

Roger LALA et ses Fils
194, Avenue du Maine
Tel. SUE. 50-12 Paris-14

MOTEUR AUXILIAIRE POUR CYCLES

Roger LALA et ses Fils
194, Avenue du Maine
Tel. SUE. 50-12 Paris-14



Roger LALA et ses Fils
194, Avenue du Maine
Tel. SUE. 50-12 Paris-14
C.C.P. PARIS 861990

Ne pas donner
[Signature]

MOTEUR AUXILIAIRE POUR CYCLES



LA BOUGIE BG

Société Anonyme au Cap. 1.000.000 de Fr

SIÈGE SOCIAL & ATELIERS

3, IMPASSE THORETON

(326, Rue Lecourbe) PARIS-15

TÉLÉPHONE : VAUGIRARD 68-40

TÉLÉGRAMMES : LABÉGÉ-PARIS

ALL CODES USED

COMPTE CHÈQUES POSTAUX

PARIS 1478-16

Registre du Commerce Seine 244.935 B

LE MOTEUR



A - NOTICE DESCRIPTIVE.		Pages
1° INTRODUCTION		4
2° MOTEUR PROPREMENT DIT.		4
Principe de fonctionnement.		4
Construction.		4
Vue de l'ensemble du bloc moteur.		5
Allumage		5
Graissage		5
Refroidissement		5
Carburateur.		5
Réservoir de carburant		6
Silencieux.		6
3° TRANSMISSION ET COMMANDES		6
Changement de vitesse.		6
Transmission		6
Réducteur de démultiplication		6
Rapport de démultiplication		6
Embrayage et débrayage		6
Vue d'ensemble de la transmission.		7
Fixation du moteur sur la bicyclette		7
Commandes.		7
Freinage		7
Vitesse		7
B - INSTRUCTION POUR LE MONTAGE DU MOTEUR " VAP " SUR LA BICYCLETTE.		8
●		
C - UTILISATION.		
Carburant.		10
Consommation.		10
Enclenchement du moteur		10
Lancement du moteur		11
Rodage.		11
Conduite du moteur.		12
Ralentissement et freinage		12
Recommandation.		12
●		
D - ENTRETIEN.		12
●		
E - INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT		
Départs difficiles.		13
Bruit anormal de la transmission		14
●		
F - PIÈCES DÉTACHÉES.		15

CARBURATEUR ZENITH
VOIR PLANCHE V.

A. NOTICE DESCRIPTIVE

I. - INTRODUCTION

Le moteur auxiliaire pour bicyclette, marque VAP, est un moteur monocylindrique à 2 temps, de 55 cm³ de cylindrée, répondant aux caractéristiques suivantes :

Alésage	42 mm
Course	38
Régime normal	3.500 t/min.
Puissance	0,6 CV
Poids	5 kgs

II. - MOTEUR PROPREMENT DIT

Principe de fonctionnement.

Le moteur est du système à 2 temps avec piston à défecteur, simple transfert et simple échappement. Il ne comporte pas de soupape; c'est le piston lui-même qui obture et démasque, au moment opportun, les orifices d'admission et d'échappement. Le carter, parfaitement étanche, sert de chambre de compression, le piston agissant dans les deux sens.

Le piston, en remontant, produit un vide dans le carter et, lorsqu'il démasque l'orifice d'admission, les gaz frais sont aspirés et le remplissent. Pendant le même temps, le piston comprime dans le cylindre les gaz frais qui viennent d'y être admis; à la fin de sa course ascendante se produit l'explosion.

Les gaz admis au premier temps dans le carter sont comprimés par le piston qui est chassé par l'explosion et la détente.

Avant d'atteindre son point mort bas, le piston démasque les orifices d'échappement; la sortie des gaz brûlés s'effectue sous l'effet de leur pression. Peu après l'ouverture de l'échappement, le piston démasque l'ouverture des canaux de transfert, les gaz frais comprimés dans le carter sont chassés dans le cylindre, leur admission accélère et parfait l'échappement.

La culasse est munie d'un décompresseur commandé du guidon par une manette et un flexible.

Les lumières du cylindre se répartissent comme suit :

Échappement :	1	lumière rectangulaire	de 24 × 9
Transfert :	2	—	de 5 × 20 et 8 × 20
Admission :	1	—	en forme de buse de 13.

La forme de la lumière d'admission a pour but de limiter la vitesse de rotation du moteur.

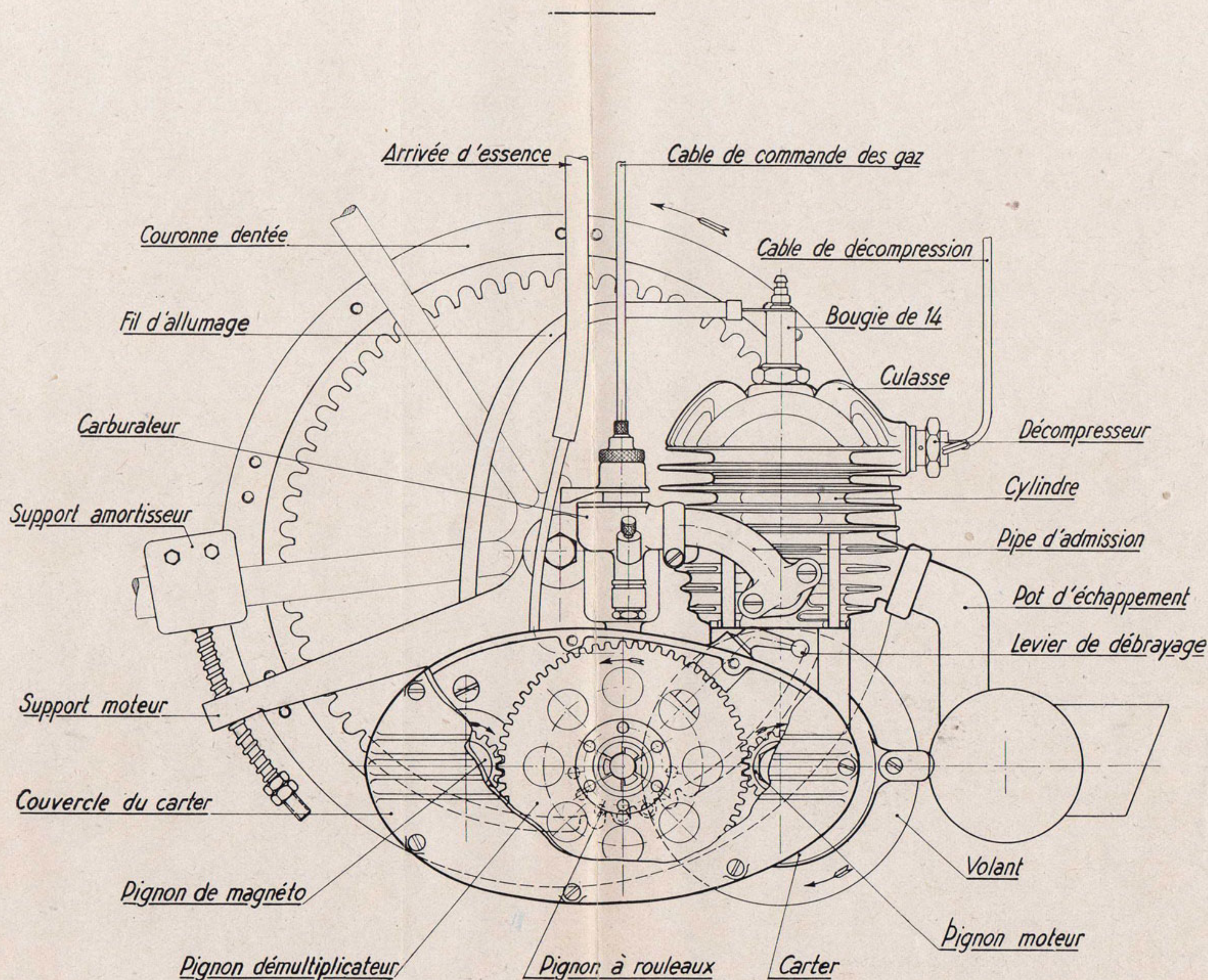
Construction.

Cylindre en aluminium, chemisé fonte avec ailettes de refroidissement.

Carter et culasse en aluminium.

Piston en aluminium, de forme spéciale pour faciliter l'admission et l'échappement des gaz.

ENSEMBLE DU BLOC MOTEUR



Villebrequin en 2 parties : l'une portant le volant, l'autre le pignon-moteur, en acier forgé, tournant sur roulements à billes.

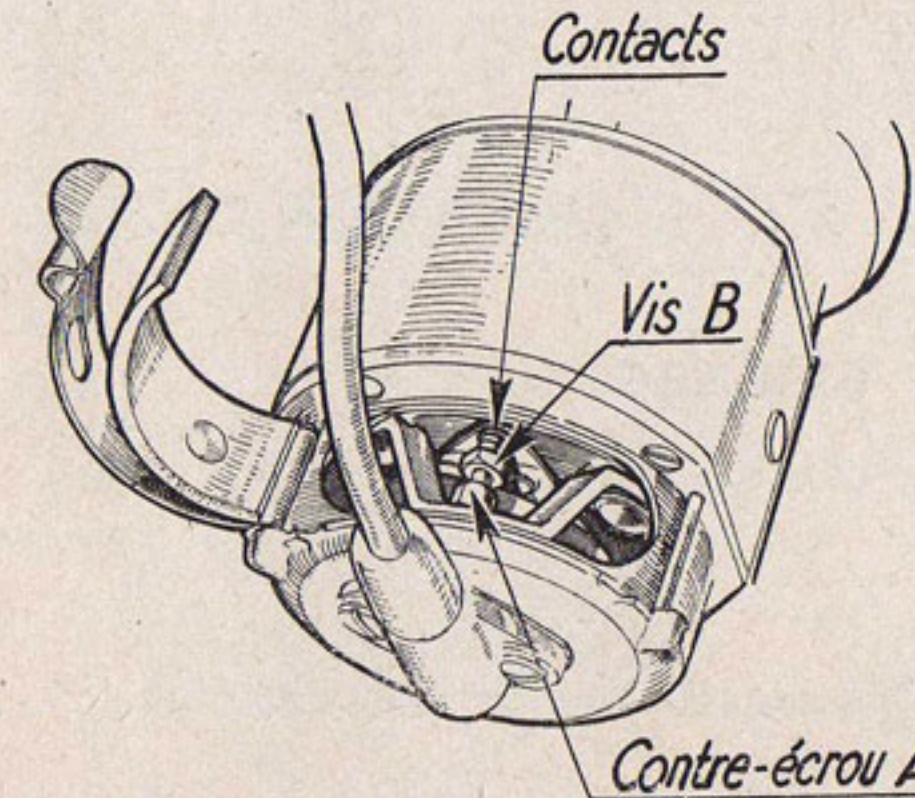
Bielle en acier de cémentation tournant sur galets.

