

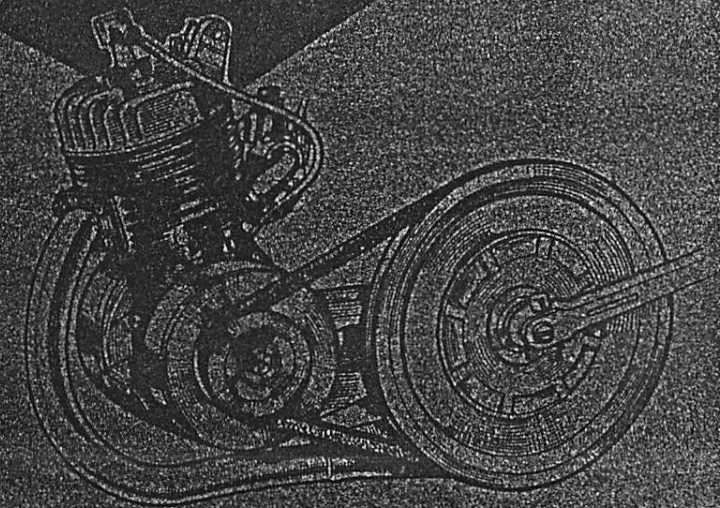
ABG

Société Anonyme au capital de 150 millions
Siège social : Place de l'Industrie **VAP** et 128 rue de la
27 Avenue Marcelin à COURBEVOIE
Autres sièges sociaux : CHARENTON-LEURBOIS
Téléphone : 21.11.11 - 21.11.12

