

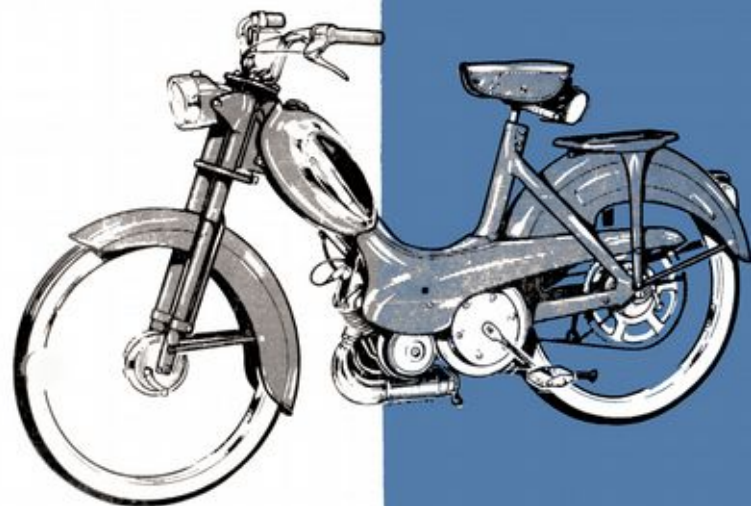
*notre*

**BBV**

le meilleur rendement  
de votre  
par l'utilisation exclusive

**BB**

de **BP-ZOOM**



# Sommaire

	Pages
Caractéristiques .....	2
Carburateur .....	8
Conseils pratiques de dépannage .....	18-19-20
Coupleur .....	13
Décalaminage .....	15
Démontage du carburateur .....	9
Démontage de la fourche télescopique .....	11
Démontage du pot d'échappement .....	11
Démontage de la roue arrière .....	10
Embrayage de lancement .....	13
Graissage .....	14
Indications avant la mise en route .....	3
Mise en route .....	4-5
Mise en vélo rapide .....	10
Planches moteur .....	16-17
Ralentissement et arrêt .....	5
Réglage du ralenti .....	9
Réglage de la tension de chaîne motrice .....	10
Réglage de la tension de courroie .....	11
Remontage de la culasse .....	12
Rodage .....	3
Transmission variable .....	12
Volant magnétique .....	6-7

## Caractéristiques

Moteur 2 temps avec précompression dans le carter.

Alésage - Course 40 mm × 39 mm

Cylindrée 49 cm<sup>3</sup>

Taux de compression : 7,4 à 1

Allumage : par volant magnétique

Avance à l'allumage : 3 mm

Transmission primaire : par courroie trapézoïdale

Entraînement de la roue arrière : par chaîne

Consommation : 1 litre 800 aux 100 km

Capacité du réservoir : 4,2 litres

Poids total approximatif : 45 kg

Pneu AV et AR : 23 × 2

### ÉCLAIRAGE :

Lampe Phare : 6 volts, 1 ampère.

Lanterne AR : 12 volts, 0,5 ampère.

## 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.**

### Rodage

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

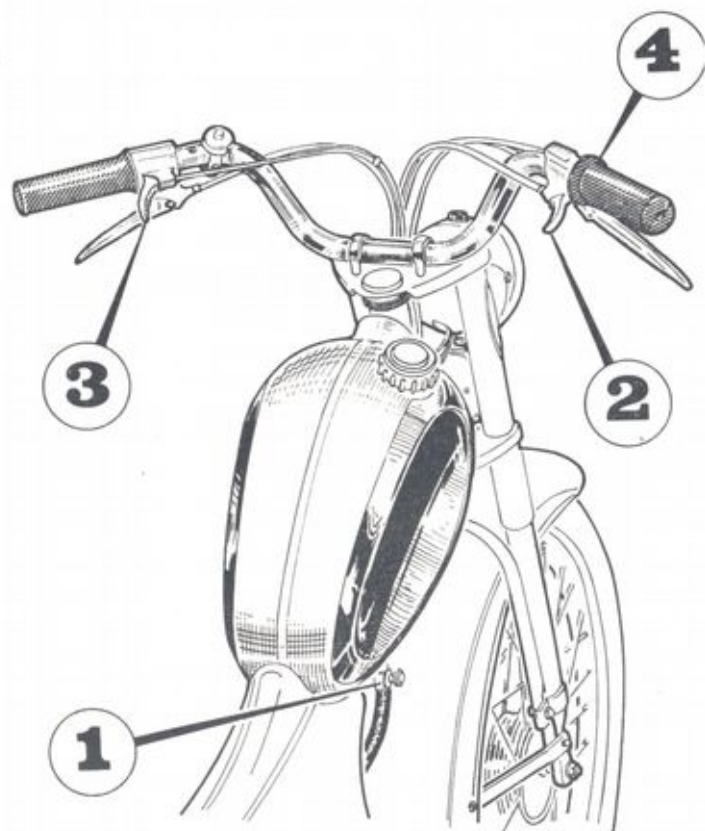
Pendant les 500 premiers kilomètres, ne jamais pousser à fond. Ne pas dépasser les vitesses de : 40 km-h.