Allumage.

Par une magnéto à avance fixe.

Calage de la magnéto. — L'écartement des contacts doit se produire 2 mm 5 avant le point-mort haut mesuré sur le cylindre. L'écartement des contacts doit être maintenu à 4/10 de mm.

Réglage des contacts. — Lever le chapeau recouvrant le rupteur. Desserrer le contre écrou A, introduire une cale de 4/10 d'épaisseur entre les contacts et agir sur la vis B jusqu'à ce que la cale d'épaisseur coulisse sans effort.



Bougie. — Type Prelyo 145.

L'écartement des électrodes doit être maintenu de 0,4 à 0,5 mm.

Si l'écartement venait à augmenter, rapprocher l'électrode extérieure de l'électrode intérieure. S'il se produit, sans toucher à cette dernière, des dépôts charbonneux sur

l'isolant central, nettoyer avec une brosse la bougie métallique.

Graissage.

Assuré par addition d'huile dans le carburant.

Refroidissement.

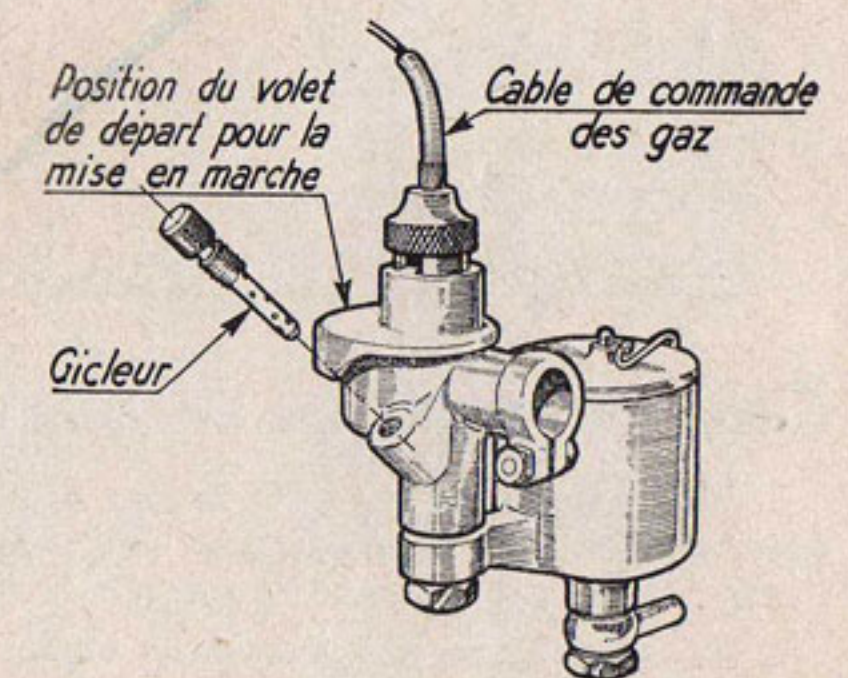
A l'air, par les ailettes dont est muni le cylindre.

Carburateur.

Automatique, à niveau constant, à commande par piston, ce dernier servant à l'ouverture des gaz.

Diamètre de la tubulure d'admission : 13 mm.

L'unique gicleur démontable comporte, à différentes hauteurs, des trous d'émulsion qui assurent le ralenti nécessaire. Son diamètre est de 0 mm 40.



Réservoir de Carburant.

Il est amovible, placé en charge sous le porte-bagage arrière et fixé par deux boulons.

Contenance : 2 litres 1/4.

Silencieux.

Comporte un pot d'échappement constitué par une chambre munie d'une chicane et d'un vase cylindrique de 60 mm de diamètre et 110 mm de longueur, le tout d'une capacité totale de 0 l. 15.

III

TRANSMISSION ET COMMANDES

Changement de vitesse.

Pas de changement de vitesse : 1 seule vitesse.

Transmission.

Se fait par une couronne dentée centrée sur l'axe de la roue arrière et fixée aux rayons.

Réducteur de démultiplication

1° Le pignon-moteur, calé sur l'un des demi-vilebrequins, engrène avec un pignon démultiplicateur.

2° Un pignon à rouleaux à encoches engrène sur la couronne à denture intérieure.

Le pignon démultiplicateur et le pignon à rouleaux sont montés sur le même arbre — l'un tournant fou — et peuvent être rendus solidaires.

Rapport de démultiplication

1° Pignon-moteur	18 dents	} Rapport 0.272
Pignon-démultiplicateur	66 dents	
2° Pignon à rouleaux	13 galets	} Rapport 0.18
Couronne intérieure	72 dents	

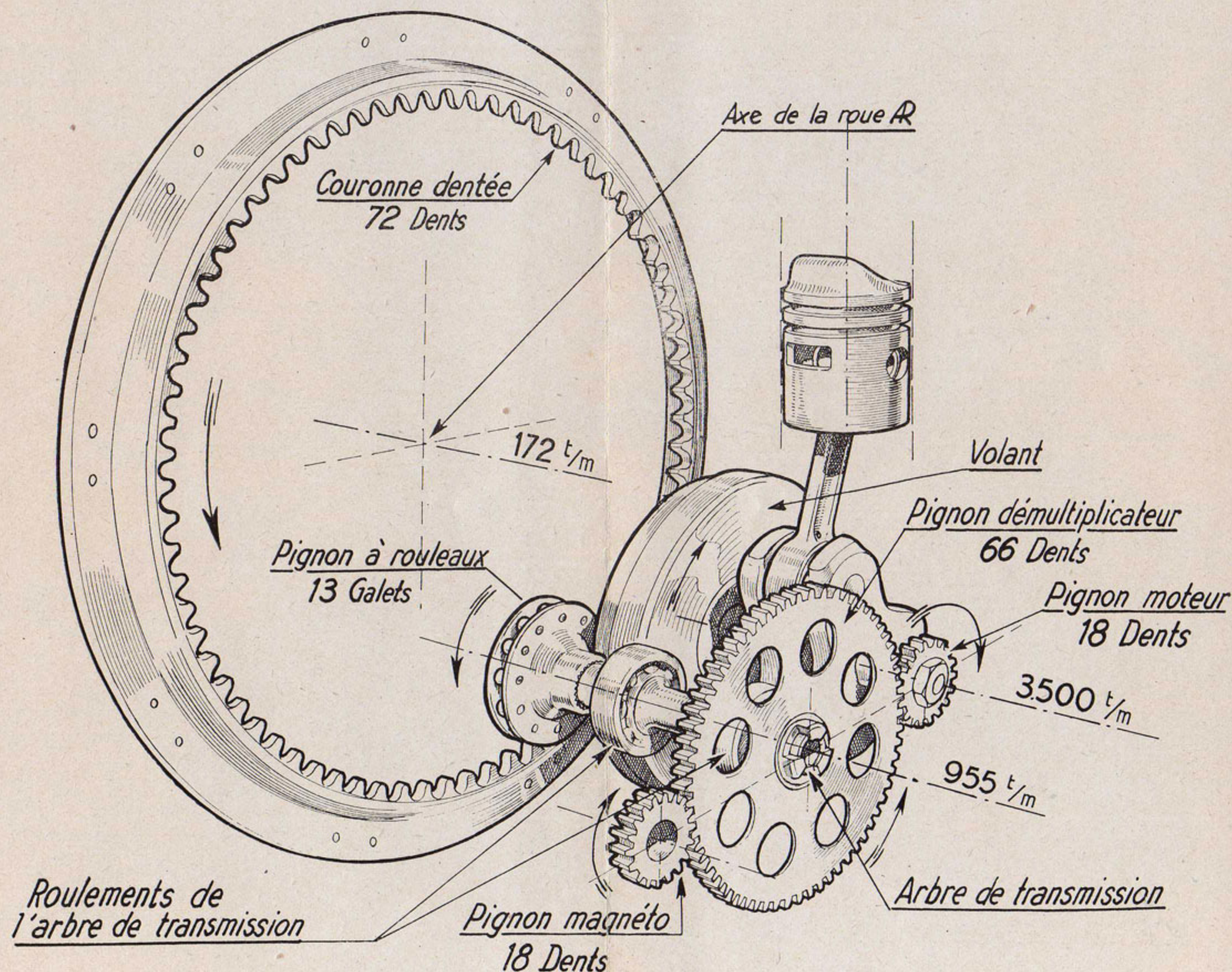
Rapport de démultiplication 0,01896 ou 1/20,18.

Embrayage et débrayage.

Pas d'embrayage. Un levier extérieur, placé sur le carter, commande l'enclenchement du pignon démultiplicateur sur l'arbre d'entraînement du pignon à rouleaux.

La manœuvre doit être faite avant le lancement du moteur.

ENSEMBLE DE LA TRANSMISSION



Fixation du moteur sur la bicyclette.

L'ensemble bloc-moteur est suspendu par son carter à un support monté sur l'axe de la roue arrière, par l'intermédiaire d'un faux écrou formant axe.

Le bras du support moteur est relié à l'une des branches de la fourche de roue arrière par un accouplement semi-élastique par ressort, formant amortisseur de suspension.