ABG
PARIS
1955

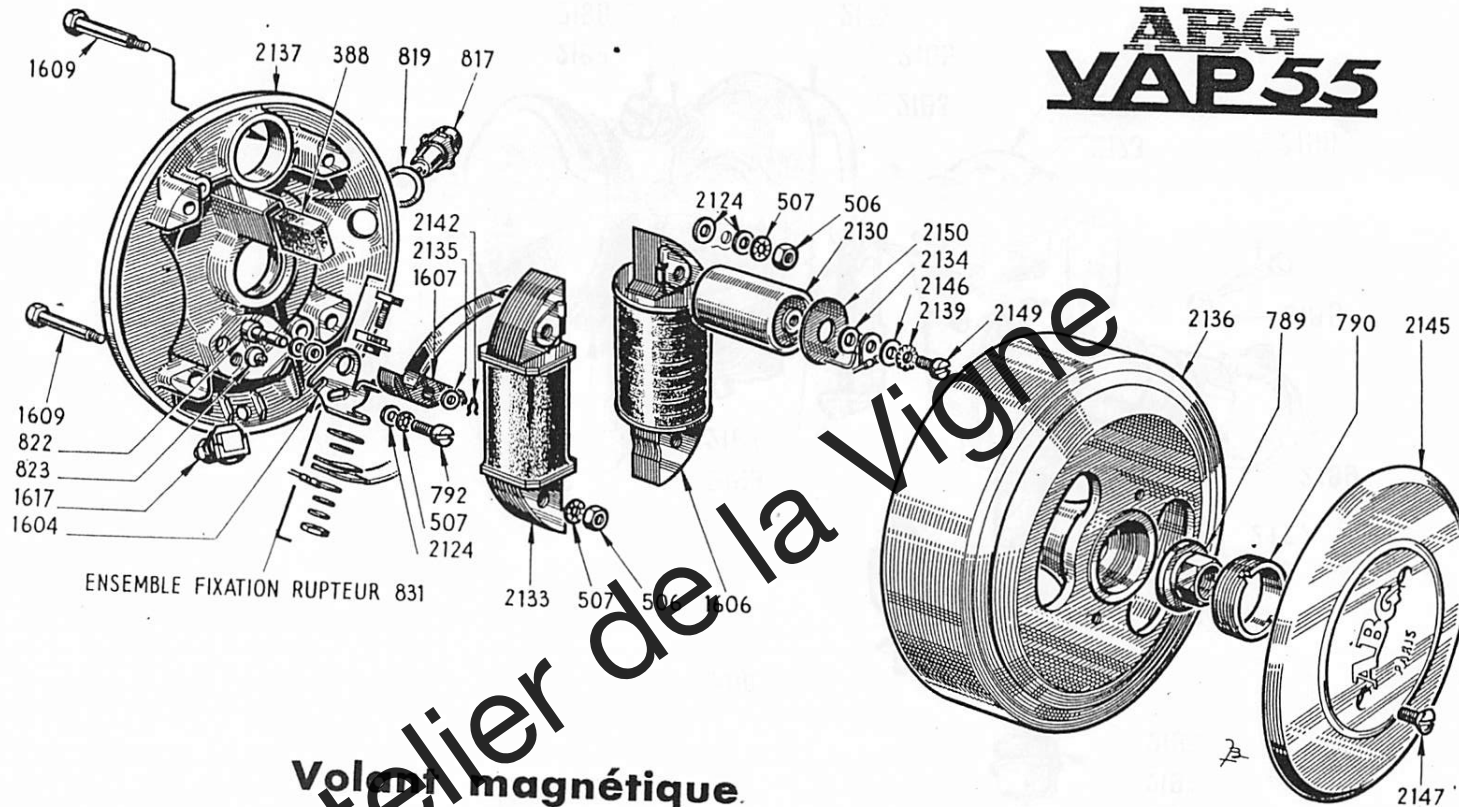
VAP 55

*A embrayage
automatique
progressif*



NOTICE D'ENTRETIEN

ABG
VAP 55



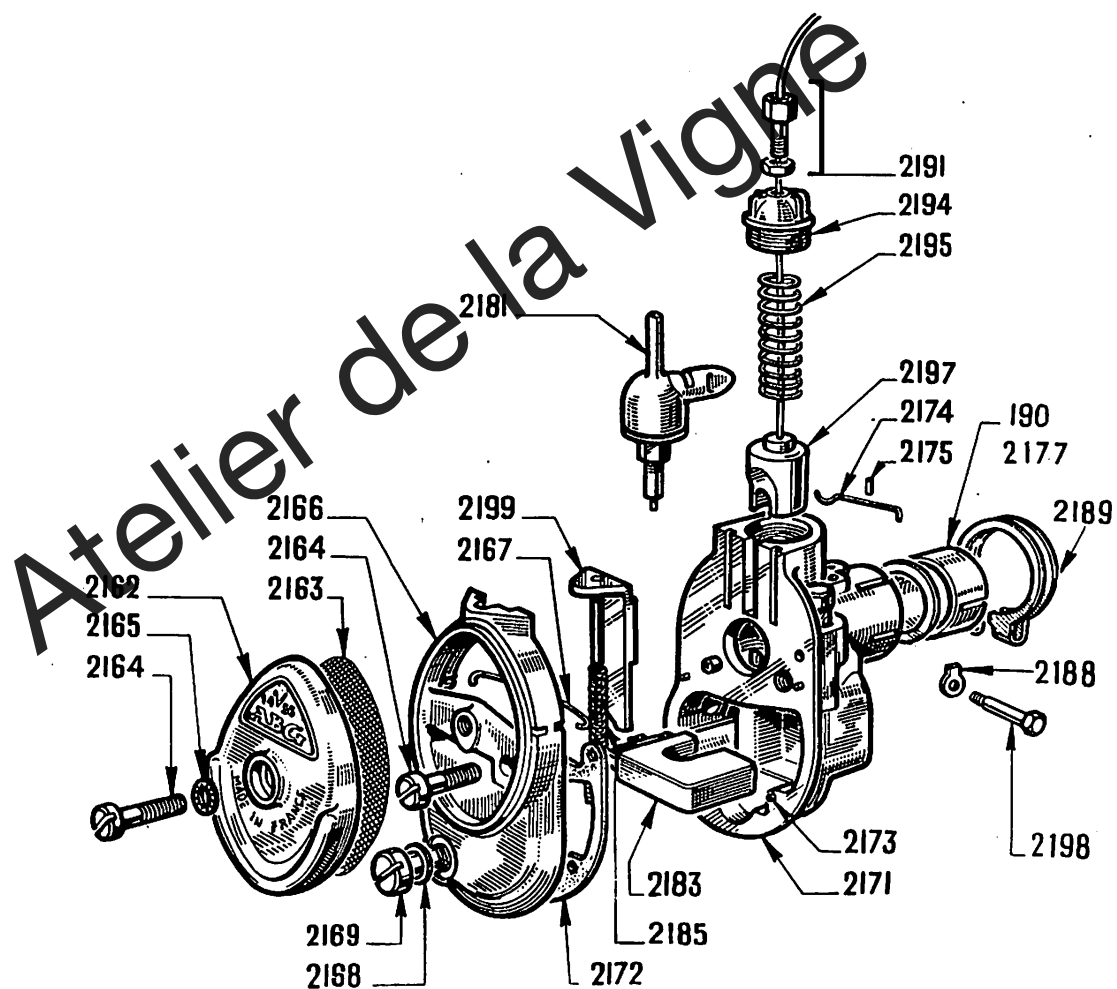
ENSEMBLE FIXATION RUPTEUR 831

Volant magnétique.
ABG
4 VDS 152

Carburateur

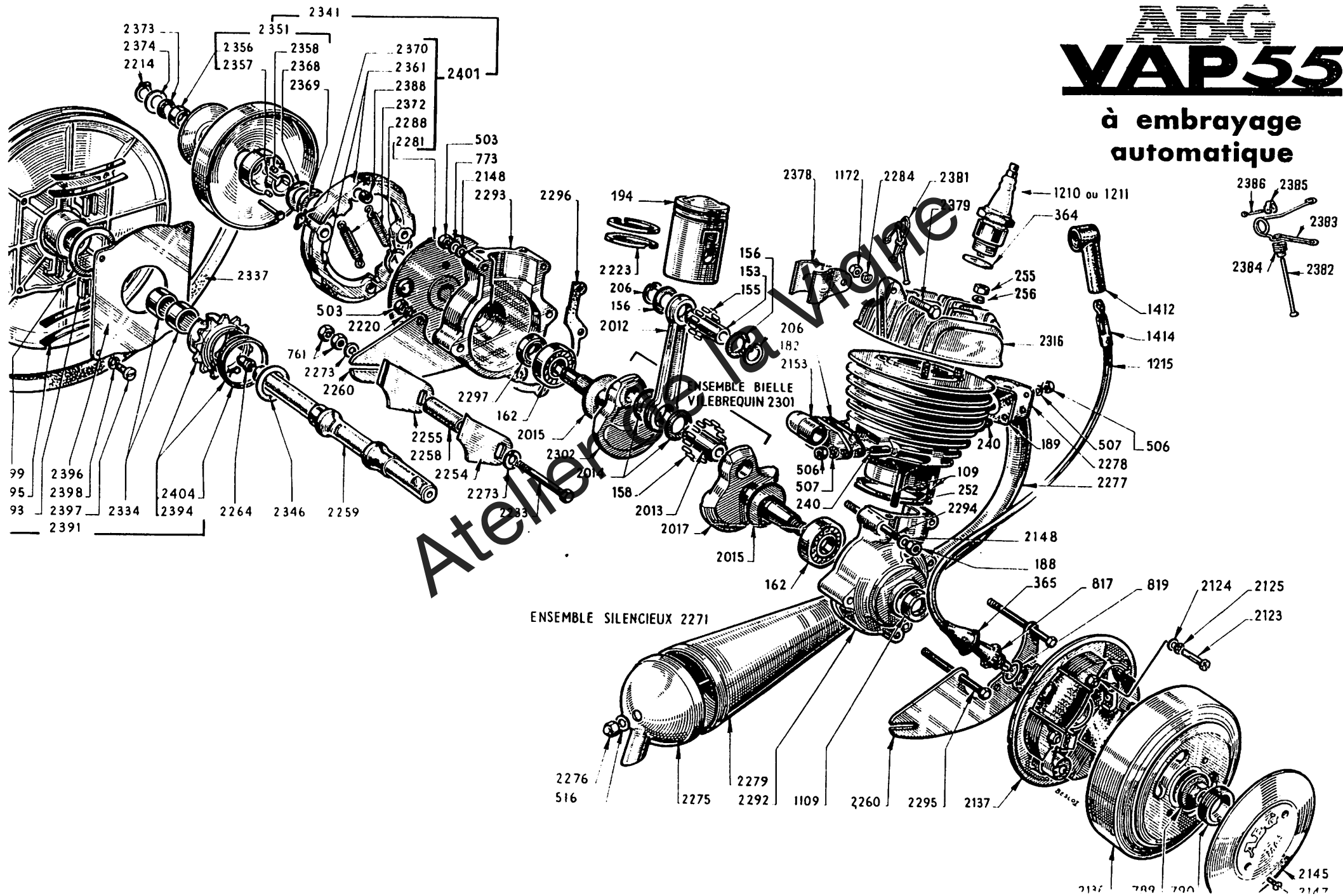
ABG

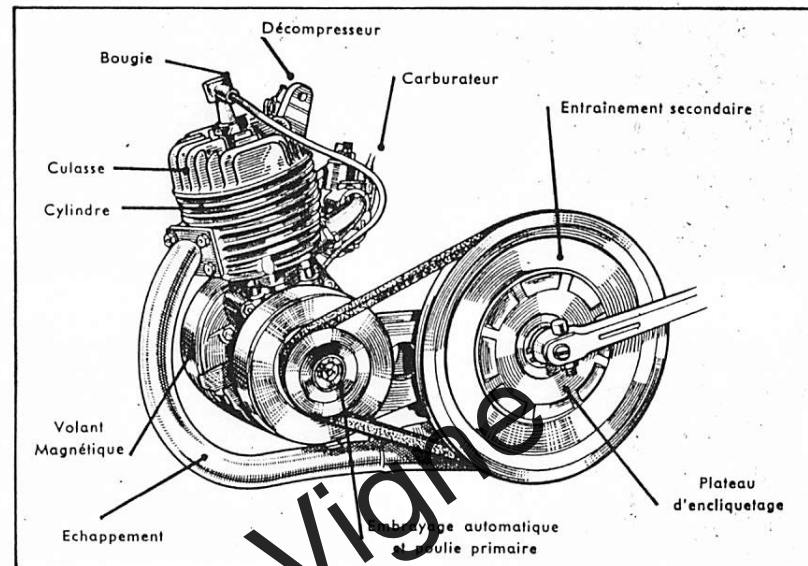
14 V 54



ABC VAP55

Diagram illustrating the front suspension assembly components, including the upper control arm (2386), lower control arm (2385), steering knuckle (2383), lower ball joint (2384), and lower control arm (2382).





PRÉSENTATION DU MOTEUR à embrayage automatique

**'ABG
VAP 55**

Vous ne trouverez pas plus fidèle compagnon que Moi. Je suis le moteur VAP, qui équipe votre cyclomoteur, j'en suis, en quelque sorte l'âme ; c'est moi qui vous dispense de pédaler, et, toujours prêt à vous rendre service, je vous conduirai :

- où vous voudrez,*
- quand vous le désirerez,*
- et à la vitesse que vous choisirez.*

Nous sommes appelés à faire de longs chemins ensemble. Soyez tranquille ! Je suis conçu pour ne pas vous créer d'ennuis ; néanmoins, apprenez à me connaître pour obtenir de moi tout ce que je puis vous donner.

Les pages suivantes ont été rédigées dans ce but. Si vous suivez bien les instructions que vous y trouverez, vous vous convaincrez vite que ma réputation n'est pas usurpée.



DESCRIPTION

Le moteur à essence **VAP 55** est un monocylindre à refroidissement par air de 48 cm³ de cylindrée.

Alésage 40 mm
Course 38 mm

Ce moteur fonctionne suivant le cycle à 2 temps. Il est du type à double transfert avec lumières sur le cylindre et précompression dans le carter. C'est un moteur monovitesse à **embrayage automatique progressif**, « auto-démarrreur », et allumage par volant magnétique donnant l'éclairage.

QUELS SONT LES ORGANES PRINCIPAUX DU VAP 55 ?