Eviter 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 les régimes moyens du moteur soit : 45 km-h.

## Mise en route



- I. - Ouvrir l'arrivée du carburant en tirant le bouton du robinet situé à la base du réservoir.
- II. - Décompresser (2).
- III. - Monter sur le cyclomoteur, pédaler et prendre un peu de vitesse.
- IV. - Dès que le moteur est entraîné, lâcher le décompresseur et donner des gaz progressivement, en agissant sur la poignée tournante (4).

**En période froide.** - Appuyer également sur la manette d'air (3) et donner des gaz à moitié, poignée (4) après un court temps de marche, relâcher la manette d'air.

Régler les gaz, mais, n'agir à fond que lorsque le moteur est chaud.

## 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.

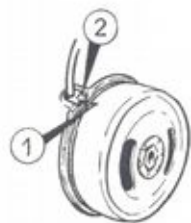
Pour repartir, il suffit de redonner des gaz ; en côte, s'aider en pédalant.

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, en cas de panne, lorsque la vérification de la bougie et du fil de la bougie n'a pas donné de résultat, de procéder comme suit, mais avec beaucoup de précautions.

## VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU RUPTEUR



En tournant le volant dans le sens de la marche, amener en coïncidence le repère du rotor (1) avec le repère du stator (2). S'assurer que pour cette position, les grains de contact du rupteur commencent à s'ouvrir (un papier à cigarette inséré entre les grains indiquera le commencement d'ouverture).

Si cette condition n'est pas remplie, dévisser la vis de blocage du support de contact, agir sur les crans de réglage et resserrer la vis de blocage.



### B. VIS DE BLOCAGE

1. débloquer la vis B
2. introduire un tournevis entre les crans R et régler
3. rebloquer la vis B

### R. CRAN DE RÉGLAGE

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 3 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 du piston, 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.

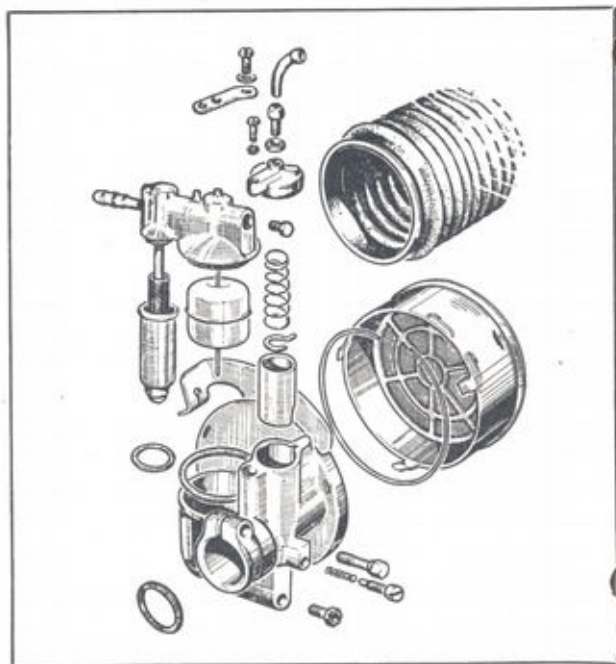
A ce kilométrage, ne pas ajouter d'huile qui pourrait provoquer des ennuis d'allumage.

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 décantation et la canalisation du couvercle de cuve en dévissant le bouchon prévu à cet effet et en soufflant le conduit.

Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

## Démontage du carburateur

- 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.

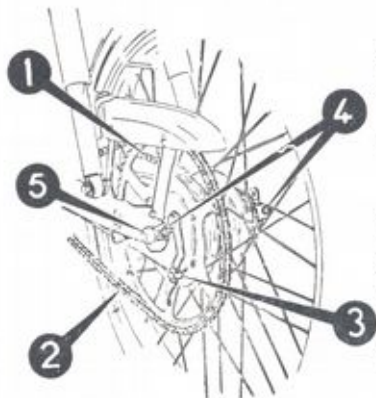
## Réglage du ralenti

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.