Le poids du groupe moteur est entièrement appliqué sur la roue arrière.

Commandes.

Les commandes à main, fixées sur le guidon, sont au nombre de 2 :

Commande du décompresseur.

Commande des gaz.

Freinage.

En ramenant à zéro la manette des gaz, on produit un freinage suffisant pour les ralentissements ordinaires, que l'on complète, si besoin est, par celui dont est normalement pourvue la bicyclette.

Devant un obstacle imprévu un freinage instantané très énergique est obtenu en appuyant sur le décompresseur. Toutefois, ce freinage ne doit pas être utilisé continuellement.

Vitesse.

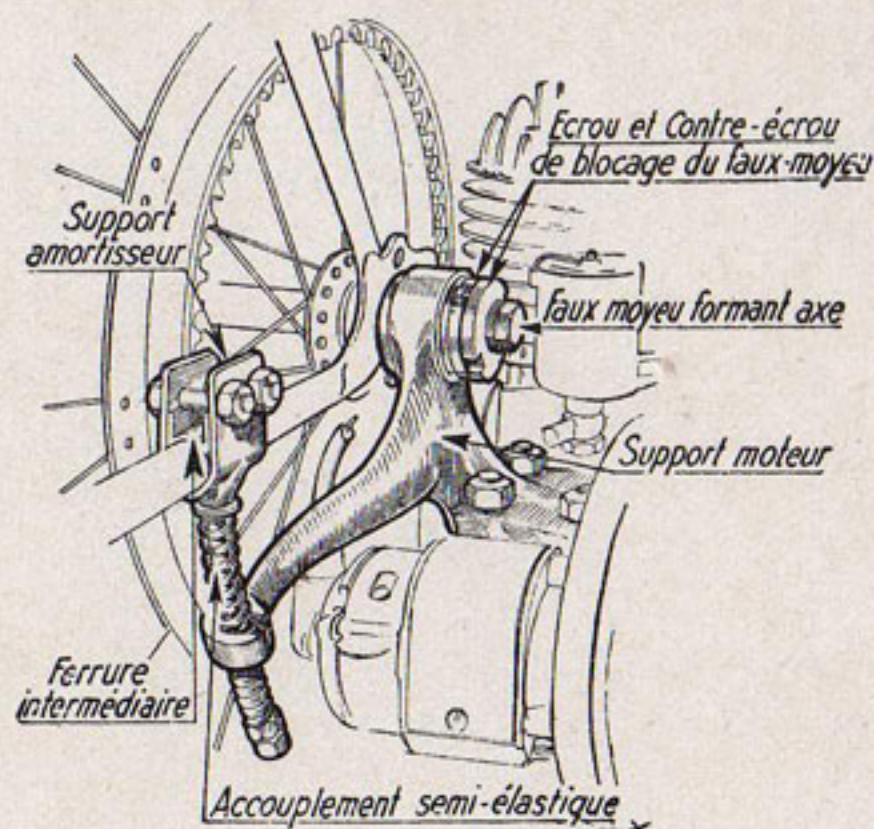
Le moteur tournant à son régime maximum (4.150 t/m.), donne une vitesse de 25 kms à l'heure.

B. - INSTRUCTION POUR LE MONTAGE DU MOTEUR « VAP » SUR BICYCLETTE

1° Démontez la roue arrière. Centrer parfaitement la jante en agissant sur les écrous de rayons. Tous les rayons doivent être uniformément tendus.

2° Monter la couronne et la centrer rigoureusement en se basant sur la denture extérieure. Serrez énergiquement les vis des coupelles fixant la couronne sur les rayons. Recommander au Client de vérifier journallement, pendant une dizaine de jours, le serrage de la couronne dentée.

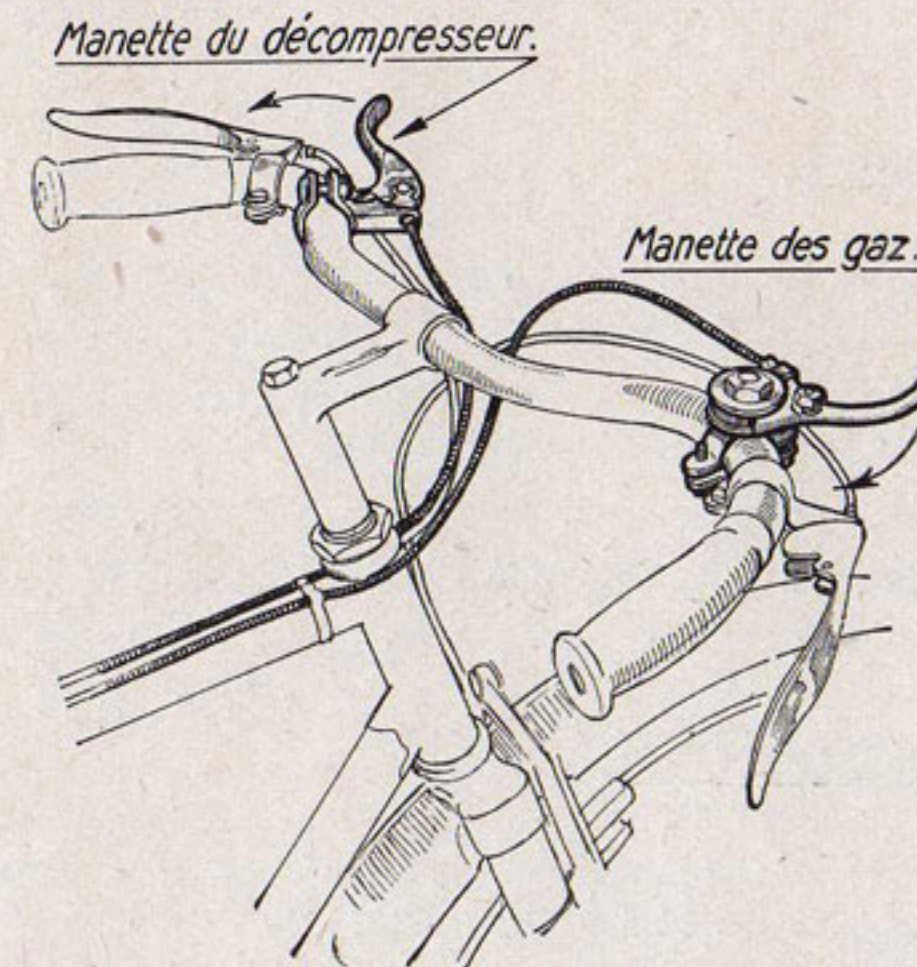
3° Monter le support amortisseur sur la fourche arrière inférieure. Serrer soigneusement ce support sur le tube en ayant soin d'insérer la ferrure intermédiaire en forme d'U (étrier du support amortisseur) comme l'indique la figure ci-contre. La déformation par le serrage de cette ferrure assure la rigidité du montage. Les trous des boulons de serrage doivent affleurer la ferrure intermédiaire. Il y aura donc lieu de ne les percer qu'au montage puisque leur position varie avec la section de la fourche.



4° Mettre la roue arrière en place. S'assurer que la couronne dentée ne frotte pas sur la fourche; sinon, introduire une rondelle intermédiaire sur l'axe du moyeu, pour augmenter l'écartement de la fourche. Monter le faux moyeu à la place de l'écrou de blocage du moyeu. Régler le jeu latéral (libre sans jeu) par blocage du contre écrou sur l'écrou à encoches.

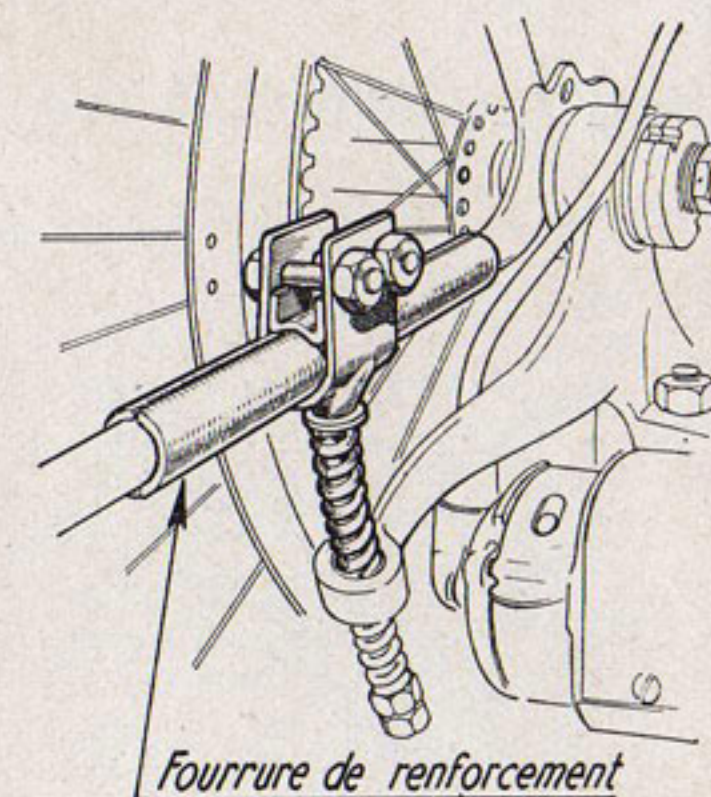
5° Monter le réservoir sur le côté du porte-bagage en forme de V.

6° Monter les commandes de gaz et du décompresseur sur le guidon. La commande de gaz doit se trouver sur la partie supérieure droite du guidon, la commande du décompresseur à gauche et en dedans.



Éviter les angles vifs sur les câbles et les fixer par des colliers sur le cadre pour éviter toutes vibrations.

NOTA. — Pour amortir les réactions sur la fourche du bras du support moteur, il est recommandé d'entourer la fourche, avant montage du support amortisseur, d'une fourrure de tôle d'acier de 1 mm d'épaisseur. La section de la fourrure s'en trouve augmentée et l'on évite ainsi toute déformation.



C. UTILISATION DU MOTEUR « VAP »

Carburant.

