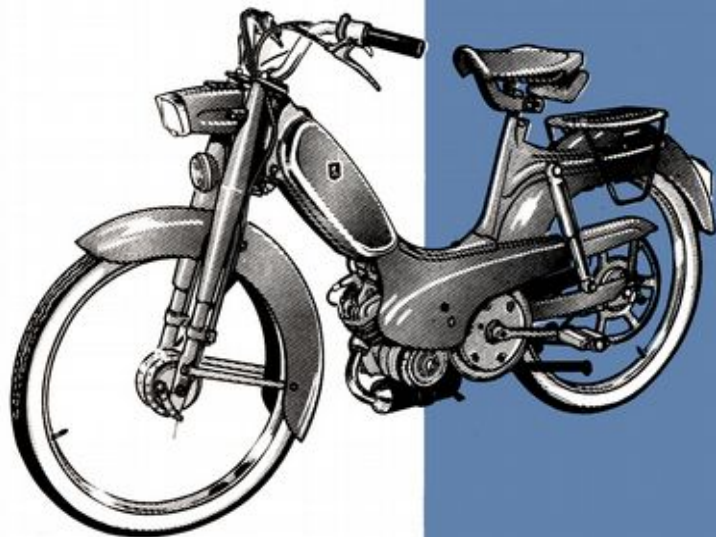


QUELQUES CONSEILS
POUR L'UTILISATION ET L'ENTRETIEN DE...

votre

BBV

le meilleur rendement
de votre **BB**
par l'utilisation exclusive
de **BP-ZOOM**



note

BBV

Sommaire

	Pages
Bougie	16
Caractéristiques	4
Carburateur	10
Conseils pratiques de dépannage	21
Embrayage automatique	15
Décalaminage	17
Démontage du carburateur	11
Démontage de la fourche télescopique	13
Démontage du pot d'échappement	13
Démontage de la roue arrière	12
Embrayage de lancement	15
Graissage	16
Indications avant la mise en route	5
Mise en route	6
Mise en vélo rapide	12
Planches moteur	18-19-20
Ralentissement et arrêt	7
Réglage du ralenti	11
Réglage de la tension de chaîne motrice	12
Réglage de la tension de courroie	13
Remontage de la culasse	14
Rodage	5
Transmission variable	14
Volant magnétique	8-9

Caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter

Alésage - Course 40 mm 39 mm

Cylindrée 49 cm³

Taux de compression : 7,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 2 mm à 2,5 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 à 2 litres aux 100 km

Capacité du réservoir : 3,7 litres

Poids total approximatif : 45 kg

Pneu AV et AR : 23 2

Pression des pneus AV : 1,8 kg

AR : 2,2 kg

ÉCLAIRAGE :

Lampe Phare : 6 volts, 6 watts

Lanterne AR : 6 volts, 1,8 w.

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 le :

BP ZOOM

mélange spécial dont la constance et la qualité sont garanties par sa présentation en bidons capsulés.

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

EN PÉRIODE DE RODAGE (1.000 km ENVIRON), IL EST MÊME CONSEILLÉ D'AJOUTER AU BP ZOOM, 2 % D'HUILE ENERGOL 2 TEMPS, TYPE HV.

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du mélange utilisé. Avec le mélange 2 temps BP ZOOM le moteur pourra parcourir un nombre important de kilomètres sans exiger de décalaminage.

Rodage

Le rodage a une influence capitale pour le bon fonctionnement, la puissance et la durée du moteur.

