

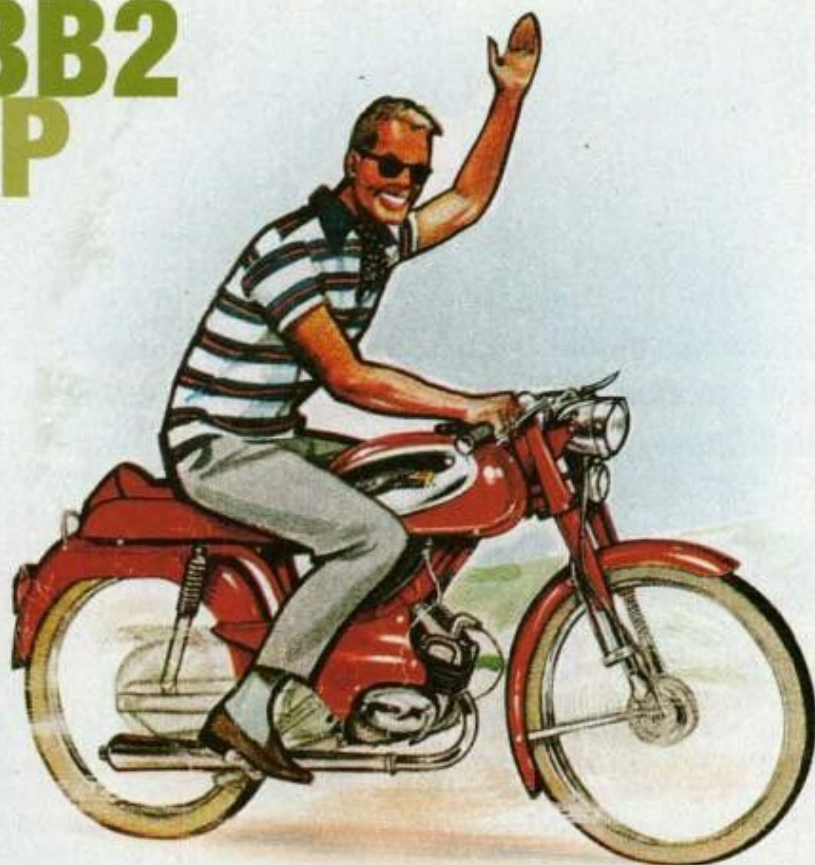
PEUGEOT BB2 ET BB3 SP

Des bébés bien sages

Par Bernard Soler-Thèbes

Portés par la solide réputation de la firme au lion, les BB Peugeot, cyclo-sport hors norme, ont traversé deux décennies sans jamais se plier à la mode, intemporels et sereins au cœur d'un marché toujours renouvelé.

Le BB3 SP est présenté en 1960. Outre une boîte à trois rapports, il adopte par rapport au BB2 SP un échappement long, des flancs chromés de réservoir et des ressorts d'amortisseurs apparents. Cette version de 1963 est reconnaissable à ses garde-boue plus fins.



Lorsque Peugeot dévoile au salon 1956 son nouveau 50 cm³ à vocation touristique, son intention n'est certes pas d'en faire un cyclo-sport. Pourtant, le Bima Grand Luxe, bien vite rebaptisé BB2 L, en possède tous les ingrédients nécessaires, à commencer par un bloc-moteur à deux vitesses et un cadre mono tube intégralement suspendu. En cette période transitoire, on apprécie tout particulièrement

que Peugeot ait sauté l'étape des éléments coulissants pour en venir directement au bras oscillant. Quant au moteur, il offre l'avantage du cylindre en aluminium chromé dur, tout ceci dénotant la volonté novatrice de la firme de Beaulieu-Valentigney. Parmi les inévitables défauts de jeunesse, on regrette la deuxième chaîne de type vélo, le frein arrière par rétropédalage, ainsi que la flexibilité du cadre en tubes.

PAS DE BERCEAU POUR LE BB.

Deux ans plus tard, c'est l'éclosion des cyclo-sport français, omniprésents au salon d'automne. En avance sur la demande, Peugeot a déjà présenté son petit racer BB2 SP, lequel arrive très opportunément sur le marché dès le mois de juin. Simple, la recette ! À l'aide d'un guidon Saker à l'italienne, d'un réservoir Mottaz M 60 Sport à évidements, d'une double selle Gauthier à dossier et de l'inévitable émail rouge, le BB2 L se trouve transfiguré à peu de frais. Un cadre double-berceau lui aurait mieux convenu, mais Peugeot lui préfère un simple tube horizontal soudé à l'avant sur la monopoutre au lieu de rigidifier la colonne de direction. Notons cependant que le prix du BB2 SP, 78 500 anciens francs, n'a rien de prohibitif.