Le graissage du moteur s'effectuant par addition d'huile dans l'essence, il convient de préparer d'avance le mélange carburant.

Une jauge de 0 l. 080 remise avec chaque moteur représente la dose d'huile pour un litre d'essence.

Bien remuer pour obtenir un mélange homogène.

(Voir plus loin la préparation du mélange huile-essence).

Consommation.

Prévoir une consommation moyenne aux 100 kms, de 1 l. 5 de mélange sur route et 1 l. 8 en ville.

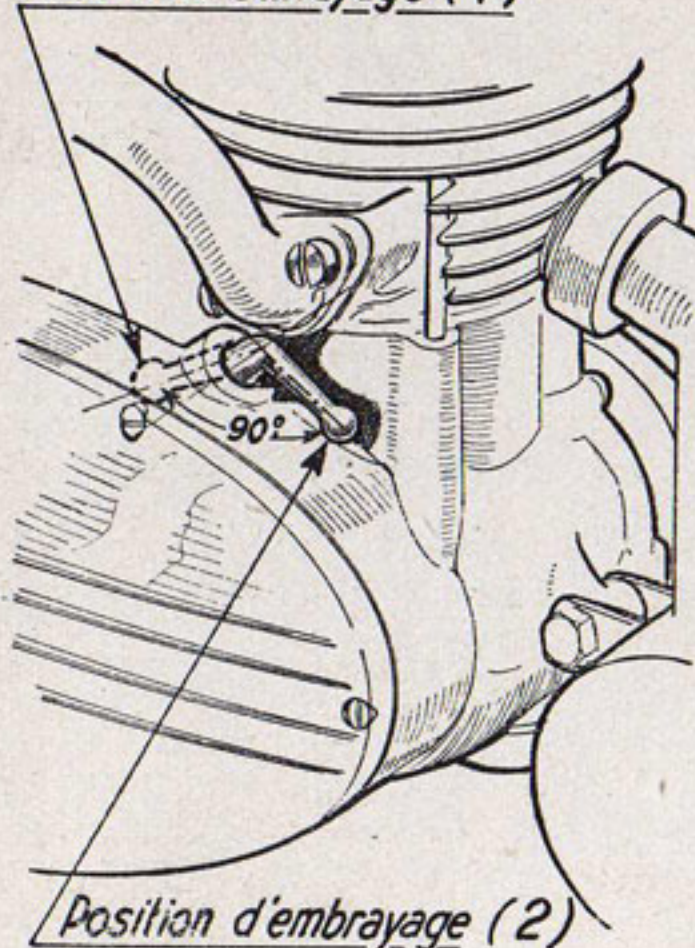
La contenance du réservoir n'étant que de 2 l. 1/4 on a intérêt à faire chaque jour le plein.

Cette recommandation est importante. En effet, lorsque le réservoir n'est pas plein, sa forme triangulaire risque de tromper sur son contenu.

Enclenchement du moteur.

Le bloc-moteur ne comporte pas d'embrayage manœuvrable du guidon. Avant de lancer le moteur, il faut le rendre solidaire de la roue arrière et du dispositif d'entraînement.

Position de débrayage (1)



Pour cela, mettre le levier placé à la partie supérieure du carter dans sa position (2) indiquée par le schéma ci-contre.

Inversement, lorsqu'on arrête le moteur, il faut ramener le levier à la position (1) pour pouvoir manœuvrer la bicyclette.

Dans le cas de panne en cours de route on peut ainsi isoler le moteur et utiliser la bicyclette en pédalant.

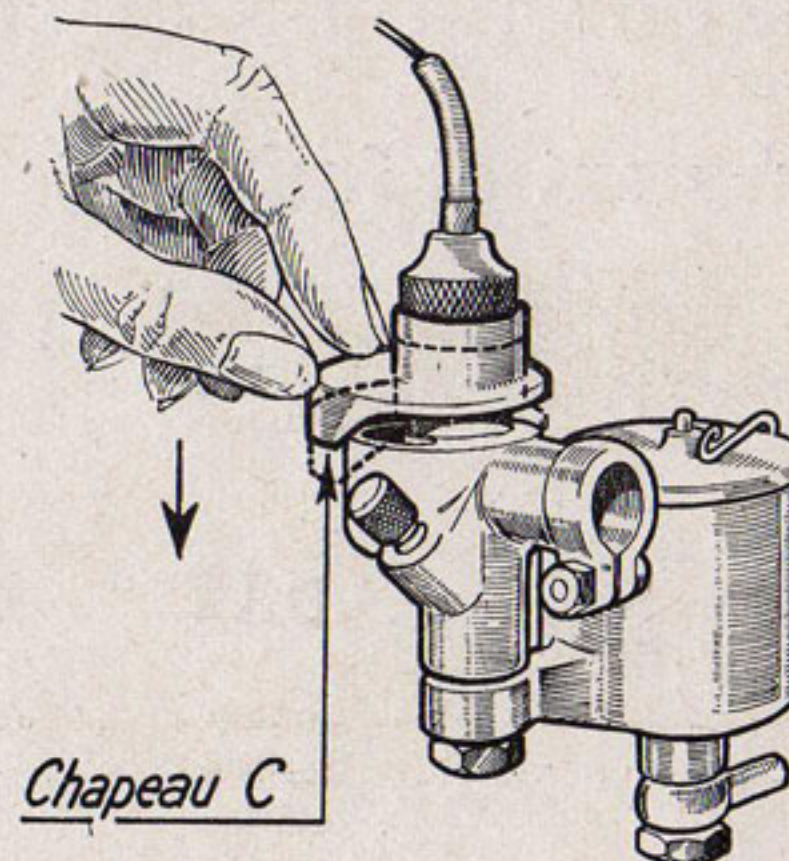
Lancement du moteur.

1° Ouvrir le robinet d'essence.

2° Lorsque le moteur est froid, remplir la cuve du carburateur en agissant sur le pointeau.

3° Abaisser à la main le chapeau (C) fermant l'entrée d'air du carburateur. Effectuer cette opération seulement quand le moteur est froid.

4° Décompresser en appuyant sur la manette gauche du guidon.

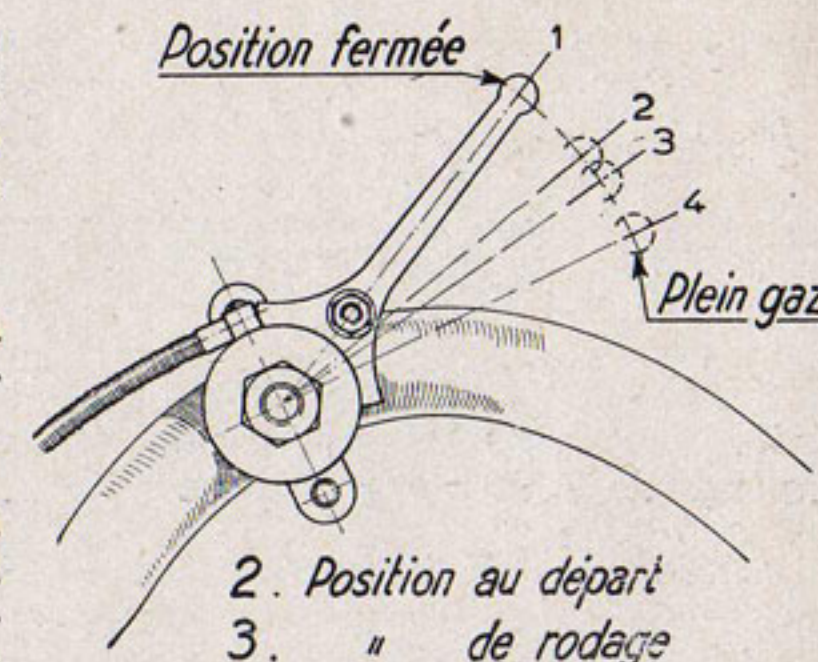


5° Amener la manette de l'accélérateur à mi-course (manette droite du guidon).

6° Pédaler pendant une dizaine de mètres pour atteindre une vitesse permettant d'entraîner le moteur.

7° Lâcher la manette du décompresseur et accélérer légèrement.

8° Le moteur étant en marche, accélérer à fond pendant quelques secondes seulement pour provoquer l'ouverture automatique du volet d'admission d'air au carburateur. Cette manœuvre est inutile lorsque le moteur est chaud



Rodage.

Pendant les 200 premiers kilomètres, ne jamais pousser la manette de l'accélérateur au delà des 2/3 de la course. Dans les côtes, soulager le moteur en pédalant.

Chaque jour, pendant une dizaine de jours, vérifier le serrage de la couronne dentée sur les rayons. Si la couronne est desserrée, reconduire la bicyclette chez le mécanicien-monteur qui fera le nécessaire.

Par temps chaud et dans les montées dures, ne pas pousser le moteur à fond, pour éviter un grippage.

L'inobservation de ces prescriptions risquerait d'entraîner un grippage du moteur pour lequel nous déclinons toute responsabilité.

CONDUITE DU MOTEUR

Ralentissement et freinage.

Le fait de ramener à zéro la manette de l'accélérateur provoque un ralentissement suffisant dans la plupart des cas, lorsqu'il n'y a pas à s'arrêter complètement. On pourra compléter éventuellement ce freinage par l'utilisation des freins normaux de la bicyclette.

En cas de danger, un freinage instantané très énergique est obtenu en appuyant sur le décompresseur. Toutefois, ce freinage ne doit pas être utilisé continuellement.

RECOMMANDATION

A l'arrêt, fermer le robinet d'essence, la clé dans la position horizontale, pour éviter les fuites possibles provoquées par un coincement du pointeau du carburateur. Le mélange d'huile-essence, tombant sur la jante de roue, risquerait de graisser le chemin de frottement du frein arrière.

D - ENTRETIEN

Votre moteur assurera le service que vous êtes en droit d'attendre dans la mesure où vous vous conformerez aux prescriptions de cette Notice.