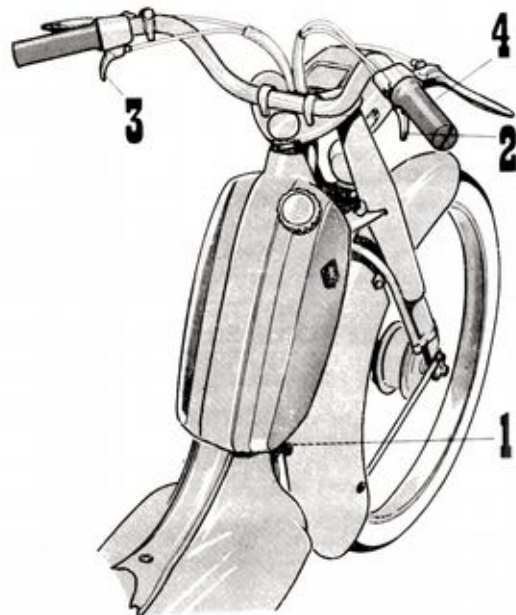
Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser la vitesse de 35 km-h.

Éviter de faire chauffer le moteur. Pour cela l'aider en pédalant dans les côtes ou le laisser refroidir quelques minutes à l'arrêt, surtout par temps chaud.

Le rodage doit se poursuivre sur 1.000 km.

De 500 à 1.000 km, ne pas dépasser le régime moyen du moteur soit : 40 km-h.

Mise en route



1. - Ouvrir le robinet d'essence en tirant le bouton placé à la base du réservoir côté droit (1).

2. - Lancer le moteur.

Suivant la préférence de chacun et la pente éventuelle, on peut opérer de deux façons :

A) Soit par action au pied sur la pédale, la machine étant au repos sur la béquille en procédant comme suit :

— Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).

- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Actionner vivement la pédale au pied sur 1/3 de tour environ en lâchant le décompresseur (2) lorsqu'elle arrive au point bas.
- Dès que le moteur est lancé, donner un peu plus de gaz (4).
- Quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).
- Freiner ensuite pour immobiliser la roue arrière et relever la béquille.
- Enfourcher la machine et accélérer pour partir.

B) Soit en pédalant :

- Monter sur la machine.
- Tourner très légèrement la poignée de commande des gaz (4).
- Appuyer à fond sur la manette d'air (3).
- Appuyer également à fond sur la manette de décompresseur (2).
- Pédaler et prendre un peu de vitesse.
- Dès que le moteur est lancé, lâcher le décompresseur (2) et ouvrir les gaz progressivement en agissant sur la poignée tournante (4), quelques secondes après, lâcher la manette d'air (3).

En période froide, si le moteur a tendance à caler, il convient de rouler quelques centaines de mètres en appuyant sur la manette d'air.

Pour les départs à chaud, ne pas se servir de la manette d'air.

Ralentissement et arrêt

Un ralentissement normal est obtenu en coupant progressivement les gaz, si le freinage doit être rapide, couper les gaz et freiner.

A l'arrêt, le moteur continue à tourner, grâce à son embrayage automatique.

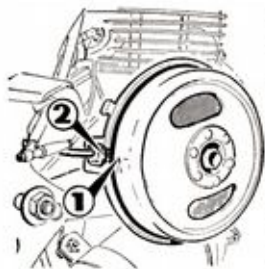
Pour repartir, il suffit de redonner des gaz ; en côte, s'aider en pédalant.

Pour arrêter le moteur, décompresser.

Le volant magnétique

Le volant magnétique est un organe délicat qui nécessite les connaissances d'un spécialiste. Nous conseillons donc à nos clients, lorsque le contrôle de la bougie et du fil de bougie n'a pas donné de résultat, de faire procéder à une vérification de l'appareil par l'un de nos agents. Nous donnons néanmoins ci-dessous les modes opératoires de vérifications et de réglage.

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR



Conditions essentielles d'un bon allumage :

Les contacts du rupteur doivent commencer à s'ouvrir lorsque les repères du rotor et du stator sont en coïncidence.

Pour ce contrôle, procéder de la façon suivante :

— Faire tourner le rotor dans le sens de la marche jusqu'à obtenir l'ouverture des contacts.

— Insérer entre les deux contacts une bande de papier à cigarette, puis faire tourner le rotor dans le sens contraire de sa marche, juste ce qu'il faut pour pincer la bande de papier entre les contacts.

— Ensuite, de la main droite, faire tourner très lentement le rotor dans le sens de la marche jusqu'à ce que le papier tenu par la main gauche soit libéré.