ET DE TROIS ! Troisième du nom, le BB3 SP se dote, comme on le devine, d'une boîte à trois vitesses pour le salon 1960. La concurrence italienne se faisant pressante, la fourche Sovexia au débattement augmenté devient biconique et les amortisseurs Lelauroin exhibent désormais leurs ressorts. Inchangé, le réservoir Mottaz se pare d'évidements chromés, alors que l'échappement se prolonge jusqu'à l'arrière. Comparé aux Gitane et autres Pakoma, le BB3 SP, bien que moins cher de 20 %, a peu de chance de plaire avec ses garde-boue enveloppants et ses caches latéraux masquant un carburateur Gurtner à filtre à air. Pourtant, il se vend assez bien auprès des teen-agers, grâce aux pères très enclins à payer ce cyclo sérieux et silencieux qui leur rappelle leur berline Peugeot.

TRUCS ET ASTUCES

■ RÉFÉRENCES

Sortis sous les marques Peugeot, Terrot, Griffon, Magnat-Debon, Automoto, Gévelot, Hélium, Météore, Trophée de France, Ruche, Aiglon et France Motor Cycles (FMC), les BB2 et BB3 ne présentent aucune différence de construction d'une marque à l'autre ; leurs pièces sont donc interchangeables. Mais surtout ne transformez pas un rare BB2 SP en BB3 !

■ BOÎTE

La fragilité du crabotage du second rapport est accentuée sur les modèles à trois vitesses comportant sélecteur et pédales, du fait de l'imprécision de la commande. Leur préférer les versions à poignée tournante ou le modèle K. Huile : 0,2 l de SAE 30.

■ FREINS

La commande de frein avant située sous celle de l'embrayage est aussi peu ergonomique que le frein arrière commandé par un seul câble couplé au levier droit et à la pédale Simplex. Croisez les câbles pour retrouver logiquement le frein avant à main droite et l'arrière au talon.

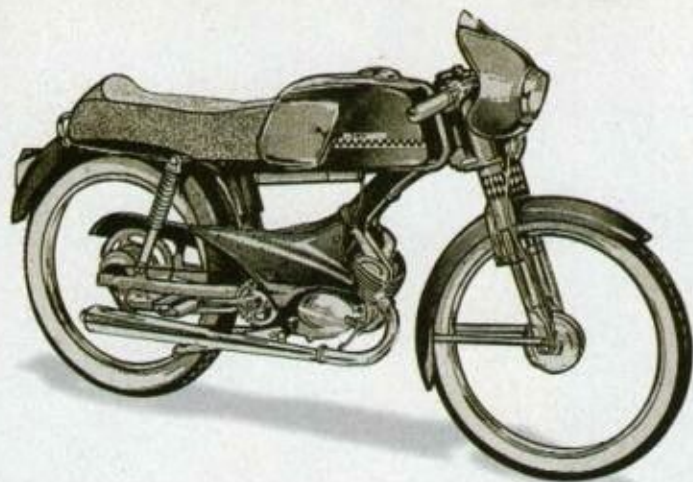
■ ALLUMAGE

La tendance au perlage à chaud était une constante sur les BB ; un mélange à 2 % d'huile deux-temps actuelle et une bougie froide résoudreont le problème. Avance à l'allumage : BB3 SP = 2,5 mm avant PMH. BB3 K = 1,3 à 1,5 mm avant PMH. Écartement des rupteurs : 0,3 à 0,5 mm.

Le BB2 SP, premier cyclo-sport de Peugeot, est présenté en 1958.

Echappement court et garde-boue enveloppants sont des vestiges du BB2 L, la version utilitaire.





Fin 1963, le BB3 SP adopte un réservoir plus anguleux, des guidons bracelets et un capotage de phare Vetta du plus bel effet.

Le BB3 SP de 1968 arbore une très jolie décoration grise et grenat. Notez l'antique commande de frein avant par un levier inversé à main gauche, sous le levier d'embrayage.



Du reste, la firme enfonce le clou en extrapolant le BB3 T, un modèle touristique à guidon relevé, selle monoplace et porte-bagages, qui intègre beaucoup mieux l'équipement obsolète du BB2 L primitif.

ÉVOLUTION SANS RÉVOLUTION.

En novembre 1962 est votée la première loi limitant les cyclomoteurs à 50 km/h, confortant Peugeot dans sa conception touristique du cyclo-sport. Réservoir anguleux à partir de 1963, saute vent Vetta "made in Italy" et garde-boue avant à gouttière fine nous emmènent jusqu'au salon 1964. C'est là que le BB3 dévoile sa nouvelle architecture sur la base d'un cadre à poutre rectiligne assortie d'un tube horizontal faisant réellement office de raidisseur. Les caches latéraux disparaissent alors que l'antique pédalier se cache sous un discret pare-chaîne. Aucun changement notable côté moteur, hormis l'ailetage carré. Pas de débridaie facile pour ce cyclo, accompagné toutefois d'une version "vélo-moteur" dépourvue de pédales et immatriculable, le BB3 K à kick. Après cette restructuration, la gamme Peugeot entre en sommeil, de plus en plus décalée mais paradoxalement originale par rapport à la concurrence. Le TS3 de 1969 adopte le cintre "cornes de vache", mais le guidon sport demeure disponible en version SP3. L'anachronique levier gauche inversé dis-