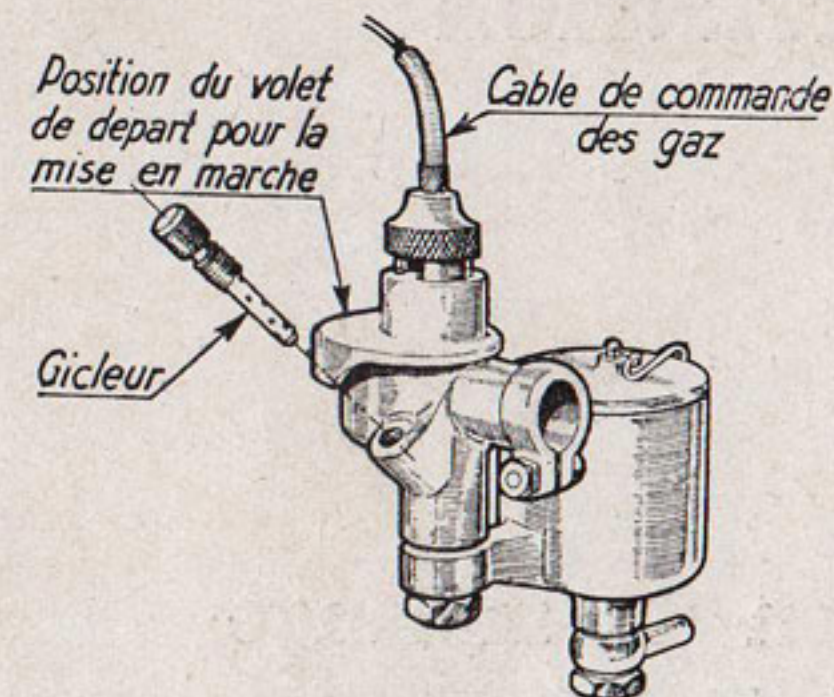
a) Si vous désirez prolonger l'existence de votre bicyclette à moteur et en obtenir constamment le meilleur rendement, vérifiez journellement tous les organes et veillez au blocage des différents boulons.

b) **Graissage.** — Tous les 200 kilomètres environ, mettre de la graisse Belleville en petite quantité sur les dents de la couronne dentée. Ne pas employer de graisse automobile qui coulerait sur la jante et graisserait le chemin de frottement du frein arrière, supprimant ainsi tout freinage.

D'une manière générale, veiller à la propreté constante de la jante de roue arrière.

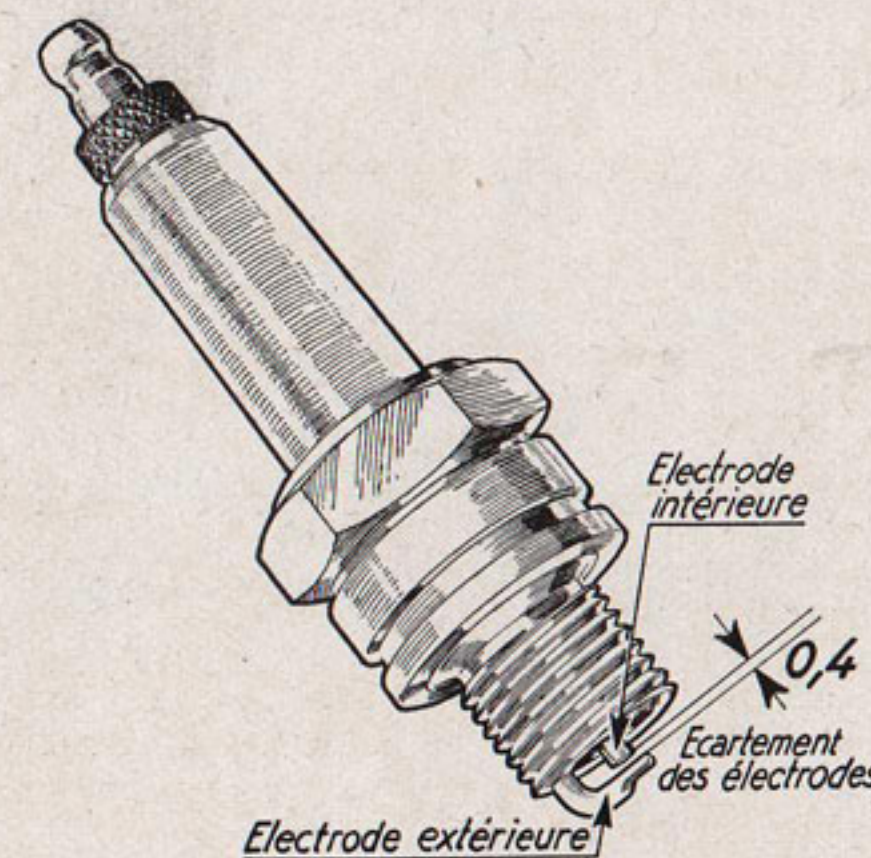
E - INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

Départs difficiles.



1° Si le moteur part difficilement, s'assurer d'abord que toutes les opérations de lancement ont bien été effectuées et que le fil de bougie est bien en place. Démontez, ensuite, le gicleur du carburateur et s'assurez que les trous ne sont pas bouchés. La même vérification est à effectuer en cours de route si le moteur s'arrête par étouffement.

2° Si cette opération ne suffit pas, démonter la bougie et vérifier la propreté de l'isolant central : les électrodes et l'isolant central peuvent être encrassés, essayer également l'isolant extérieur qui peut être humide.



S'assurer que l'écartement des électrodes est bien de 4/10 de millimètres.

Si ces vérifications sont sans résultat s'adresser au mécanicien-monteur qui vérifiera en premier lieu la magnéto.

Bruit anormal de la transmission :

Indique un desserrage des boulons de fixation de la couronne ou un excentrement de la couronne dentée.

Si leur blocage ne supprime pas le bruit, faire recentrer la couronne par le mécanicien-monteur.

ATTENTION

Pour votre sécurité, exigez et utilisez sans exception les **pièces détachées V.A.P.** d'origine. N'omettez pas de mentionner le type et le numéro du moteur sur votre commande de pièces détachées.

NOTA. — Avec la présente notice, votre vendeur vous remettra un bon de garantie pour une durée de 3 mois à dater de la mise en service.

Préparation du mélange Huile-Essence

Étant donné la mauvaise qualité de l'essence actuellement fournie, dont la proportion d'alcool incorporé atteint parfois 66 %, nous conseillons, avant d'effectuer l'addition d'huile de graissage, de s'assurer que cette huile se dissout bien dans l'essence.

On s'en rendra compte en faisant préalablement un essai de mélange dans un verre. Si la proportion d'alcool est trop forte, l'huile, au lieu de se diluer dans l'essence, forme une émulsion qui disparaît rapidement, du fait que l'huile, plus lourde, se dépose au fond du récipient.

Toute essence avec laquelle on obtiendrait ce résultat serait inutilisable dans le moteur V.A.P.

Pour l'améliorer, il faudra séparer l'essence de l'alcool en introduisant une certaine quantité d'eau. Bien brasser le tout et laisser décanter.

L'alcool se sépare de l'essence et se mélange à l'eau pour former un dépôt au fond du récipient. Soutirer le mélange eau-alcool.

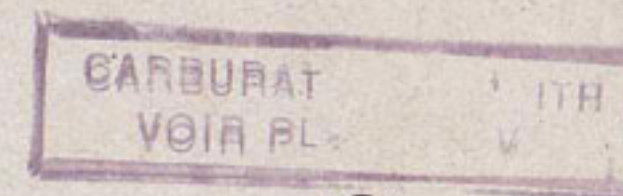
L'essence ainsi recueillie doit dissoudre complètement l'huile.

