

VAP 51

★ LE MOTEUR DU VRAI CYCLOMOTEUR

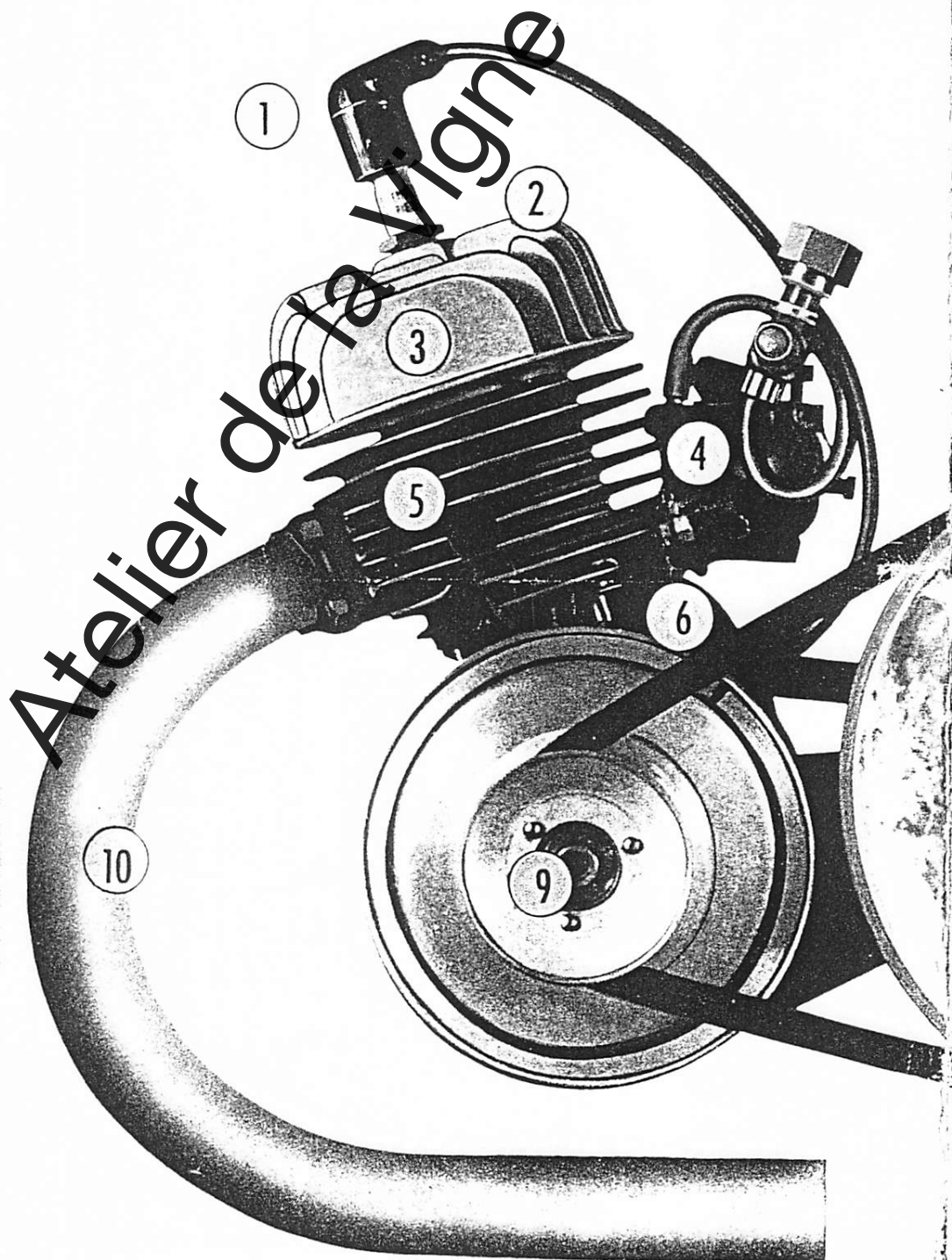
Atelier de la Vigne

avec
allumage
par
MAGNÉCLAIR

ABG

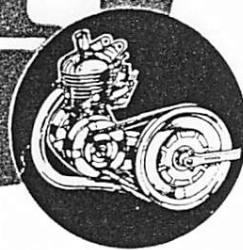
VAP 51

- 1 BOUGIE
- 2 DECOMPRESSEUR
- 3 CULASSE
- 4 CARBURATEUR
- 5 CYLINDRE
- 6 MAGNÉCLAIR
- 7 ENTRAINEMENT SECONDAIRE
- 8 PLATEAU D'ENCLIQUETAGE
- 9 EMBRAYAGE AUTOMATIQUE ET POULIE PRIMAIRE
- 10 ECHAPPEMENT