A) Le moteur proprement dit comprenant :

1. **Cylindre et carter** : le cylindre est en fonte spéciale sans chemisage.
2. **Embiellage et piston** : l'embiellage tête et pied est monté sur bloc-aiguilles et le vilebrequin sur roulements à billes. Le piston est en alliage léger.
3. **Embrayage automatique progressif** : l'embrayage automatique fonctionne par force centrifuge : il comporte une roue libre robuste pour le lancement du moteur, et deux palins munis d'une garniture, embrayant quand le régime du moteur atteint 2.200 t/mn. Il porte en outre une poulie à gorge (dite poulie primaire), pour courroie caoutchouc de transmission.
4. **Le volant magnétique** : l'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant ABG du type 4 VDS/152. Ce volant est placé à l'extrémité du carter moteur, la partie fixe (stator) est montée sur ce carter, et la partie rotative (rotor) est serrée sur un cône se trouvant à l'extrémité du vilebrequin : un dispositif d'extraction incorporé au rotor en facilite le démontage.
5. **Le carburateur** : le moteur VAP 55 est équipé en série avec un carburateur spécial ABG (licence Viel), type V. 54. Le carburateur ABG comporte une cuve à niveau constant, un gicleur et un boisseau de réglage de l'admission des gaz. Sa particularité, appréciée de l'utilisateur, est d'être doté d'un volet d'obturation automatique de la prise d'air, lequel joue le rôle de starter automatique pour départ à froid. Il peut être équipé également d'un carburateur Zénith 12 MS.

B) L'entraînement secondaire, monté sur l'axe de pédalier et comprenant :

1. **Une poulie à gorge** de grand diamètre.
2. **Un pignon de chaîne** de 12 dents pouvant être rendu solidaire de la poulie grâce à un système d'encliquetage très simple.
3. **Un plateau d'encliquetage**, manœuvrable **seulement à l'arrêt**, et permettant, à chaque huitième de tour, de rendre le moteur indépendant ou solidaire du cycle — 8 traits gravés sur la poulie évitent toute erreur de fonctionnement.

4. **Une courroie trapézoïdale** qui transmet le mouvement du moteur à la poulie secondaire démultipliée.
5. La transmission finale du mouvement de la roue arrière se fait par une chaîne.

C) Commandes

Les commandes du moteur sont montées sur le guidon :

1. **Commande des gaz** reliée par câble au boisseau du carburateur dont elle règle la levée. Course minimum du câble 12 mm.
2. **Commande de décompresseur** reliée par câble à l'étrier du décompresseur et permettant d'ouvrir ou de fermer la soupape de ce dernier. Course minimum du câble 10 mm.



CONDUITE DU CYCLOVAP 55

AVANT TOUTE CHOSE :

Se pénétrer le diction « Qui veut voyager loin ménage sa monture ». Par conséquent :

IL FAUT QUE VOUS RODIEZ VOTRE MOTEUR.
La période de rodage doit durer un **minimum de 500 Km.**

PENDANT LE RODAGE :

Ne pas dépasser 30 km à l'heure sur le plat.

Aider le moteur au démarrage et dans les côtes en pédalant.

Pour le graissage : mélanger 10 % d'huile **MOTUL MIX COURSES** dans l'essence (éviter d'utiliser les super-carburants).

APRÈS RODAGE

Veuillez suivre les prescriptions suivantes pour la conduite de votre cyclovap :

Ramener la proportion d'huile **MOTUL MIX COURSES** à 7 ou 8 %.

Dans les côtes assez fortes, lorsque la vitesse du cyclomoteur diminue sans que le moteur faiblisse, ne pas craindre de pédaler dès que la vitesse descend en dessous de 22 à 25 km/heure. L'effort à fournir est faible et il soulage le moteur qui, en dessous de ces allures n'est pas suffisamment refroidi par le déplacement d'air pour l'effort maximum qu'on lui demande de fournir. L'aide des pédales compense le manque de refroidissement.

L'utilisation sur plat ou en régions peu accidentées, c'est-à-dire dans la majorité du territoire français, ne nécessite aucune précaution spéciale. Eviter simplement de pousser le moteur à fond pendant un parcours très prolongé. Le VAP 55 permet de rouler à 50 et même à 55 km/h, mais on ne devrait atteindre ces vitesses que passagèrement et rouler en principe autour de 40 km/h.

NOTA

Les carburateurs ABG/VIEL, qui équipent la plupart des moteurs VAP, sont munis normalement d'un gicleur de 52. Pendant la période de rodage, si l'on estime la puissance du moteur trop juste, on peut remplacer temporairement ce gicleur, par un gicleur de 54. Après rodage, il faudra revenir au gicleur de 52.

A) MISE EN ROUTE A FROID :

Effectuer les opérations suivantes :

- a) **Faire le plein du réservoir** avec un mélange d'essence ordinaire et d'huile **MOTUL MIX COURSES** à raison de 7 % d'huile dans l'essence (10 % en période de rodage) préparé comme l'indique le chapitre graissage.
- b) Vérifier si le moteur est accouplé au cycle. Pour cela, pousser le vélo à la main : s'il y a résistance c'est que l'accouplement existe, donc rien à manœuvrer. S'il n'y a pas de résistance, tourner d'un 1/8^e de tour le plateau d'encliquetage placé sur l'axe de pédalier devant la poulie secondaire. Cette manœuvre pouvant se faire soit à la main, soit avec le bout du pied. Lorsque l'on entend un déclic et que les oreilles du plateau sont venues à nouveau en face des traits repères de la poulie, l'accouplement est réalisé.
- c) Ouvrir le robinet d'essence.
- d) Fermer le volet d'air du carburateur (par temps très chaud, le laisser ouvert); monter sur le cyclo; ouvrir légèrement les gaz (1/3 environ de la course de la poignée) et tirer sur la manette de décompresseur. Donner 3 à 4 coups de pédale et lâcher le décompresseur, le moteur partira immédiatement.
- e) Ouvrir un peu plus les gaz et donner quelques coups de pédales pour soulager le moteur.
- f) Après avoir parcouru une centaine de mètres, ouvrir les gaz en grand. Le cyclo prendra de la vitesse.