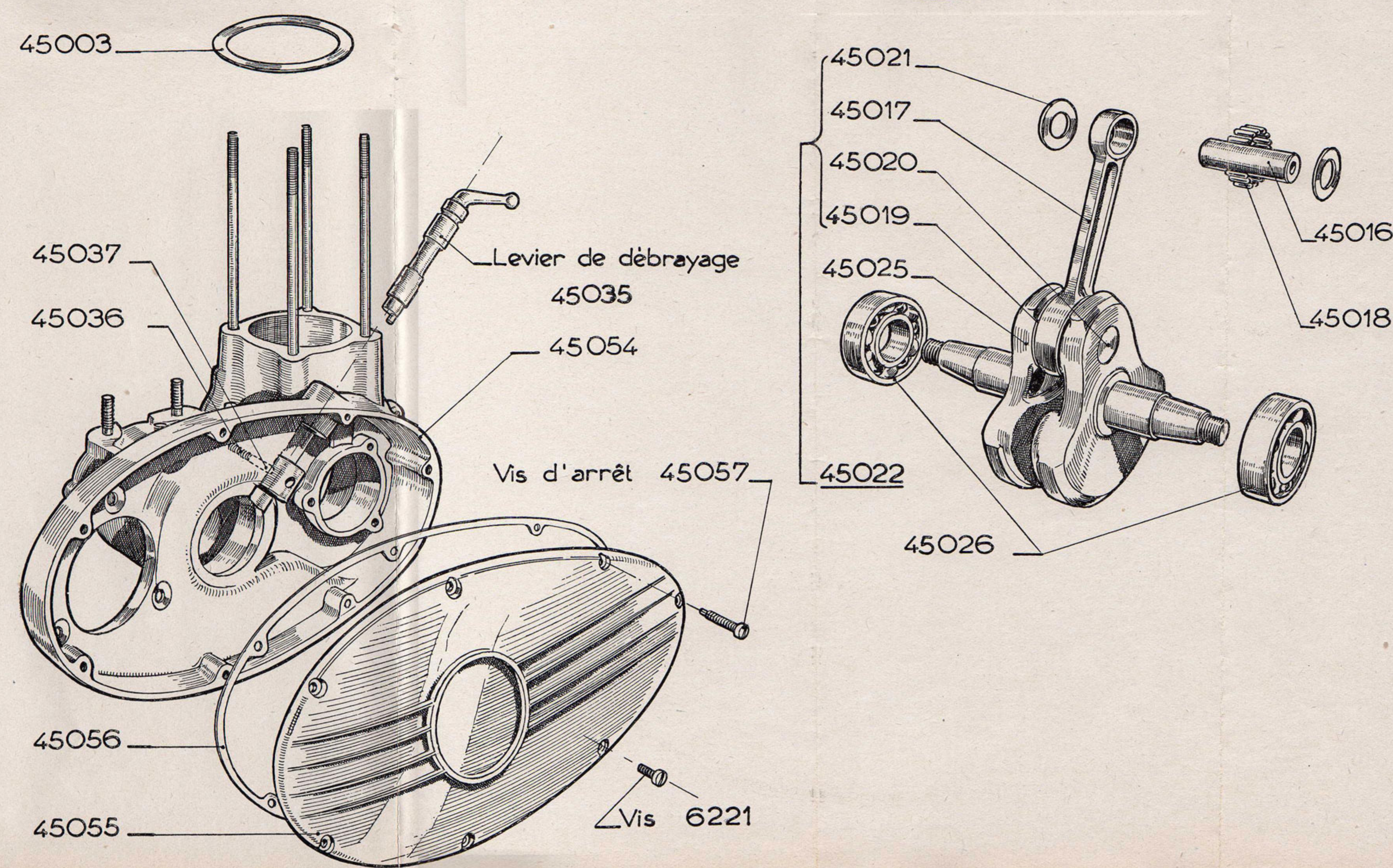
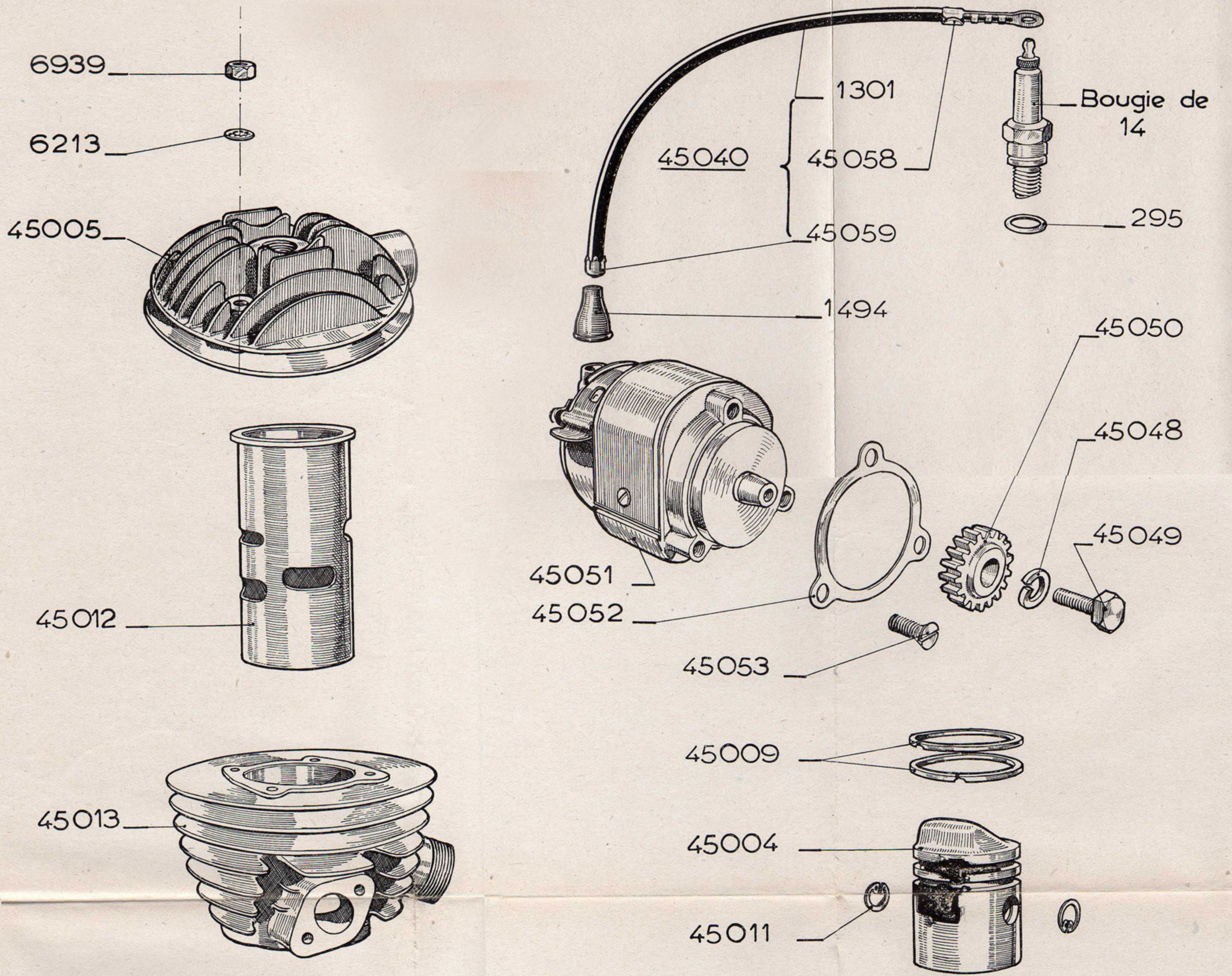
F. - PIÈCES DÉTACHÉES DU MOTEUR V.A.P.

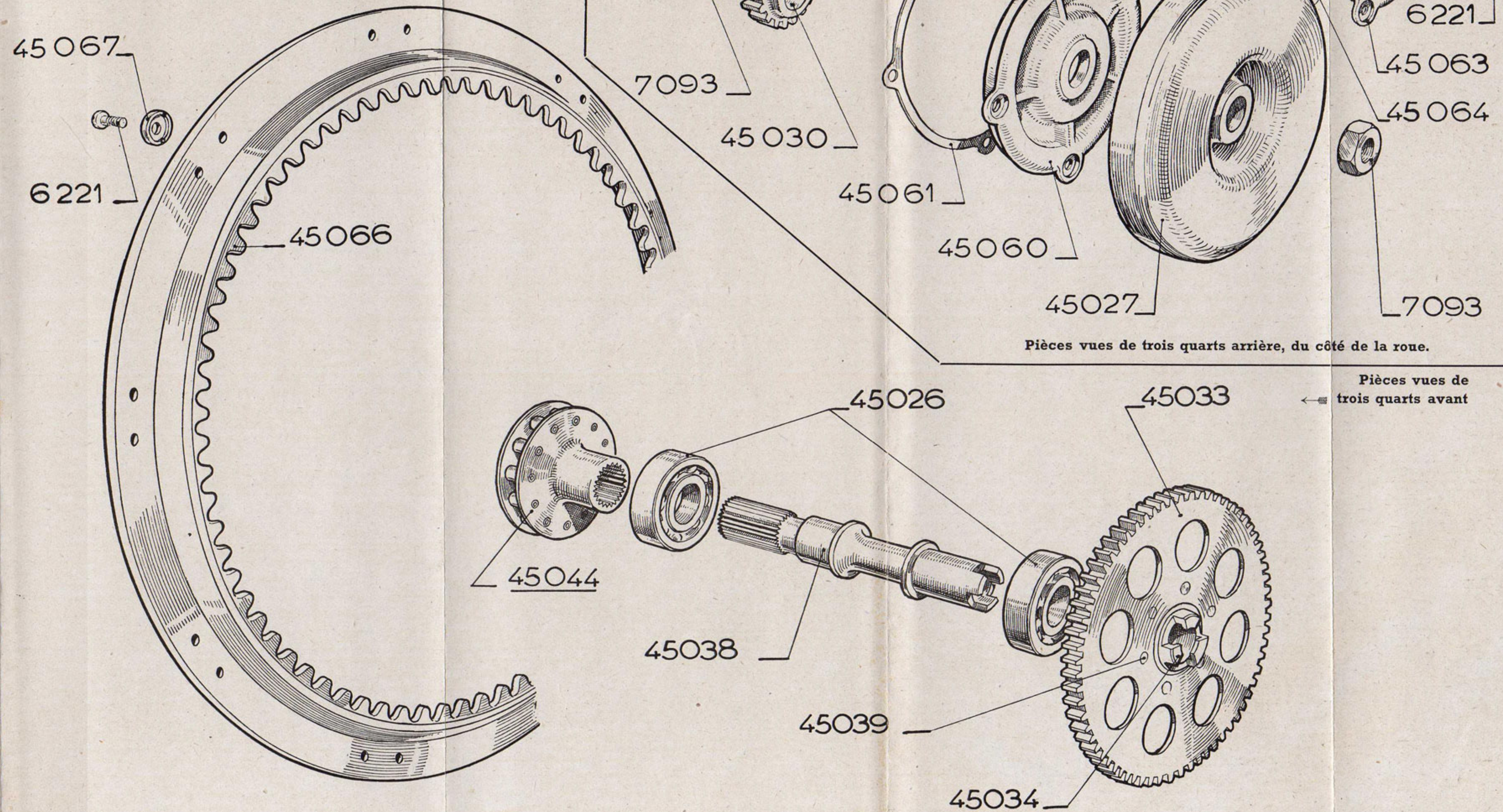
Références	Désignation	Quantité
45.002	Cylindre chemisé	1
45.003	Joint du cylindre	1
45.004	Piston en aluminium	1
45.005	Culasse en aluminium	1
45.006	Tirants de fixation du cylindre	4
45.007	Ergots de piston	2
45.008	Goujons du support moteur	4
45.009	Segments à ergot	2
45.011	Joncs d'arrêt en acier	2
45.012	Chemise de cylindre en fonte	1
45.013	Cylindre nu	1
45.015	Vilebrequin embiellé	1
45.016	Axe de piston	1
45.017	Bielle	1
45.018	Aiguilles de tête de bielle	19
45.019	Rondelles de pied de bielle	2
45.020	Maneton de bielle	1
45.021	Rondelles de tête de bielle	2
45.023	Aiguilles de tête de bielle	25
45.025	Vilebrequin nu (2 demi-vilebrequins)	2
45.026	Roulements de 15 × 35 × 11	4
45.027	Volant	1
45.030	Pignon moteur	1
45.033	Pignon démultiplicateur	1
45.034	Moyeu de pignon démultiplicateur	1
45.035	Levier de débrayage	1
45.036	Ressort du levier d'embrayage	1
45.037	Bonhomme du levier d'embrayage	1
45.038	Arbre démultiplicateur	1
45.039	Rivets d'assemblage du moyeu de pignon démultiplicateur	6
45.040	Fil d'allumage complet	1
45.044	Pignon à rouleaux complet	1
45.048	Rondelle Grower de fixation de la magnéto	1
45.049	Vis d'arbre de magnéto	4
45.050	Pignon de magnéto	1
45.051	Magnéto	1
45.052	Joint de magnéto	1
45.053	Vis de fixation de magnéto	3
45.054	Carter	1
45.055	Couvercle de carter	1
45.056	Joint de couvercle de carter	1
45.057	Vis d'arrêt du levier d'embrayage	1
45.058	Cosse de fil d'allumage	1
45.059	Embout de fil d'allumage	1
45.060	Palier moteur	1
45.061	Joint de palier moteur	1
45.063	Cache roulement	2
45.064	Joints de cache roulement	2