- 1°) Visser à fond la vis de réglage.
- 2°) Mettre en marche le moteur (véhicule sur béquille),
- 3°) Le moteur étant chaud, dévisser lentement la vis de réglage de façon à abaisser le plus possible le régime du moteur, la roue AR bloquée sur frein.

Quand le régime est suffisamment bas, remettre le véhicule sur ses roues, monter en selle, le moteur ne doit pas caler et l'on ne doit pas avoir de peine à retenir la machine qui peut manifester une légère tendance à partir.

## Démontage de la roue arrière



— Rejeter la chaîne de départ (1) vers l'extérieur en relevant avec la main le tendeur de chaîne.

— Dégraffer la chaîne motrice (2).

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

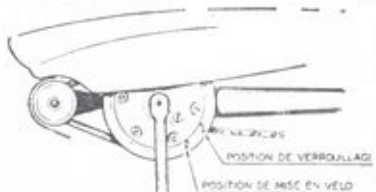
— Débloquer les écrous (5) dégager les tendeurs (4) et sortir la roue.

## 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 normale 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.

— On peut retirer également le corps cylindrique, pour cela dévisser l'écrou inférieur du collier.

### 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



— Enlever les capotages.

— Débloquer le boulon de fixation du moteur à l'arrière.

— Tendre la courroie en faisant pivoter le moteur autour de la fixation des pattes de culasse, à l'aide d'un levier, et dans le sens qui l'écarte du boîtier de pédalier. Appuyer également le moteur vers la droite, vérifier l'alignement de la courroie avec les poulies. Serrer le boulon.

### VÉRIFICATION DU RÉGLAGE DE LA TENSION

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

En cas de patinage retendre jusqu'à enfoncement maximum de 3 mm. Au-delà 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.

## Remontage de la culasse

### ATTENTION !

— Ne jamais serrer les écrous de culasse le moteur étant chaud.

— Obligatoirement les écrous seront rebloqués quinconce et serrés modérément.

## Le Variateur coupleur

### LA TRANSMISSION VARIABLE

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 coupleur embrayage de lancement.

Son graissage est assuré avec le graissage de l'ensemble (voir tableau page 14). Elle doit être maintenue en état de propreté. Tous les 10.000 km, il sera nécessaire de nettoyer les colonettes à l'aide d'un pinceau et d'un peu d'essence. Cette opération peut se faire sans démontage et se 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.

## L'EMBRAYAGE DE LANCEMENT

Il est constitué d'un plateau solidaire de la poulie motrice du variateur, portant 2 masselottes mobiles qui, sous l'effet de la force centrifuge, entraînent un tambour porté par le boîtier du coupleur, lui-même solidaire du vilebrequin.

Au départ, lorsque la vitesse en pédalant atteint 8 km/h environ, l'embrayage de lancement entre en fonction, entraîne le moteur assurant ainsi son départ.

Pour conserver à cet organe un fonctionnement correct :

1° Eviter d'introduire de l'huile ou de la graisse dans le tambour, ce qui ferait patiner l'embrayage.

2° En cas de démontage, ne pas déformer les ressorts des masselottes qui sont parfaitement tarés au départ de l'usine.

## LE COUPLEUR

Cet embrayage automatique ne nécessite aucun entretien. Toutefois, il est bon de savoir ce qui suit :

1° Il ne débraye jamais entièrement, et manifeste de ce fait une légère tendance à partir. Cette tendance est d'autant plus faible que le ralenti du moteur est bas, de plus elle s'atténue à l'usage.

2° En aucun cas le bruit que peut faire l'embrayage (léger sifflement produit par le brassage de la poudre) n'est un signe de détérioration.

3° Cet embrayage très progressif permet le patinage jusqu'à environ 25 km/h. Il est donc normal que cette vitesse soit acquise avant que le patinage cesse. Par contre, au ralentissement le patinage tarde à apparaître, il ne se produit qu'à environ 15 à 20 km/h (en côte) et à l'arrêt seulement, si l'on coupe les gaz.



## Graissage

1.000 km	Roue libre Chaîne de transmission Câbles de commande Entraîneur de compteur	B P Energol Motor Oil SAE 30
	Fourche télescopique Poulie réceptrice	BP energreaase L2 multi- purpose
2.000 km	Variateur-Coupleur	
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.

**Carburateur.** - Démontez et nettoyez le carburateur à l'essence pure.

## Décalaminage

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

Avec le mélange 2 temps **BP ZOOM** le moteur pourra parcourir 10.000 km 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.