NOTA : Sachez bien que si votre moteur est équipé d'un carburateur VIEL/ABG, le volet d'air ne doit rester fermé pendant une courte durée, juste le temps nécessaire à l'échauffement du moteur. Aussitôt après, tourner à fond la manette des gaz et revenir immédiatement à la position normale de marche, par un brusque mouvement de va et vient, ce qui a pour effet d'ouvrir le volet d'air. En effet votre volet d'air, même partiellement levé, provoque une consommation excessive de carburant.

B) MISE EN ROUTE A CHAUD :

Même processus que ci-dessus, sauf qu'il n'y a pas :

- à manœuvrer le volet d'air du carburateur,
- et que les gaz peuvent être ouverts en grand dès que le moteur se met à tourner.

NOTA : Dès que l'on est un peu habitué à son cycloVAP 55, il n'est plus nécessaire de pédaler pour le mettre en route. Quelques pas fait rapidement, gaz légèrement ouverts, en poussant la bicyclette et le moteur démarre immédiatement. C'est un avantage très appréciable pour un démarrage en côte.

C) ARRÊT MOMENTANÉ (à un feu rouge par exemple)

Ne maintenez pas votre cycloVAP arrêté par le simple blocage des freins. Votre moteur est à ce moment mal refroidi.

Réduisez les gaz au minimum — le débrayage se déclenchera automatiquement et le moteur continuera à tourner doucement sans échauffement excessif. Le cycloVAP se maintiendra à l'arrêt sans le secours des freins. Pour repartir, ouvrir les gaz au 3/4. Le cyclo part sans à-coup, l'aider de quelques coups de pédale pendant les premiers mètres.

D) ARRÊT DÉFINITIF : Réduire les gaz à fond et ouvrir le décompresseur. Fermer le robinet d'essence.

E) TRANSFORMATION DU CYCLO EN VÉLO

A l'arrêt, tourner d'un 1/8^e de tour, dans un sens ou dans l'autre le plateau d'encliquetage placé devant la poulie secondaire. Le moteur se trouvera désaccouplé.

GRAISSAGE



I) GRAISSAGE DU MOTEUR

Le graissage s'effectue par mélange d'huile **MOTUL MIX COURSES** à l'essence ordinaire.

Ce mélange doit être très intime, et demande à être préparé au préalable avant de le verser dans le réservoir du cycloVAP.

Le filtrer soigneusement dans toute la mesure du possible.

Dosage du mélange

Pour assurer le graissage normal du moteur, il est nécessaire de mélanger à la quantité d'essence employée de l'huile de graissage **MOTUL MIX COURSES** dans la proportion de 7 à 8 % du volume d'essence. En période de rodage, la proportion d'huile doit être augmentée jusqu'à 10 %. Lorsque le moteur est correctement graissé, la fumée d'échappement est légèrement blanchâtre. En période de rodage, cette fumée sera plus abondante.

II) GRAISSAGE DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE.

1^o La roue libre, galets et, en principe, graissée à l'usine une fois pour toutes. Cependant, si pour une raison quelconque l'embrayage devait être démonté et nettoyé, graisser légèrement au remontage les galets et leur chemin de roulement avec une graisse à haut point de souplesse (140° minimum). La graisse Motul 5.039 convient très bien.

2^o La bague tourillonant sur le bout de vilebrequin est auto-lubrifiante. Elle contient de l'huile pour plusieurs centaines d'heures si elle n'est pas trop fatiguée (une courroie tendue « à bloc » lui est néfaste) (Voir chapitre « tension de courroie »).

Cependant, après quelques milliers de kilomètres, il est conseillé de lui mettre une goutte d'huile de vaseline et ensuite tous les 1.000 à 2.000 kms, suivant les conditions d'emploi du cyclo (poussières ou intempéries, palinages fréquents, etc.).

N.B. Ne jamais nettoyer cette bague avec un produit dégraissant qui éliminerait l'huile qu'elle contient.

III) GRAISSAGE DE L'ENTRAÎNEMENT SECONDAIRE.

1^o **Pièces intérieures :** Le graissage est fait à l'usine pour une utilisation de plusieurs milliers de kilomètres. S'il doit être refait, utiliser une graisse épaisse adhérente. Par exemple, la graisse Motul 850 Compound ou même la graisse Motul 5.039 déjà citée.

2^o **Axe de pédalier :** Remplir la réserve de graisse en injectant à l'aide d'une pompe à piston, une graisse adhérente 1/2 fluide dans le petit graisseur prévu à cet effet (graisse Motul 850-S par exemple). Ce graissage devra être renouvelé plus ou moins fréquemment suivant les conditions d'utilisation du cyclo.

Tous les 1.000 kms pour des conditions d'utilisation normales, tous les 500 kms et même plus souvent si le cyclo roule constamment sous la pluie ou la neige, ou s'il est très fréquemment utilisé en bicyclette.

NOTA

Le graissage de l'axe de pédalier doit être surveillé de très près. Pour une utilisation sur belles routes et par beau temps, un graissage bien fait durera plusieurs milliers de kilomètres. Par contre, si le cycloVAP roule souvent dans la boue et par temps de pluie, remplir de graisse plus fréquemment.

Atelier de la Vigne



ENTRETIEN ET RÉGLAGE

L'Usager a intérêt à maintenir le moteur dans le plus grand état de propreté possible.