— Si le décollage ne s'est pas effectué repères en coïncidence, procéder au réglage suivant :
Les repères du rotor et du stator étant en coïncidence, débloquer la vis de fixation du support réglable, puis avec un tournevis, agir sur les crans de réglage jusqu'à obtenir le décollage des contacts, puis rebloquer la vis.



1-DEBLOQUER LA VIS B

2-INTROUIRE UN TOURNEVIS ENTRE LES CRANS R ET RÉGLER

3-REBLOQUER LA VIS B

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 deux repères (du stator et du rotor).

VÉRIFICATION DU POINT D'ALLUMAGE ET CALAGE DU VOLANT

1. - Retirer la bougie.
2. - Introduire une règle 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 règle 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 à 2,5 mm. Se servir pour cela d'un deuxième repère sur la règle graduée.
4. - S'assurer pour cette position du piston :
 - a) que les repères 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 : dévisser l'écrou de blocage et libérer le rotor à l'aide d'un arrache-volant.
6. - Faire tourner le rotor pour amener les repères du rotor et du stator en regard en prenant soin de ne pas modifier la position, 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. - Le feutre de graissage de la came du rupteur est imprégné avec une graisse spéciale pour assurer un graissage correct pendant 15 à 20.000 km.

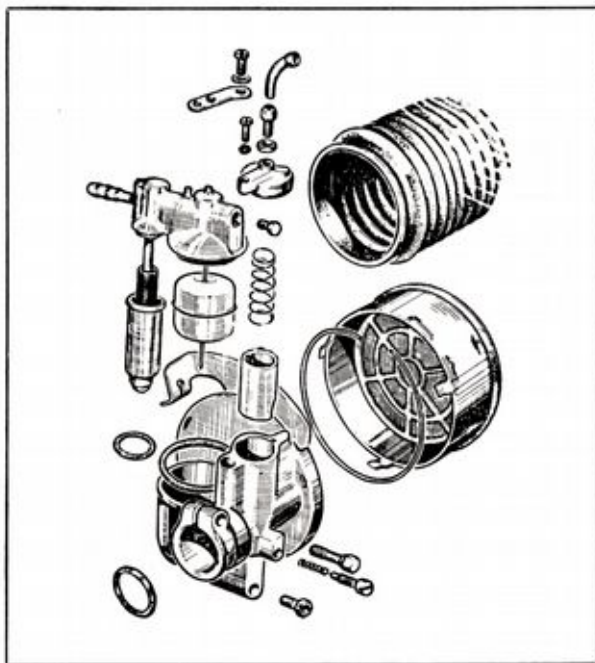
A ce kilométrage, ne pas ajouter d'huile qui pourrait provoquer des ennuis d'allumage.

Nous conseillons plutôt à nos clients de faire remplacer le feutre desséché par un feutre neuf.

Le carburateur

ATTENTION !

La prise d'air du carburateur se fait sous la selle par l'intermédiaire des tubes de cadre et de selle. Veiller à ce que l'orifice de ce tube soit toujours dégagé et que le dessus de selle en charge ne vienne obstruer le passage d'air.



En cas d'obstruction du gicleur, nettoyer également la cuve de décanation et la canalisation du couvercle de cuve en dévissant le bouchon prévu à cet effet et en soufflant le conduit.

Démonter et nettoyer le carburateur à l'essence pure.

Démontage du carburateur

- Fermer le robinet d'essence.
- Enlever le capotage gauche.
- Enlever le manchon caoutchouc de prise d'air.
- Dévisser la vis de serrage du collier.
- Dégager le carburateur et sa commande vers l'arrière du moteur.
- Pour démonter le filtre à air, retirer le jonc et tirer la cartouche dans l'axe du carburateur.
- Pour remonter le filtre, l'engager bien droit et vérifier que sa base porte bien à plat sur le carburateur.
- Replacer le jonc sur les 3 griffes.
- Remettre le manchon de caoutchouc.
- Démontage de la cuve : dévisser celle-ci par le 6 pans situé à sa base.