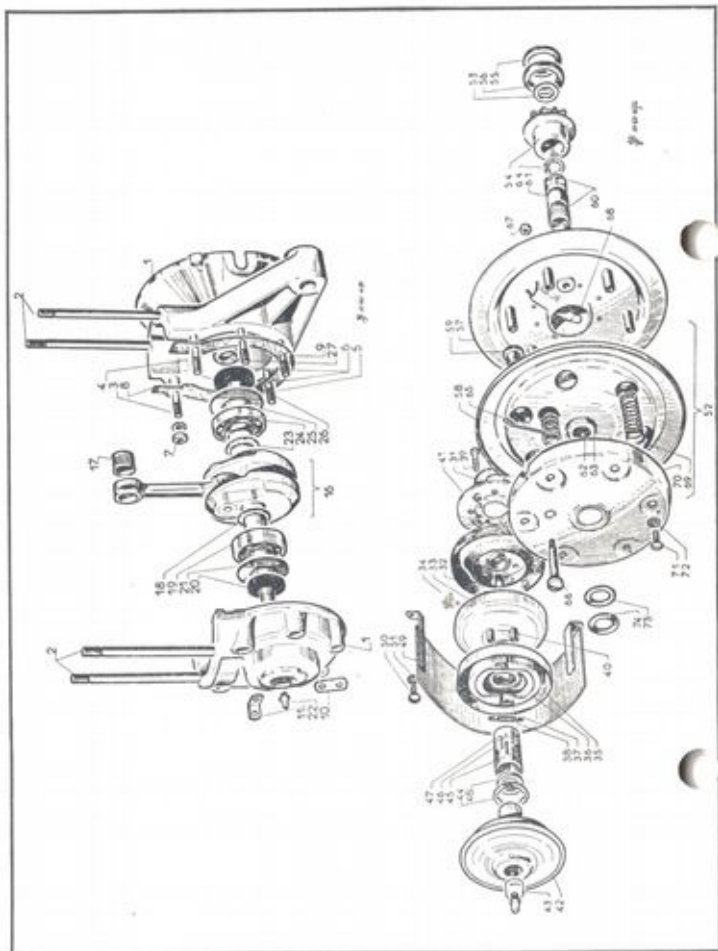
Par suite un décalaminage complet comprendra :

1° Le nettoyage de la culasse, 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 la changer.

**IMPORTANT.** - Ne jamais utiliser de grattoir ou autre outil pouvant rayer l'aluminium.

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'usager de confier cette opération à l'une de nos agences.



37389	22	18.857	32	39.292	44	38.178	53	7.470	65	38.101
39342	23	37.740	33	38.504	45	37.863	54	8.097	66	38.103
Embiellage	24	14.292	34	37.965	46	38.524	55	39.331	67	38.212
	25	37.742	35	38.193	47	37.964	56	39.332	68	38.102
Roulements	26	37.616	36	36.136 E	48	37.601	57	38.090	69	38.100
Joint	27	37.615	37	36.148	49	37.871	58	38.091	70	38.098
38498	16	38.498	38	37.966	50	V 624	59	37.824	71	P 4 10
	17	35.104	39	38.522	51	37.370	60	35.105	72	39.176
6.37-12	18	35.104	40	38.520	Bi multiplicateur		61	37.471	73	38.996
	19	37.741	41	39.599	Paille respirante		62	37.085	74	39.173
38.537	6	36.609	30	39.640	42	38.514	63	37.218		
	7	HU 16	31	39.356	43	38.341	64	37.821		
38.537	8	35.752								
	9	35.751								

Cylindre		Piston		Echappement	
1	36.990	16	36.120 E	40	38.594
2	35.749	17	27.194	41	36.430
3	G 5 13-10	18	22.309	42	36.429
4	36.992	19	38.315	43	37.636
5	36.226	20	V 190	44	37.587
6	W 5			45	37.608
7	HU 5			46	37.608 A
				47	H 6-20
		Décompresseur		48	37.773
		24	32.136	49	HU 6
		25	31.474	50	37.578 E
		26	31.152		37.594
		27	32.133		HU 6
		28	32.134		L 6
		29	32.132		38.644
		30	32.135		