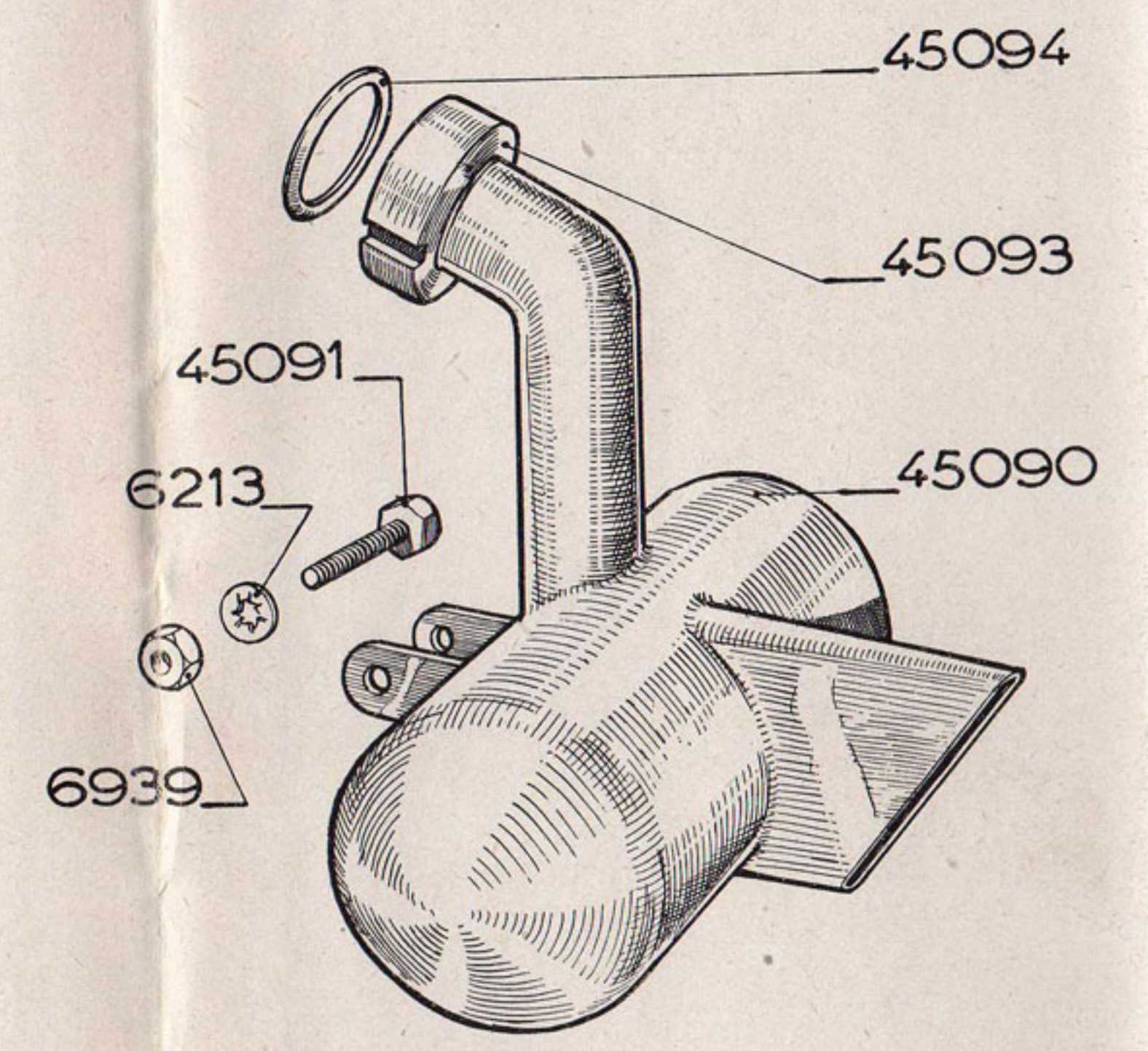
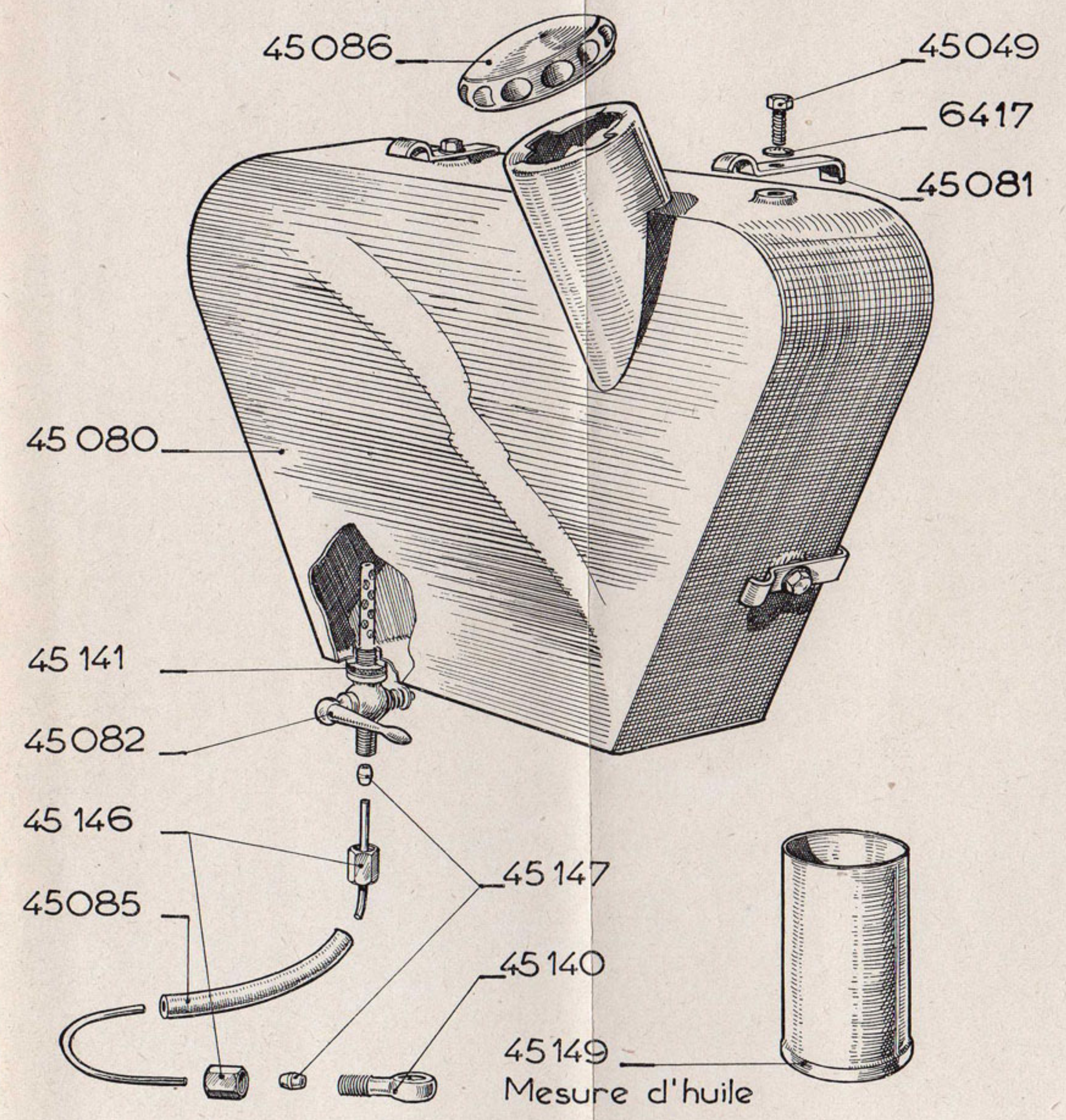
Références	Désignation	Quantité
45.066	Couronne de roue	1
45.067	Rondelles de fixation de la couronne	18
45.068	Support amortisseur	1
45.069	Ressorts amortisseurs	2
45.070	Écrous de fixation du support moteur	6
45.071	Support moteur	1
45.072	Faux écrou	1
45.073	Rondelle de faux écrou	1
45.074	Écrou de fixation du support moteur	1
45.075	Contre-écrou de fixation	1
45.076	Étrier du support amortisseur	1
45.077	Vis de fixation du support amortisseur	2
45.078	Mamelon pour vis de fixation du réservoir	3
45.079	Vis du bouchon de réservoir	1
45.080	Réservoir d'essence	1
45.081	Pattes d'attache du réservoir	3
45.082	Robinet d'essence	1
45.083	Embase de robinet	1
45.084	Tube	
45.085	Durite	
45.086	Bonchon de réservoir	1
45.087	Tubulure de réservoir	1
45.088	Liège du bouchon de réservoir	1
45.089	Ressort du bouchon de réservoir	1
45.090	Pot d'échappement	1
45.091	Vis de fixation du pot d'échappement	1
45.093	Écrou de pot d'échappement	1
45.094	Joint d'échappement	1
45.095	Carburateur complet	
45.097	Embout de câble de décompresseur	1
45.098	Manette des gaz avec câble	1
45.099	Manette de décompresseur avec câble	1
45.102	Embouts de gaine	3
45.103	Serre-câble	1
45.104	Vis de serre-câble	1
45.105	Pipe d'admission	1
45.106	Joint d'admission	1
45.107	Vis de fixation de la pipe d'admission	2
45.110	Décompresseur complet	1
45.112	Corps de décompresseur	1
45.113	Soupape de décompresseur	1
45.114	Coupelle de décompresseur	1
45.115	Étrier de décompresseur	1
45.116	Ressort de décompresseur	1
45.117	Axe de décompresseur	1
45.140	Raccord orientable	1
45.141	Joints de raccord orientable	6
45.143	Bouchons de raccord orientable	2
45.146	Écrous de fixation de la tubulure d'essence	2
45.147	Raccords bicônes de la tubulure d'essence	2
45.149	Mesure d'huile	1
	PIÈCES COMMUNES	
295	Joint { de décompresseur	1
	de bougie	1