Réglage du ralenti

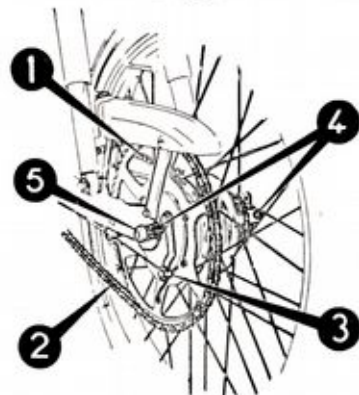
Avant de procéder au réglage, s'assurer que la bougie est en parfait état de fonctionnement.

Ce réglage est important. Il permet de maintenir le moteur en marche pendant l'arrêt du véhicule, de façon à repartir facilement sur simple manœuvre de la poignée des gaz. Ce réglage se fait par une vis sur le côté du carburateur accessible par un trou prévu sur le capotage gauche.

- 1) Visser à fond la vis de réglage.
- 2) Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille).
- 3) Fermer les gaz.
- 4) Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage, de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur.

Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler. Si le moteur cale revisser la vis de réglage de 1/4 de tour.

Démontage de la roue arrière



— Détendre la commande de frein AR en agissant sur les tendeurs placés sur la poignée au guidon.

— Démontez la commande de frein en poussant le levier (3) vers l'avant et en décrochant l'arrêt de câble sans le dévisser.

— Débloquer les écrous de roue (5) et dégager les tendeurs (4) sans les dérégler.

— Pousser la roue vers l'avant jusqu'à dégagement.

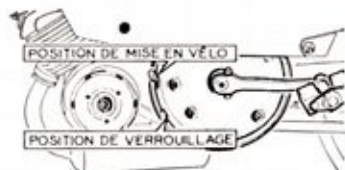
— Rejeter les chaînes vers l'extérieur sans dégrafer les attaches rapides.

Réglage de la tension de chaîne motrice

— Desserrer les deux écrous d'axe.

— Visser les écrous des deux tendeurs d'un même nombre de tours pour chacun d'eux jusqu'à ce que la chaîne soit tendue, **ne pas exagérer, la roue doit tourner librement**. Bloquer les écrous d'axe, ensuite les écrous des tendeurs.

Mise en vélo rapide



Pour rouler en pédalant sans entraîner le moteur, décrocher le levier se trouvant sur la poulie, de sa position et l'accrocher en position « mise en vélo ».

Nous recommandons à nos clients qui feraient un usage fréquent et prolongé de leur véhicule, moteur débrayé, de surveiller le graissage de la poulie, et si nécessaire, de graisser plus souvent.

IMPORTANT : A l'arrêt lorsque le moteur tourne, ne jamais mettre la poulie réceptrice en position « mise en vélo ».

Démontage et nettoyage du pot d'échappement

— Dévisser l'écrou arrière.

— Retirer l'embout pour vérifier l'état de propreté des trous d'échappement, les nettoyer s'il y a lieu.

TRÈS IMPORTANT

Ne pas percer de trous supplémentaires, le fonctionnement du moteur pourrait être gravement compromis.

Ne pas forcer au remontage, afin de ne pas déformer la coupelle intérieure ni l'embout arrière.

Réglage de la tension de courroie



La courroie est normalement tendue lorsque sa surface extérieure est enfoncée de 2 mm en dessous du diamètre extérieur de la poulie réceptrice.

Au cas où elle serait détendue, il y aurait lieu de faire procéder à un réglage par l'une de nos stations-service.

Au delà d'un enfoncement de 3 mm il est préférable de changer la courroie.

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.

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

Transmission variable et Embrayage

Elle est constituée par deux poulies extensibles :

- La poulie motrice (petite poulie)
- La poulie réceptrice (grande poulie)

1° La poulie motrice fait partie de l'ensemble embrayage.