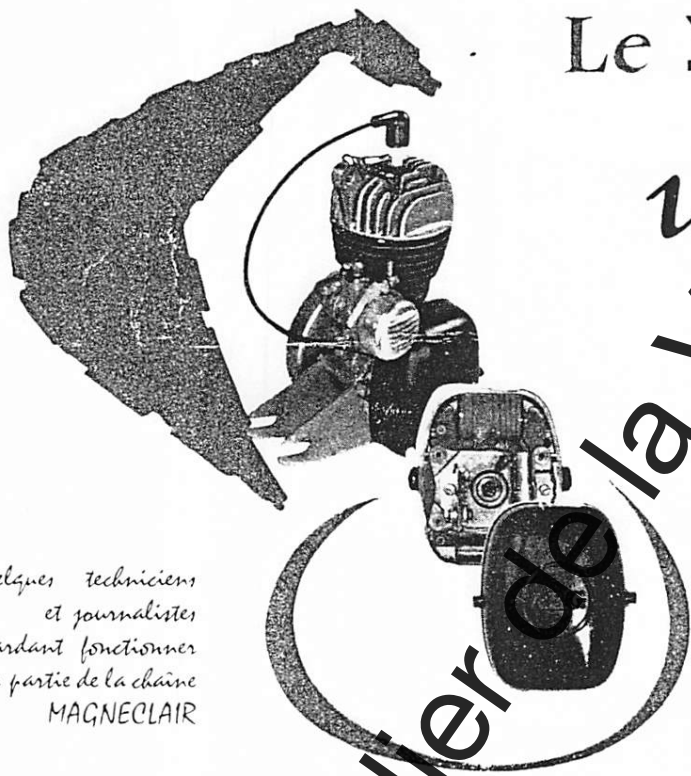
cyclovapiste

REVUE D'INFORMATION DES NEGOCIANTS DU CYCLE

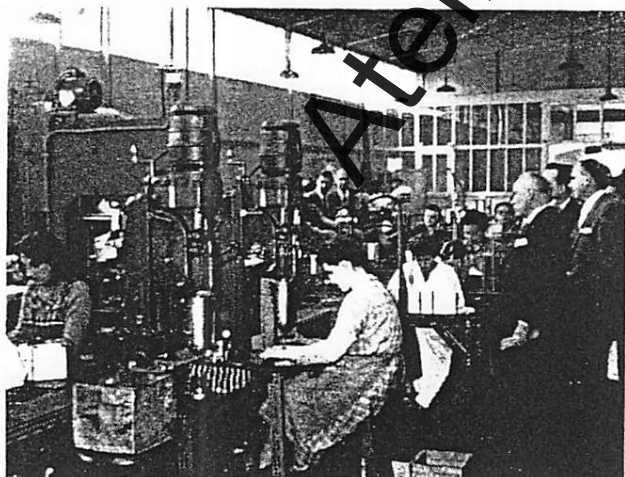


Le **VAP 57** est né

vis le VAP



Quelques techniciens
et journalistes
regardant fonctionner
une partie de la chaîne
MAGNECLAIR



Toute la presse spécialisée en a parlé.

Tous les journalistes, et ils sont nombreux, qui s'intéressent à la cyclomotorisation, avaient tenu à fêter avec la direction de la Société A.B.C. la sortie du VAP 57.