paraît en 1971, en même temps que la poignée tournante remplacée par un sélecteur de vitesses au pied gauche. Ultime évolution de la série, le SP Rallye abandonne la chaîne de bicyclette au profit d'un système de pédalier-kick contenu dans une extension du carter droit. Enfin, après avoir fait un brin de conduite au nouveau SX5, le SPR et ses dérivés sont éliminés de la gamme au printemps 1977.

BB PEUGEOT AUJOURD'HUI.

Avec le même esprit que par le passé, le BB3 évolue dans le milieu de la collection tel un cyclo-sport raisonnable, loin des prix prohibitifs qu'affichent les fleurons du genre. Curieusement, le premier BB2 S n'a guère laissé de souvenirs, les quinquagénaires lui préférant le BB3 en version évoluée de 1962 ou 1963. Mais le temps passe et les modèles SP et TS des seventies font leur apparition dans le domaine de la collection. À partir de 3 000 F, l'amateur peut trouver un Peugeot en très bon état d'origine, rarement malmené par son premier acheteur. À son guidon, les défauts d'hier deviennent des qualités, du silence de fonctionnement à l'absence de projections grasses, sans oublier l'agrément de son couple moteur. À consommer sans modération, à l'occasion de rassemblements... ou en usage quotidien ! ●

COMMENT LES RECONNAÎTRE

- 1958 : Premier BB2 SP à deux rapports, fourche à soufflets et échappement court. Émail rouge, dossier de selle formant coffre à outils, jantes en 19 pouces.
- 1960 : Évolution en BB3 SP, bloc trois vitesses de 2,5 ch, flancs de réservoir chromés, selle redessinée, amortisseurs à ressorts apparents, échappement long et pédale de frein Simplex.
- 1961 : Fourche biconique et selle à dossier aplati. Émail rouge ou blanc.
- 1963 : Garde-boue avant affiné, émail bronze ou bleu métallisés. En fin d'année, réservoir à profil trapézoïdal, capotage de phare et guidons-bracelets.
- 1964 : Version BB3 SP bridée (1,7 ch) et BB3 SS immatriculée (2,5 ch). En septembre, nouveau cadre, phare rectangulaire et ailetage anguleux du moteur. Fourche à ressorts apparents, nouvelle selle sans coffre à outils et jantes de 17 pouces. Le BB3 K remplace le BB3 SS.
- 1967 : Guidon de tourisme sur demande.
- 1969 : Garde-boue chromés. Suppression de la référence BB au profit de SP (guidons-bracelets) et TS (guidon relevé).
- 1971 : Sélecteur au pied et pédale de frein à droite.
- 1972 : SP et TS Rallye avec grand coffre en plastique.
- 1974 : SPN et TSN Rallye retrouvent un phare rond et des garde-boue peints. Fourche à lèvres non hydraulique et clignotants avec batterie sèche dans le coffre à outils.
- 1977 : Arrêt de la production.

BIBLIOGRAPHIE

■ MAGAZINES

La Vie de la Moto n° 184. Scooter & Cyclomoto. L'Officiel du Cycle et La Revue des Agents du Deux-Roues de 1958 à 1977.

■ LIVRES

Cyclo-sport, une histoire, des origines à nos jours (B. Soler-Thèbes, ed. Moto Légende). Motos Peugeot, 1898-1998, 100 ans d'histoire (B. Salvat et D. Ganneau, ed. EBS). Toutes les motos Peugeot, tome 3, 1945-1960 (C. Reynaud, édité par l'auteur).

BONNES ADRESSES

Club français du cyclo-sport, section Peugeot.

Jean-Georges Sirguy, 45 route du Barrage, 42330 St.-Galmier, tél. 04 77 52 50 63 (conseils et documentation).

Moto-club du lion,

1 allée du Coteau, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes, tél. 06 07 69 81 75 (club Peugeot).

Moto-club nostalgie Peugeot.

Maison des Associations, 84270 Védène, tél. 04 90 83 16 60 (club Peugeot).

La Roue Provençale,

chemin des Mules, 13550 Paluds-de-Noves, tél. 04 90 95 47 91 (jantes, rayonnages, pneus).

SMP Patrick Péry, Le mas de la Cigalière, RN 100, 84250 Le Thor, tél. 04 90 38 39 87 (restauration).

Clignotants, coffre à outils en plastique, phare rond, fourche à lèvres et garde-boue peints caractérisent le TSN Rallye de 1974. Il est produit sans aucune modification jusqu'en 1977.