Son graissage est assuré avec le graissage de l'ensemble (voir tableau page 16). Elle doit être maintenue en état de propreté. Tous les 10.000 km, il sera nécessaire de nettoyer les colonnettes à l'aide d'un pinceau et d'un peu d'essence. Cette opération peut se faire sans démontage après dépose de la courroie.

2° La poulie réceptrice ne nécessite pas d'entretien autre que le graissage.

Eviter l'excès de graisse, qui pourrait atteindre et détériorer la courroie.

Embrayage automatique à disque

Votre cyclomoteur est équipé d'un embrayage automatique à disque pour lequel il est bon de savoir ce qui suit :

Cet embrayage assure automatiquement :

- le débrayage à l'arrêt, ceci permettant le déplacement du cyclomoteur sans entraîner le moteur ;
- le lancement du moteur par pédalage ;
- l'embrayage et le débrayage du moteur suivant le régime de ce dernier.

Pratiquement indéréglable, il ne nécessite pas d'entretien.

Le réglage du ralenti du moteur est indispensable à son bon fonctionnement et doit être tel que la poignée des gaz complètement fermée, la roue arrière ne soit pas entraînée lorsque le moteur tourne (machine sur béquille).

Nota. - En cas d'arrêt pendant la circulation (feu rouge ou autre cause), laisser le moteur tourner au ralenti, en évitant les coups d'accélérateur.

Graissage. - Tous les 2.000 km environ, introduire à l'aide du graisseur en bout d'axe, un peu de graisse consistante (BP Energrease L2 multipurpose).

Eviter les excès de graissage pouvant être préjudiciables au bon fonctionnement. En effet, la présence de lubrifiant pénétrant dans le tambour de l'embrayage de lancement provoque le glissement des garnitures de masselotes et rend difficile le démarrage du véhicule.

Graissage

1.000 km	Roue libre Chaîne de transmission Câbles de commande Entraîneur de compteur	BP Energol Motor Oil SAE 30
	Fourche télescopique Poulie réceptrice	BP energream L2 multi- purpose
2.000 km	Variateur-Embrayage à disque	
5.000 km	Cuvettes supérieures et inférieures de direction Pédalier - Pédales Moyeux AV et AR Cames de frein	

ATTENTION : ne pas introduire d'huile ou de graisse dans les tambours de freins.

Soignez le graissage, vous prolongerez la vie de votre véhicule.

VÉRIFICATION :

Tous les 1.000 km

Bougie. - Démontez la bougie et nettoyez-la à la brosse métallique, vérifiez l'écartement des électrodes qui doit être maintenu à 4/10 de mm environ. En cas de bougie défectueuse nous conseillons son remplacement par une bougie Marchal CR 35.

Décalaminage

Le calaminage du moteur est plus ou moins rapide selon la qualité du carburant utilisé.

Avec le mélange 2 temps **BP ZOOM** le moteur pourra parcourir un nombre important de kilomètres sans exiger de décalaminage.

ATTENTION !

Une mauvaise étanchéité du décompresseur fait chauffer le moteur, cause une forte diminution de puissance et augmente considérablement la calamine. S'assurer que la commande n'appuie pas sur la soupape lorsque l'on ne décompresse pas.

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 son embout, de vérifier l'état des lumières du cylindre et des trous d'échappement du pot que la calamine peut obstruer partiellement.

Il suffira alors de la nettoyer.

Par suite un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, de la lumière d'échappement du cylindre, 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 changer l'ensemble du décompresseur.

IMPORTANT

- Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.
- Ne pas serrer les écrous de culasse le moteur étant chaud.
- Obligatoirement les écrous seront rebloqués en quinconce et serrés modérément.