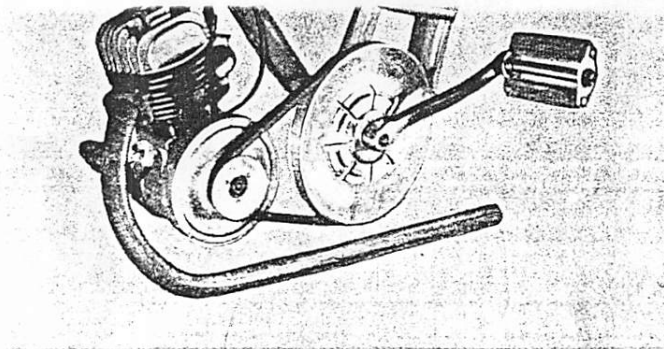
Le moteur VAP 57 est analogue, au point de vue puissance et performances, au VAP 55, puisque la partie « cylindre-piston-culasse » est restée la même. Cependant, de nombreuses améliorations de détail ont été effectuées afin de tenir compte des observations que vous nous aviez faites.

L'élément capital du VAP 57 est le **Magnéclair**, nouveau système d'allumage dont vous trouverez la description en page 3.

Le **Magnéclair** résout tous les problèmes d'allumage des petites cylindrées, il assure à l'utilisateur simplicité, sécurité de fonctionnement, facilité de montage, entretien aisé.

Le VAP 57, équipé du **Magnéclair**, remportera un succès considérable car c'est un nouveau bond en avant que la Société A.B.C. fait faire à la cyclomotorisation. De plus en plus s'affirme le slogan A.B.C. :

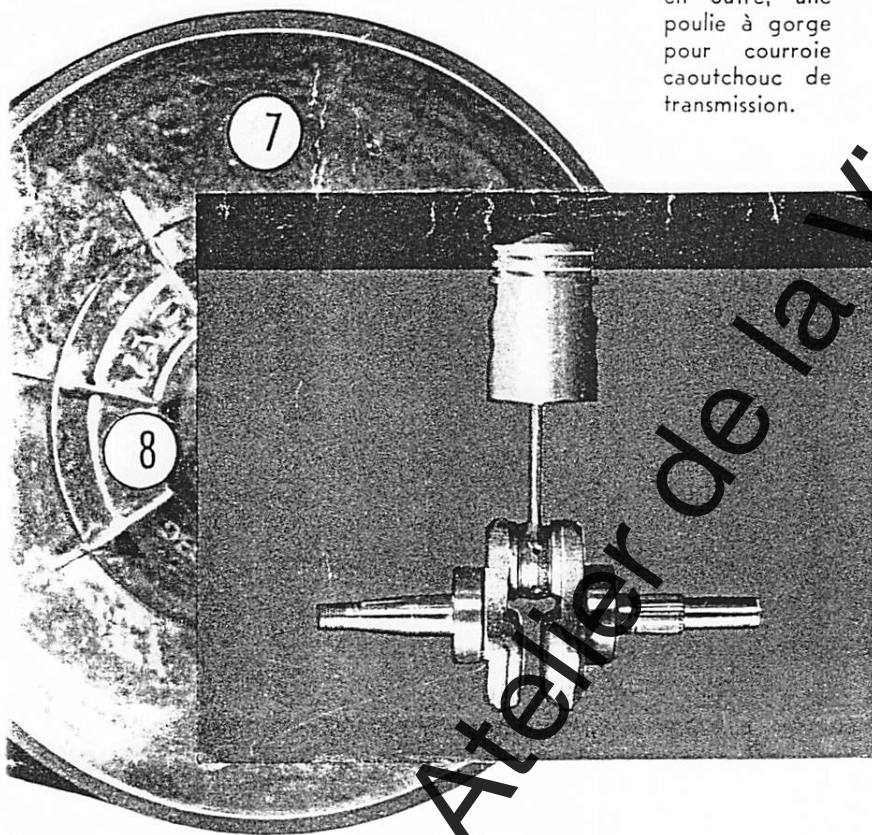
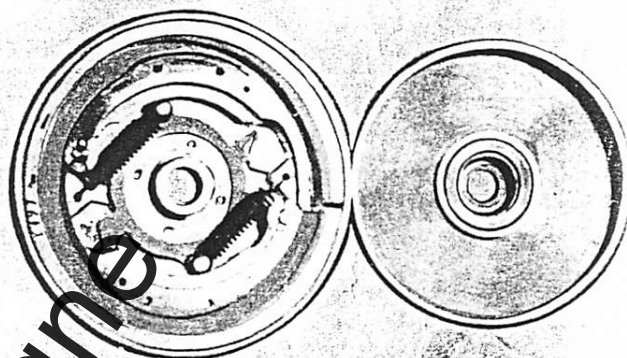
« AVEC UN VAP, VOUS AUREZ RÉELLEMENT UN CYCLOMOTEUR. »



l'usager : **robuste, simple, pratique, facile à conduire**, il est doté de deux perfectionnements très appréciables, l'embrayage automatique fonctionnant par force centrifuge, commandé par la simple manette des gaz et le **Magné-clair**, nouveau système d'allumage dont les différents organes sont facilement accessibles et démontables **tout en restant bien à l'abri des poussières et de la pluie.**