## 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"> <li>1 Bougie encrassée ou court-circuit, étincelle à l'intérieur de la bougie.</li> <li>2 Le rupteur reste constamment ouvert, linguet grippé sur l'axe.</li> </ol>	<p>Nettoyer ou monter une bougie propre. (Écartement des électrodes 4/10).</p> <p>Démonter et dégripper l'axe et le ressort. Remonter 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"> <li>1 Tuyau obstrué.</li> <li>2 Filtre du robinet ou du carburateur encrassé.</li> <li>3 Trou d'air du bouchon de réservoir obstrué.</li> <li>4 Gicleur bouché.</li> </ol>	<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 démarrs à froid sont difficiles.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Carburateur mal réglé.</li> <li>2 Prise d'air additionnelle.</li> </ol>	<p>Vérifier et régler (voir page 11).</p> <p>Vérifier le serrage de la pipe d'admission sur le cylindre. 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"> <li>1 Volant dérégulé, contacts n'ouvrant plus aux repères</li> <li>2 Contacts usés trop d'écartement.</li> <li>3 Bougie usée, électrodes encrassées.</li> </ol>	<p>Refaire 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>
---	---	---

Causes	Défectuosités	Remèdes
Fonctionnement correct du moteur à moyen régime, mais s'effondre lorsqu'on pousse le moteur à plein régime	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Arrivée de carburant insuffisante, filtre de robinet ou de carburateur obstrué en partie.</li> <li>2 Filtre à air encrassé.</li> <li>3 Volet obstruant partiellement l'arrivée d'air.</li> </ol>	<p>Vérifier le débit du robinet (1 litre en 5 min.). Vérifier le débit du carburateur.</p> <p>Le nettoyer.</p> <p>Détendre la commande du volet d'air.</p>
Le moteur manque puissance.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 La courroie patine.</li> <li>2 Le volant est mal calé (manque d'avance).</li> <li>3 Carburateur dérégulé.</li> </ol>	<p>Retendre la courroie.</p> <p>Refaire le calage (voir page 7).</p> <p>Vérifier si le boisseau dégage bien la chambre d'émulsion, sinon, régler la commande souple.</p>
Le manque de puissance peut être occasionné par des troubles d'allumage.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Bougie défectueuse.</li> <li>2 Fuite au condensateur principalement à chaud.</li> </ol>	<p>Nettoyer ou remplacer la bougie</p> <p>Remplacer le condensateur.</p>
Marche du moteur à 4 temps.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Gicleur trop fort.</li> <li>2 Manque d'air (filtre bouché)</li> <li>3 Commande d'air trop tendue.</li> <li>4 Orifice d'aspiration d'air sous la selle obstrué par le passager assis sur la selle.</li> <li>5 Excès d'huile dans l'essence.</li> </ol>	<p>Changer de gicleur.</p> <p>Nettoyer le filtre à air.</p> <p>Détendre la commande d'air.</p> <p>Rehausser la selle.</p> <p>Vidanger le réservoir et faire le plein avec un mélange correct</p>

## PANNES D'EMBRAYAGE

L'embrayage de départ patine.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Graisse ou huile dans le tambour et sur les garnitures.</li> <li>2 Garnitures des mâchoires usées.</li> <li>3 Rupture ou déformation des ressorts.</li> </ol>	<p>Démonter et nettoyer à l'essence pure ou au trichlore.</p> <p>Remplacer les mâchoires.</p> <p>Remplacer par deux ressorts d'origine. Ne jamais les modifier l'embrayage ne fonctionnerait pas.</p> <p><b>Important.</b> - Repérer les points d'accrochement aux mâchoires.</p>
Temps d'embrayage trop long. L'embrayage de départ ne fonctionne pas.		

## 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.	1 Refaire le réglage du pédalier avec un jeu latéral de 4 à 6/10 de mm
	2 Chaîne motrice trop tendue.	2 Elle doit présenter une flèche d'environ 5 mm.
	3 La joue mobile de la poulie avant ne coulisse pas librement.	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.	1 Refaire le réglage (voir page 11).
	2 Courroie grasse.	2 Nettoyage de la courroie.
	3 Introduction de graisse dans le boîtier du variateur.	3 Nettoyer à l'essence pure : les perles, l'intérieur du boîtier et le déflecteur en nylon.
Bruit en provenance de la poulie réceptrice.	<b>a) bruit de sirène</b>	
	1 Manque de graissage ou usure de la rondelle bimétal.	1 Graisser, et si nécessaire remplacer la rondelle bimétal (attention au réglage du pédalier)
	2 Détérioration des rondelles en caoutchouc montées sur le pignon de chaîne.	2 Remplacer les rondelles en caoutchouc.
	<b>b) bruit de claquement</b>	
	1 Usure de la bague en nylon.	1 Refaire le réglage du pédalier
	2 Trop de jeu latéral à la poulie arrière.	2 Refaire le réglage du pédalier comme indiqué ci-dessus.