- 1. Serrage des écrous :** Après quelques heures de fonctionnement d'un moteur neuf ou révisé, vérifier le serrage de tous les écrous de la culasse et du cylindre. Ils doivent être bloqués mais sans excès.
- 2. Décalaminage :** Après un certain temps de marche plus ou moins long, suivant le régime d'utilisation du moteur, il se produit le phénomène du calaminage : le sommet du piston, le fond de la culasse, les lumières de distribution, la tubulure d'échappement et le pot d'échappement sont recouverts par des dépôts charbonneux (calamine) qui, lorsqu'ils deviennent trop abondants, sont la cause d'un mauvais fonctionnement du moteur et d'une perte sensible de puissance.
L'opération du décalaminage du moteur doit avoir lieu en principe tous les 1.500 km et elle est du ressort d'un mécanicien spécialiste. On effectuera **un premier décalaminage après les 500 km du rodage.**

3. Entretien et calage du volant magnétique.

Tous les 1.500 à 2.000 km, vérifier, après avoir levé le couvercle du volant magnétique, l'état de propreté intérieur du volant. Les organes internes et en particulier le rupteur, doivent être bien propres et bien secs (ni poussière, ni huile). Se servir d'un chiffon imbibé d'essence et bien sécher ensuite.

Le volant est bien calé lorsque l'écartement des vis platines du rupteur s'effectue au moment où le piston se trouve de 3 mm à 3 mm 2 avant le point mort haut.

L'écartement des vis platines à la pleine ouverture doit être compris entre 0,25 mm et 0,30 mm. A l'occasion du réglage des vis platines, vérifier le calage de l'avance.

4. Eclairage.

La bobine d'éclairage du volant magnétique est prévue pour l'emploi de lampes 6 volts, 1 ampère à l'avant; 12 volts, 0,5 ampère à l'arrière.

ATTENTION au contacteur de commande d'éclairage; il ne doit jamais laisser, même une fraction de seconde, tout le courant sur la lampe arrière. La longue durée de celle-ci en dépend.

Bien vérifier le serrage des lampes : un mauvais serrage de l'une d'elles pouvant entraîner le grillage de l'autre. Pour la même raison, remplacer immédiatement une ampoule grillée.

5. Bougie.

Tous les 1.500 à 2.000 km ou plus fréquemment si l'on a des doutes, vérifier l'état de propreté de la bougie et l'écartement des électrodes (en principe l'écartement doit être compris entre 0,4 et 0,6 mm). Nettoyer la bougie, s'il y a lieu, avec une petite brosse métallique pour enlever les dépôts charbonneux.

NOTA : Les moteurs VAP 55 sont livrés avec une bougie un peu chaude, pour éviter tout encrassement pendant la période de rodage. Cette bougie conviendra encore après rodage pour l'utilisateur qui ne brutalise pas son moteur. Mais, pour le conducteur qui pousse souvent sa machine, il aura intérêt, dès que le rodage sera terminé, à remplacer la bougie d'origine par une bougie de même marque, mais un peu plus froide.

6. Tension de la courroie.

La courroie ne doit pas présenter de flèche au repos.

En appuyant avec le doigt, la flèche doit être de l'ordre de 7 mm.

Pour régler la tension, on fait pivoter le moteur autour de son point de fixation supérieur.

Pour donner une flèche de 7 mm à la courroie, entre les 2 poulies d'enroulement, à l'endroit le plus mou, l'effort à exercer ne doit pas être supérieur à celui d'un poids de 3 kg 600.

Au-dessus de cette limite, la courroie est trop tendue.

Nous signalons que la Société A.B.G. vend une règle de contrôle de tension de courroie, permettant de juger sur le champ si une courroie est tendue d'une façon correcte.

7. Embrayage.

L'embrayage est réglé une fois pour toutes en Usine. La réparation de l'embrayage est du ressort d'un agent spécialisé.

QUELQUES CONSEILS

Nous rappelons que l'intérêt du moteur VAP 55 réside dans son embrayage automatique **progressif**.

Pour les faibles allures, c'est-à-dire en dessous de 15 km/h, l'embrayage peut patiner, ce qui rend la conduite du cycloVAP 55 très souple et très agréable, notamment en ville. Toutefois, **il est toujours recommandé d'accompagner à la pédale.** Ne vous éternisez cependant pas dans ces allures réduites qui font chauffer votre moteur et augmentent la consommation d'essence. N'hésitez pas à donner les quelques coups de pédales nécessaires pour que le cycloVAP reprenne de la vitesse.

Au-dessus de 15 km/h, après avoir aidé, l'embrayage ne doit plus patiner.

Si le fait se produit, ceci n'est pas dû à l'embrayage dans 99 % des cas, mais au régime du moteur. Si vous constatez qu'au-dessus de 15 km/h, l'embrayage « patine », que votre moteur « ne tire pas », ceci provient d'un manque de puissance au moteur et il faut donc en rechercher la cause.

Deux cas peuvent se présenter :

1° Manque de puissance à froid comme à chaud.

Cela peut être dû, dans le début d'utilisation du cyclomoteur, au **manque de rodage** du moteur. En effet, celui-ci ne donnera sa puissance qu'après avoir roulé pendant plusieurs centaines de kilomètres. Vous avez donc intérêt à bien roder votre moteur, en employant la qualité d'huile et le dosage convenables (voir page 3).

Après rodage convenable, en cas de manque de puissance, il faut vérifier :

- a) **La bougie.** Elle peut être ou trop chaude (électrodes blanches), ou trop froide (électrodes goudronneuses). Il faut la changer.
- b) **Le carburateur.** Filtre partiellement obstrué. Fuite au pointeau.
- c) **Le volant magnétique.** Mauvais calage. Vis platinées dérégées.

De plus, le manque de puissance peut provenir :

- d) D'un décalaminage non fait : vérifier les lumières du cylindre et l'intérieur du pot d'échappement.
- e) D'une courroie mal tendue : le réglage de tension doit être vérifié : après 100 km de parcours, après 500 km. Ensuite, tous les 1.000 km par exemple.