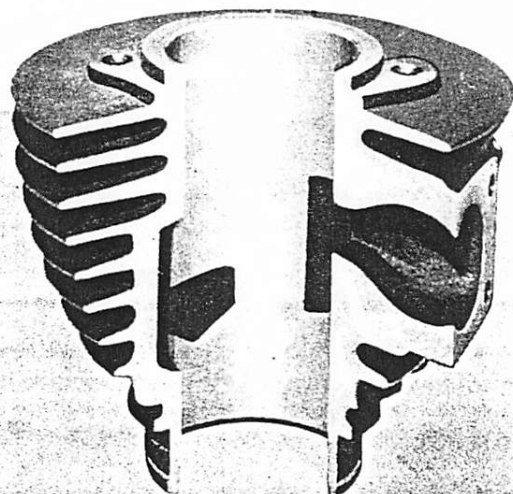
EMBRAYAGE AUTOMATIQUE :

L'embrayage automatique fonctionne par force centrifuge : il comporte une roue libre robuste pour le lancement du moteur, et deux patins munis d'une garniture, embrayant quand le régime du moteur atteint 2.200 t/mn. Il porte, en outre, une poulie à gorge pour courroie caoutchouc de transmission.



PISTON ET EMBIELLAGE :

On notera la forme particulière du piston qui correspond à l'utilisation sur un moteur double transfert, l'équilibrage de l'embielage est parfait, ce qui permet au moteur de tourner à de grandes vitesses sans la moindre vibration. Des alliages spéciaux sont utilisés pour la confection de ces pièces dont l'usinage est fait avec une extrême précision.



CYLINDRE :

Le cylindre est en fonte spéciale sans chemisage. A noter le double transfert qui permet une meilleure distribution et un surcroît de puissance, l'arrivée des gaz frais et l'échappement des gaz brûlés se faisant dans les meilleures conditions.

LA PAGE DU REPARATEUR

Montage du fil lumière sur le MAGNECLAIR

Pour raccorder le fil lumière au Magnéclair opérer de la façon suivante :

1. Enlever le couvercle du Magnéclair.
2. Passer à travers le passe-fil D (figure 1) un câble C (diamètre extérieur 2 à 2,5 mm.).
3. Dénuder le câble C sur une longueur de 10 mm.
Torsader les brins et introduire le bout du câble dénudé entre les mâchoires de l'attache rapide.
4. Tendre raisonnablement le câble.
5. Remettre le couvercle.

NOTA : Les premières séries de moteurs VAP 57 sont équipées avec un Magnéclair sur lequel le raccordement du câble n'est pas prévu de la même façon qu'ici-dessus.

Deux cas peuvent se présenter :

1er CAS : MONTAGE DU FIL SANS COSSE.

Utiliser le même câble que ci-dessus.
Passer à travers le passe-fil D (figure 1) le câble C.
Dénuder le câble C sur une longueur de 25 mm.
Torsader les brins du câble et former sur une tige Ø 4 un œil, suivant figure 3.
Dévisser l'écrou de la borne lumière et le retirer.
Enlever la rondelle frein et la rondelle plate (voir détail A).
Maintenir la tête de vis.
Glisser l'œil du câble sur la vis.
Remettre dans l'ordre, la rondelle plate, puis la rondelle frein.
Resserrer l'écrou et serrer.
Tendre raisonnablement le câble.

2^e CAS : MONTAGE DU FIL AVEC COSSE N° 27.573d

Utiliser le même câble que ci-dessus et la cosse.
Dénuder le fil sur 10 mm. et torsader les brins après l'avoir passé à travers le passe-fil.
Engager le fil sous les pontets, jusqu'à ce que l'isolant vienne buter sur le pontet le plus petit.
A l'aide d'une pince, serrer les pontets sur le fil et l'isolant.
Rabattre le bout de fil au-dessus (voir figure 4).