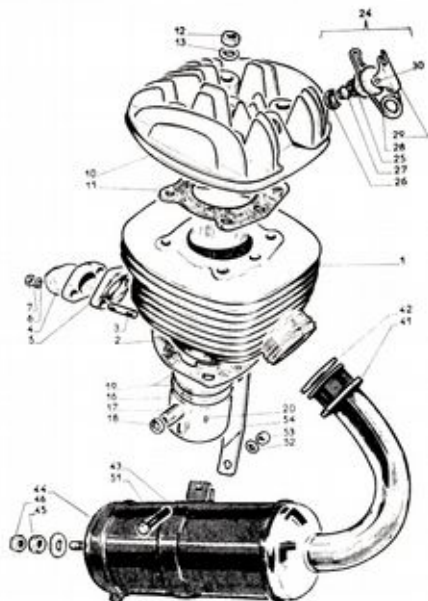
La remise en place des segments est délicate en raison des risques de casse et de déformation. D'autre part, la façon dont est fait le décalaminage ayant une très grande importance sur le comportement ultérieur du moteur, nous conseillons à l'utilisateur de confier cette opération à l'une de nos agences.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	
Variableur	Embreyage	41970	38504	39599	38520	38532	42022	42025	38178	37863	38524	37964	38601	42007	36148	42008	42011	42010	42020	42015	42017	42014 A	42014 B	42014 C	42014 D	42016	42018	42034	42035	42033	39838	38097EB	40414	39331	38090	38091	37824	39918
42222	39356	41973	38504	39599	38520	38532	42022	42025	38178	37863	38524	37964	38601	42007	36148	42008	42011	42010	42020	42015	42017	42014 A	42014 B	42014 C	42014 D	42016	42018	42034	42035	42033	39838	38097EB	40414	39331	38090	38091	37824	39918

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49		
Carter Moteur	40025	37007 E	35753	35761	36608	36609	HU 6	35752	35751	G.6,37.12	Embiellage	40028 B	37741	14403	37004	37034	18857	37740	4292	37742	37616	37615	40271	35105	37471	37085	37218	37821	38101	38103	38212	38102	38100	38098	P.4.10	39178	42968	39173	39937	40023	41678	38100	38098	P.4.10	39178	42968	39173	39937	40023	41678
40025	37007 E	35753	35761	36608	36609	HU 6	35752	35751	G.6,37.12	Embiellage	40028 B	37741	14403	37004	37034	18857	37740	4292	37742	37616	37615	40271	35105	37471	37085	37218	37821	38101	38103	38212	38102	38100	38098	P.4.10	39178	42968	39173	39937	40023	41678	38100	38098	P.4.10	39178	42968	39173	39937	40023	41678	

Conseils pratiques de dépannage

1° Le moteur ne part pas froid ou chaud :



Causes	Défectuosités	Remèdes
Pas d'allumage ou mauvais allumage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur de la bougie. 2 Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe. 	<p>Nettoyer ou monter une bougie propre. (Écartement des électrodes 4/10).</p> <p>Démonter et dégripper l'axe à la toile émeri très fine. Remonter et graisser à l'huile graphitée. Pas d'excès d'huile pouvant encrasser les contacts.</p>
Le carburant n'arrive pas régulièrement au carburateur et au gicleur.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Tuyau obstrué. 2 Filtre du robinet ou du carburateur encrassé. 3 Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué. 4 Gicleur bouché. 	<p>Vérifier et nettoyer s'il y a lieu.</p> <p>Déboucher au jet d'air ou avec une pompe à pneu. Ne pas utiliser de fil métallique qui pourrait modifier le débit du gicleur.</p>
Le carburant arrive bien mais les démarrages à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Carburateur mal réglé. 2 Prise d'air additionnelle. 	<p>Vérifier et régler (voir page 11).</p> <p>Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre.</p> <p>Vérifier le serrage du carburateur sur la pipe.</p>
Arrivée de carburant trop importante, le moteur se noie.	Le pointeau du carburateur reste coincé et ne ferme plus.	S'assurer que le pointeau ferme bien, sinon le nettoyer.

2° Le moteur part bien, mais le fonctionnement sur route est irrégulier.