Manque de puissance à chaud seulement, c'est-à-dire lorsque le moteur a été poussé à fond pendant longtemps sur un parcours difficile. Dans ce cas, c'est presque toujours l'auto-allumage créé par un échauffement exagéré, qui freine le moteur.

Si le fait est exceptionnel, il suffit de laisser refroidir le cylindre en réduisant les gaz pendant quelques minutes et en aidant avec les pédales.

Si le fait se reproduit fréquemment, il faut :

- a) Vérifier si piston et culasse ne sont pas très calaminés, ou la culasse simplement desserrée.
- b) Vérifier si les segments du piston ne sont pas collés.
- c) Essayer une bougie plus froide (attention à la qualité de la bougie).

NOTA : Consommation.

La consommation d'un vélomoteur peut varier sensiblement suivant la vitesse moyenne, le parcours, le poids transporté, les arrêts fréquents, etc...

Pour obtenir un bon rendement, suivez les conseils de nos pages 3 et 4. Vérifiez aussi qu'il n'existe pas de fuite au carburateur et qu'il n'y ait pas de rentrée d'air accidentelle.

La consommation excessive peut provenir également de la **marche en 4 temps**. On reconnaît cette marche, à ce que le moteur n'a plus la même sonorité à l'échappement. Ce défaut se décèle donc à l'oreille. Il est une cause de baisse de puissance et d'augmentation de consommation anormale. Si cette marche en 4 temps est systématique, cela signifie que le mélange d'essence est trop riche. Il faut donc changer votre gicleur par un gicleur plus faible d'un point ou deux.

Et maintenant que vous connaissez votre cycloVAP 55, vous pouvez partir en toute sécurité.

Vous possédez désormais le compagnon sûr, fidèle, facile à manœuvrer avec lequel vous serez appelés à parcourir de longs chemins ensemble et nous vous souhaitons bonne route!

NOMENCLATURE DES PIÈCES DÉTACHÉES

pour moteur avec embrayage
automatique

ABG
VAP 55

Número de repère	Désignation des pièces	Quantités par moteur
2290	CARTER COMPLET	1
2292	1/2 carter côté volant	1
2293	1/2 carter côté poulie	1
109	Tirant de fixation de cylindre	4
2294	Goujon de 6 x 8	2
2295	Vis H 6 x 16	3
2296	Joint de 2	1
2148	Rondelle plate de 6,2 x 10,25 x 0,8	2
773	Model Blo	2
503	Ecran	7
2220	Rondelle WZ de 6	3
2301	BIELLAGE ET VILEBREQUIN complets comprenant :	1
2300	Embiellage et vilebrequin nus composé de :	1
2012	Bielle	1
2302	1/2 vilebrequin côté poulie	1
2017	1/2 vilebrequin côté volant	1
2013	Maneton	1
2158	Aiguilles de 2,5 x 9,8 (tête)	22
2014	Rondelle tête-de-bielle	2
2015	Rondelle d'appui	2
162	Roulement (15 x 35 x 11)	2
153	Axe de piston	1
155	Aiguilles de 4 x 9,8 (pied)	19
156	Rondelle de pied de bielle	2
2297	Joint « Paulstra » 15 x 30 x 4,5	1
2331	PISTON COMPLET comprenant :	1
194	Piston avec ergots	1
2223	Segment	2
206	Circlips 12	2
2311	CYLINDRE FONTE complet comprenant :	
240	Cylindre nu	1
252	Goujon de 5 x 12	6
	Joint de cylindre	1
2316 (1)	SUPER-CULASSE avec décompresseur	1
255	Ecrou de culasse	4
255 H	Ecrou borgne de culasse	4
256	Rondelle 6,25 x 14 x 1	4

(1) La superculasse 2316 a une hauteur de 44,5 mm et comporte un bossage dans l'axe avec vis de fixation. Sur la face d'appui est poinçonné le chiffre 4.
Certains moteurs ont été équipés avec superculasse sans bossage central, mais avec 2 pattes de fixation.

EXIGEZ LES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE !

Numéro de repère	Désignation des pièces	Quantités par moteur
2381	DÉCOMPRESSEUR COMPLET POUR SUPER-CULASSE 2316 comprenant.....	1
2382	Soupape.....	1
2383	Ressort épingle.....	1
2384	Bouchon sur culasse.....	1
2385	Etrier.....	1
2386	Goupille fendue de 2 x 15.....	1
1220	Bougie AC 10.....	1
1210	Bougie Floquet 14 D 2.....	1
1211	Bougie Marchal CR 36.....	1
364	Joint de bougie.....	1
2221	FIL D'ALLUMAGE complet comprenant.....	1
1215	Câble long. = 30 cm.....	1
1414	Embout de fil.....	1
365	Capuchon (côté volant).....	1
1412	Capuchon (côté bougie).....	1
2153	PIPE D'ADMISSION.....	1
182	Joint de pipe.....	1
506	Écrou H 5 (2 admission - 4 échappement).....	6
507	Blocfor 5 l.....	6
190	Bague isolante de carburateur.....	1
189	Joint d'échappement.....	1
2335	Rondelle feutre.....	2
2336	Rondelle butée de moyeu.....	2
2337	Courroie trapézoïdale de 13 x 8.....	1
2264	Graisseur d'axe de pédalier.....	1
2260	Ferrure d'accrochage.....	2
2341	EMBRAYAGE AUTOMATIQUE complet, composé des pièces :	
2351	Poulie primaire complète, composée de : ..	1
2356	Bague autolubrifiante 12 x 12 16.....	1
2357	Cage de roue libre.....	1
2358	Rouleau (1) 4 longueur 6.....	3
2368	Rondelle d'arrêt.....	1
2369	Cuvette pare-huile.....	1
2401	PLATEAU D'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE complet, composé de :	
2281	Plateau d'entraînement équipé.....	1
2288	Jonc d'entraînement.....	1
2361	Patin d'embrayage complet.....	1
2370	Circlips 6 e.....	2
2372	Ressort de patin.....	2
2388	Tampon caoutchouc.....	2
2368	Rondelle d'arrêt.....	1
2369	Cuvette pare-huile.....	1
2360	Circlips 6 e (ou épingle).....	2
2372	Ressort de patin.....	2
2373	Rondelle feutre.....	1
2374	Rondelle d'appui.....	1
2214	Circlips 12 e.....	1
2391	ENTRAÎNEMENT SECONDAIRE complet, composé des pièces :	
2334	Douille à aiguilles de 16 x 22 x 12.....	2
2392	Poulie nue.....	1
2393	Coulisseau complet.....	2