Instructions pour le démontage et remontage des patins d'embrayage du "VAP 57"

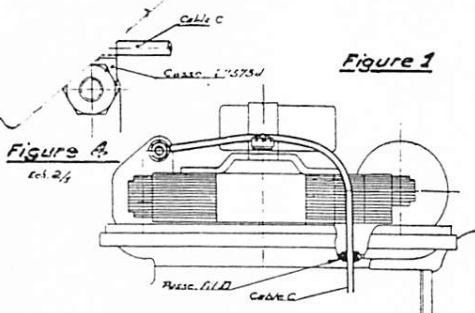
1. DEMONTAGE (voir figure 1).

- a) A l'aide d'une broche D ou à défaut d'un tournevis de dimension convenable sortir l'anneau C en agissant alternativement et progressivement, d'abord sur les trois trous I, puis en dessous de l'anneau C. Prendre appui sur les patins en ayant soin de ne pas agir trop brutalement pour ne pas détériorer ceux-ci.
- b) Quand l'anneau C est sorti, les patins se démontent de la façon habituelle.

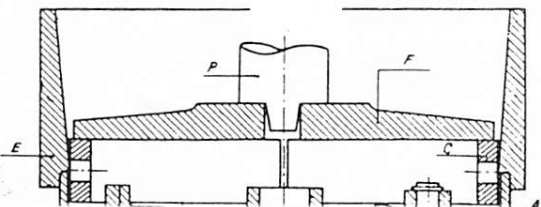
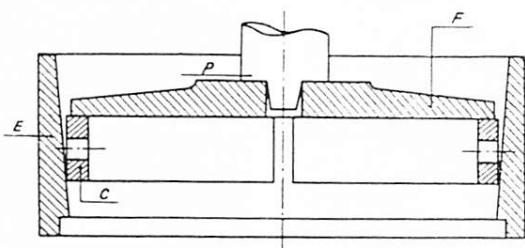
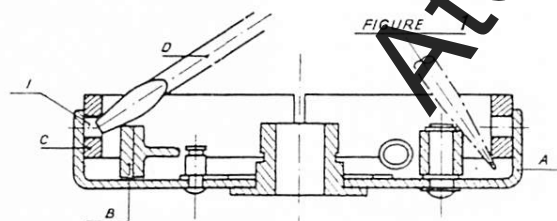
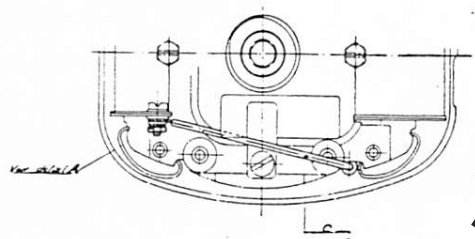
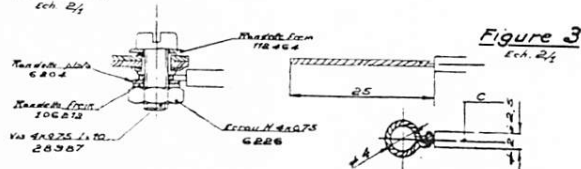
2. REMONTAGE.

- a) Remonter les patins comme habituellement.
- b) Utiliser l'outillage A.B.C. n° 34054.
Introduire l'anneau C dans le tube conique E. Placer sur l'anneau la plaque à trois branches F et enfoncer l'anneau à fond soit sous une petite presse, soit sous une perceuse ou même à l'aide d'un maillet (voir figure 2).
- c) Centrer l'outillage sur la cuvette d'embrayage A (voir figure 3) muni de ses patins et opérer comme ci-dessus jusqu'à ce que l'anneau ait dégagé le tube conique E et soit engagé en dessous des quatre points d'arrêt frappés sur la tranche de la cuvette A.

