifications sur le moteur. L'embrayage diamètre 100 fonctionnait parfaitement mais présentait un défaut de solidité. Sa cloche qui était moulée soit en plastique, soit en aluminium s'avérait être trop fragile, en particulier lors des démontages. Ces défauts de jeunesse ont été rapidement corrigés par la fabrication d'un nouveau modèle : l'embrayage de diamètre 120 !

La cloche métallique est entièrement chromée et incassable, les mâchoires ont maintenant une durée de vie plus importante. Mais le revers de la médaille c'est le

poids de cet embrayage : près de 1kg350 en bout de bielle contre 1kg080 (pour le diamètre 100). Il semblerait d'après plusieurs témoignages que cet embonpoint ait provoqué certains désagréments comme l'usure prématurée des roulements de vilos, des casses de bielles et dans certains cas la casse de carters moteurs !

Plus tard sur les séries 101, 102, 104, etc. cet embrayage a été rapproché du carter moteur afin de réduire les effets néfastes de son poids élevé.

A suivre...



LT - Modèle luxe. Suspension AV très confortable. Réservoir chromé.
VLT - Même modèle que LT, avec changement de vitesse automatique.
TLS - Modèle grand luxe. Suspension AV et AR. - Garde-boue enveloppants.
V - Même modèle que TLS, avec changement de vitesse automatique.

Le nouvel embrayage Ø 120