Difficulté de mise en route avec phare allumé. Sur route, ratés lorsqu'on allume l'éclairage.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Volant déréglé, contacts n'ouvrant plus aux repères. 2 Contacts usés trop d'écartement. 3 Bougie usée, électrodes encrassées. 	<p>Relaire le réglage (voir page 9).</p> <p>Diminuer le talon du linguet et retoucher les contacts ou, de préférence, changer le rupteur.</p> <p>Nettoyer ou changer la bougie si nécessaire.</p>
---	---	---

Cylindre		Piston		Echappement			
1	41625 E	16	36120 E	41	39450		
2	35749	17	27194	42	39240		
3	G.5.13-10	18	22309	43	40500 E		
4	36992	19	38315	44	40502		
5	36226	20	V.190	45	H.U.6		
6	W.5	Décompresseur		46	38644		
7	H.U.5			24	32136	51	H.6.20
Culasse				25	31474	52	37773
				26	31152	53	H.U.6
		27	32133	54	40512		
10	42177		40594				
11	36123	28	32134				
12	H.U.7	29	32132				
13	W.7	30	32135				

Causes	Défectuosités	Remèdes
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime.	1 Arrivée de carburant insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie. 2 Filtre à air encrassé. 3 Volet obstruant partiellement l'arrivée d'air.	Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur. Le nettoyer. Détendre la commande du volet d'air.
Le moteur manque de puissance.	1 La courroie patine. 2 Le volant est mal calé (manque d'avance). 3 Carburateur déréglé.	Retendre la courroie. Refaire le calage (voir page 9). Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion, sinon, régler la commande souple.
Le manque de puissance peut être occasionné par des troubles d'allumage.	1 Bougie défectueuse. 2 Fuite au condensateur principalement à chaud.	Nettoyer ou remplacer la bougie Remplacer le condensateur.
Marche du moteur à 4 temps.	1 Gicleur trop fort. 2 Manque d'air (filtre bouché) 3 Commande d'air trop tendue. 4 Orifice d'aspiration d'air sous la selle obstrué par le passager assis sur la selle. 5 Excès d'huile dans l'essence.	Changer de gicleur. Nettoyer le filtre à air. Détendre la commande d'air. Rehausser la selle. Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct.

PANNES D'EMBRAYAGE

L'embrayage de départ patine.	1 Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures.	Démonter et nettoyer à l'essence pure ou au trichlore.
Temps d'embrayage trop long.	2 Garnitures des mâchoires usées.	Remplacer les mâchoires.
L'embrayage de départ ne fonctionne pas.	3 Rupture ou déformation des ressorts.	Remplacer par deux ressorts d'origine. Ne jamais les modifier l'embrayage ne fonctionnerait pas. Important. - Repérer les points d'accrochage aux mâchoires.

PANNES VARIATEUR

Causes	Défectuosités	Remèdes
Performances insuffisantes en côte ou en plat.	Si la puissance du moteur n'est pas en cause : 1 Jeu latéral insuffisant à la poulie arrière. 2 Chaîne motrice trop tendue. 3 La joue mobile de la poulie avant ne coulisse pas librement.	1 Refaire le réglage du pédalier avec un jeu latéral de 4 à 6/10 de mm. 2 Elle doit présenter une flèche d'environ 5 mm. 3 Graisser par le graisseur (3 coups de pompe à main suffisent).
Le moteur s'emballé sans que la vitesse augmente.	1 Courroie insuffisamment tendue. 2 Courroie grasse.	1 Refaire le réglage (voir page 13). 2 Nettoyage de la courroie.
Bruit en provenance de la poulie réceptrice.	a) bruit de sirène 1 Manque de graissage ou usure de la rondelle bimétal. 2 Détérioration des rondelles en caoutchouc montées sur le pignon de chaîne.	1 Graisser, et si nécessaire remplacer la rondelle bimétal (attention au réglage du pédalier) 2 Remplacer les rondelles en caoutchouc.
	b) bruit de claquement 1 Usure de la bague en nylon. 2 Trop de jeu latéral à la poulie arrière.	1 Refaire le réglage du pédalier 2 Refaire le réglage du pédalier comme indiqué ci-dessus.