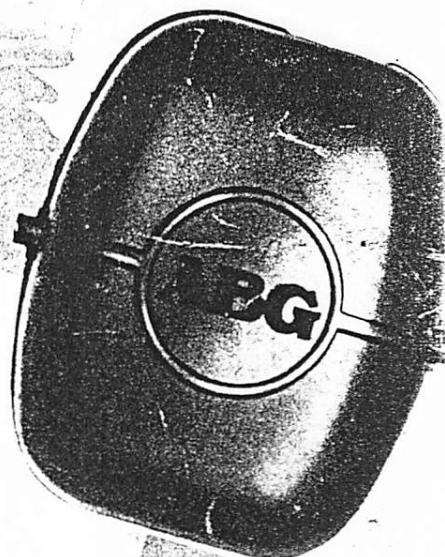
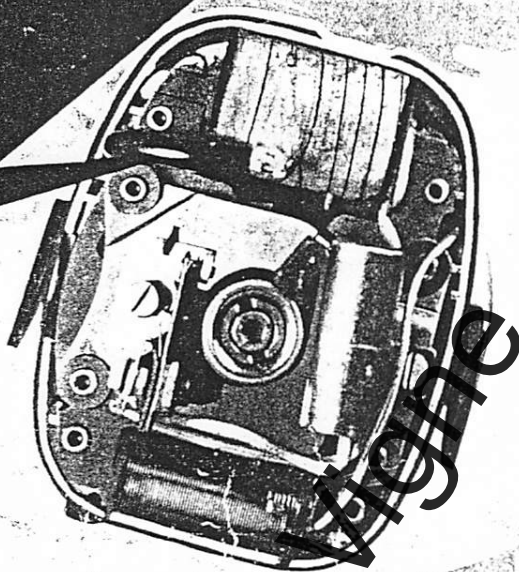
NOTA. — Ces opérations seront réalisées plus facilement si l'embrayage a été au préalable démonté du moteur, cependant, elles pourront être réalisées sur moteur, et même sur cyclo, en ayant soin lors du remontage de frapper au maillet par petits coups pour ne pas détériorer les coulements du



Détail A
Ech. 2/3



le MAGNECLAIR



Cet appareil comprend :

1. Une partie tournante réduite à sa plus simple expression : le rotor monté directement en bout de vilebrequin et claveté sur celui-ci pour simplifier le calage sur le moteur.
2. Une partie fixe, le stator, monté sur le côté du carter moteur opposé à l'embrayage.

Le rotor ou inducteur est constitué par un bloc de lames magnétiques indéformables, de petites dimensions, tournant à l'intérieur des masses polaires du stator. Sur les masses polaires de ce dernier, sont fixées, par des ressorts, les bobines d'allumage et d'éclairage.

Le rupteur et le condensateur sont montés sur le côté du stator. Le rupteur a été spécialement étudié pour les grandes vitesses de rotation qui sont courantes sur les cycles moteurs. Il est du type à lame vibrante. Sa conception est telle qu'il est pratiquement très peu sensible à l'usure.

Un couvercle en matière isolante recouvre l'ensemble et s'asemble sur le stator, de façon à assurer une excellente étanchéité.

Grâce aux dispositions adoptées, les différents organes du « MAGNECLAIR » sont très accessibles et très facilement démontables. En enlevant le couvercle, il est aisé de régler l'écartement des contacts du rupteur, de démonter les bobines

de condensateur. Point important à signaler : il est également possible d'enlever le stator sans démonter le rotor ce qui, dans certains cas, peut se révéler fort intéressant.

PRINCIPAUX AVANTAGES DU MAGNECLAIR :

Les principaux avantages présentés par le « MAGNECLAIR » sont :

- sa simplicité,
- sa sécurité de fonctionnement
- sa facilité de démontage,
- son entretien aisé.

De plus,

- grâce à son étanchéité parfaite, le fonctionnement est sûr, quel que soit le temps ou le terrain ;
- l'imprégnation spéciale de sa bobine d'allumage réalisée avec des résines synthétiques polymérisées, le rend absolument imperméable à l'humidité ;
- le rupteur est pratiquement insensible à l'usure et son graissage initial est suffisant pour 10.000 km ;
- la forme très particulière du circuit magnétique du « MAGNECLAIR » permet une bonne régularisation de l'allumage, c'est-à-dire de bons départs et une usure de bougie nettement plus faible qu'avec les autres appareils d'allumage.



Société Anonyme
au Capital de 450.000.000 de Fr.

3, IMPASSE THORÉTON
PARIS-XV* — Tél. : VAU. 65.40