EXIGEZ LES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE !

Numéro de repère	Désignation des pièces	Quantités par moteur
2394	Pignon de chaîne complet.....	1
2395	Ressort.....	4
2396	Tôle de protection.....	1
2397	Vis CB Ø 4 long. 8.....	4
2398	Rondelle Blocfor E 4.....	4
2399	Rondelle de frottement.....	1
2400	Plateau d'encliquetage.....	1
2402	Rondelle caoutchouc (joint).....	1
2403	Tôle de maintien.....	1
2404	Cuvette de protection.....	1
2330	Rondelle cale de 3 x 35 ep. 0,2.....	Variable
2332	Rondelle cale de 3 x 35 ep. 0,5.....	Variable
2339	Rondelle cale de 3 x 35 ep. 0,3.....	Variable
2333	Rondelle de 28 x 35 ep. 0,2.....	Variable
2271	POT D'ÉCHAPPEMENT ET SA TUBULURE, complet, comprenant.....	1
2274	Pot d'échappement sans sa tubulure.....	1
2275	Calotte de pot avec coudillon de calotte.....	1
516	Rondelle plate de 6,25 x 10 x 1.....	1
2276	Ecrou borgne H de 8.....	1
2277	Tubulure d'échappement avec bride.....	1
2278	Bride d'échappement.....	1
2279	Corps de pot d'échappement.....	1
2232	Goujon de 14.....	1
2233	Vis H 8 x 65.....	1
1172	Ecrou H 8.....	2
761	Ecrou H 8 bis.....	2
2273	Rondelle plate de 8.....	2
2234	Rondelle WZ de 8.....	2
2235	Cuvette fixe de pédalier.....	1
2236	Cuvette réglable.....	1
2237	Contre-écrou.....	1
2161	CARBURATEUR complet ABG, type 14 V 54.....	1
2162	Boîtier.....	1
2163	Filtre à air.....	1
2164	Vis boîtier de filtre.....	1
2165	Rondelle éventail.....	1
2166	Couvercle de cuve.....	1
2167	Ressort d'appui du starter.....	1
2168	Joint du gicleur.....	1
2169	Gicleur (52 à 60).....	1
2172	Joint de cuve.....	1
2173	Clou de joint.....	4
2174	Ressort d'arrivée.....	1
2175	Butée de retenue.....	1
190	Bague isolante.....	1
2199	Starter avec tige.....	1
2180	Câble de gaz complet.....	1
2181	Arrivée d'essence (pipe et clapet).....	1
2183	Flotteur complet.....	1
2185	Ressort du starter.....	1
2191	Vis et contre-écrou de réglage.....	1
2194	Chapeau supérieur.....	1
2195	Ressort d'obturateur.....	1
2196	Vis de commande d'obturateur.....	1
2197	Boisseau obturateur.....	1
2188	Ecrou de serrage.....	1
2189	Collier de serrage.....	1
2198	Vis de serrage.....	1

EXIGEZ LES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE !

Numéro de repère	Désignation des pièces	Quantités par moteur
	VOLANT MAGNÉTIQUE 4 VDS 152 (dit volant à éclairage rotation droite)	
2131	Volant complet avec écrou de fixation	1
2136	Rotor	1
790	Bague filotée arrache-moyeu	1
789	Ecrou de rotor	1
2145	Couvercle de rotor	1
2147	Vis de fixation de couvercle	2
	STATOR COMPLET	
2132	Stator nu	1
2137	Axe de rupteur	1
832	Tampon graisseur	1
388	Support de rupteur	1
1604	Levier de rupteur équipé	1
1607	Condensateur	1
2130	Fil de connexion du condensateur	1
2134	Bobine allumage complète	1
1606	Bobine éclairage complète	1
2133	Borne allumage haute tension de 14 mm	1
817	Joint de borne H.T.	1
819	Borne éclairage complète	1
1617	Vis de fixation des bobines allumage et éclairage	4
2218	Rondelle plate de 5,05	4
2124	Rondelle frein de 5	4
507	Joint de papier de stator	1
2024	Bague d'étanchéité	1
1109	Vis de fixation du stator	2
2123	Rondelle plate	2
2124	Rondelle frein	2
2125		
831	Ensemble de fixation du rupteur et support de contact	1

IMPORTANT

Pour toute commande ou demande de renseignements, veuillez rappeler le numéro et le type de moteur poinçonnés sur le carter. Exemple : 37.244 - VAP. 55.

Pour les pièces de volant magnétique ou de carburateur, veuillez indiquer le numéro de ces accessoires et leur type.