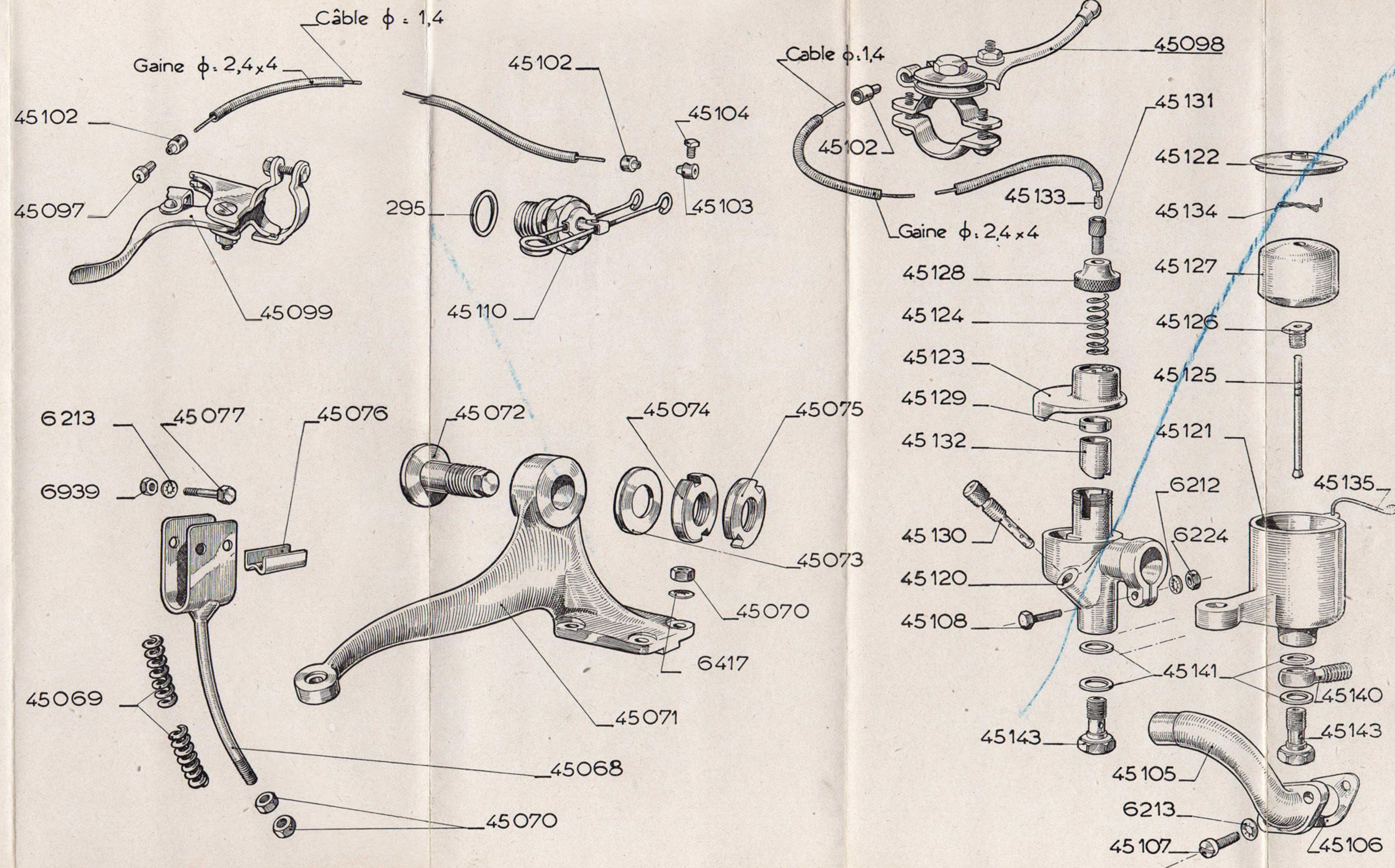
Références	Désignation	Quantité
1.494	Capuchon de caoutchouc de fil d'allumage	1
6.212	Rondelles frein de 4	1
6.123	Rondelles frein de 5 { d'écrous de culasse	4
	de pipe d'admission	2
	de pot d'échappement	1
	de support amortisseur	2
6.221	Vis de fixation de 4 x 8 { de couvercle de carter	6
	de cache-roulement	6
	de palier	5
	de couronne de roue	18
6.224	Écrou de 4	1
6.417	Rondelles-freins de 6 de support moteur	4
6.939	Écrous de 5 de support amortisseur	2
7.093	Écrous de 10/100 de vilebrequin	2











PIÈCES DÉTACHÉES DU CARBURATEUR ZENITH 12 MKG

Réf.	Désignation	quant.
45.260	Raccord d'arrivée d'essence	1
45.261	Joint du raccord (10,2 x 14)	1
— d° —	Joint du bouchon de jet (10,2 x 14)	1
45.262	Boîte filtre	1
45.263	Buse bi-cônique pour tube de 4 x 6	1
45.264	Écrou de serrage de la buse bi-cônique	1
45.265	Couvercle de la cuve avec siège et poussoir monté	1
45.266	Vis de fixation du couvercle	1
45.267	Flotteur et frein de pointeau monté	1
45.268	Pointeau	1
45.269	Bouchon guide du pointeau	1
45.270	Joint du bouchon guide (6,5 x 10)	1
45.271	Coiffe de jet	1
45.272	Jet	1
45.273	Bouchon de jet	1
45.274	Vis bouchon s/canal arrivée d'essence	1
45.275	Joint pour vis bouchon (5,2 x 8)	1
45.276	Tiroir de régulation des gaz	1
45.277	Vis guide du tiroir	1
45.278	Ressort de rappel du tiroir	1
45.279	Bouchon du tiroir	1
45.280	Vis butée de gaine	1
45.281	Collier de fixation du carburateur	1
45.282	Vis de serrage du collier	1
45.283	Fourrure pour fixation du carburateur s/un Ø de 19	1
45.284	Coupole de prise d'air	1
45.285	Tube entretoise de fixation de la coupole	2
45.286	Vis de fixation de la coupole	2
45.287	Diaphragme de 10	1
45.288	Volet d'obturation	1
45.289	Ressort de freinage du volet	1
45.290	Corps du carburateur	1
Manette et Câble des Gaz.		
45.098	Manette de gaz	1
45.102	Embout de gaine (côté manette)	1
45.133	Embout de câble	1
45.192	Embout de gaine (côté carburateur)	1
45.094	Câble de Ø 1 m/m, L = 1m,45	1
45.097	Gaine Ø de = 1,8 x 3,4 m/m, L = 1m,37	1
Tubulure d'admission.		
45.106	Joint d'admission	1
45.107	Vis T C de 4,5 x 30	2
45.179	Pipe d'admission	1
45.191	Rondelle frein de 4,5	2

CARBURATEUR ZÉNITH 12 M K G

SPÉCIAL POUR VAP

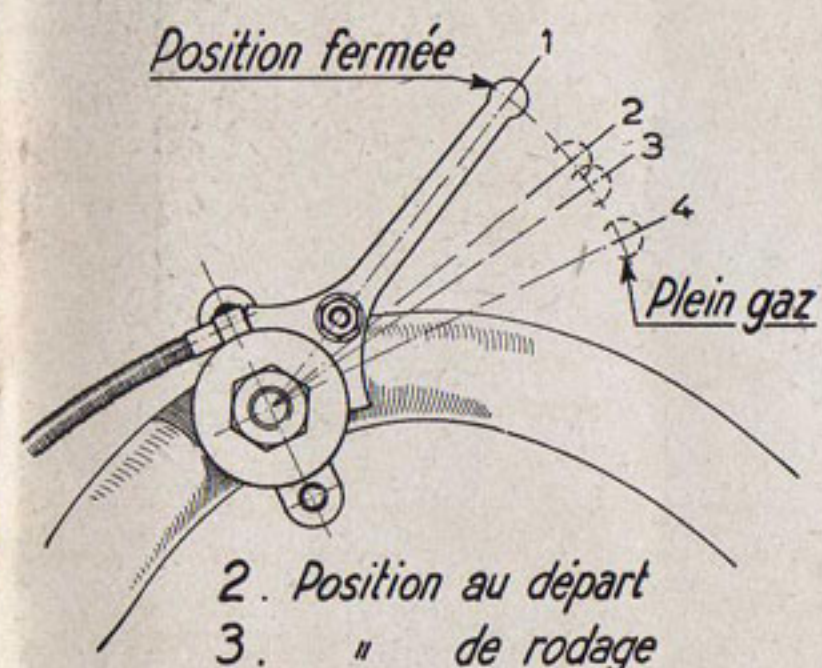
Lancement du moteur équipé du carburateur 12 MKG.

1° — Ouvrir le robinet d'essence.

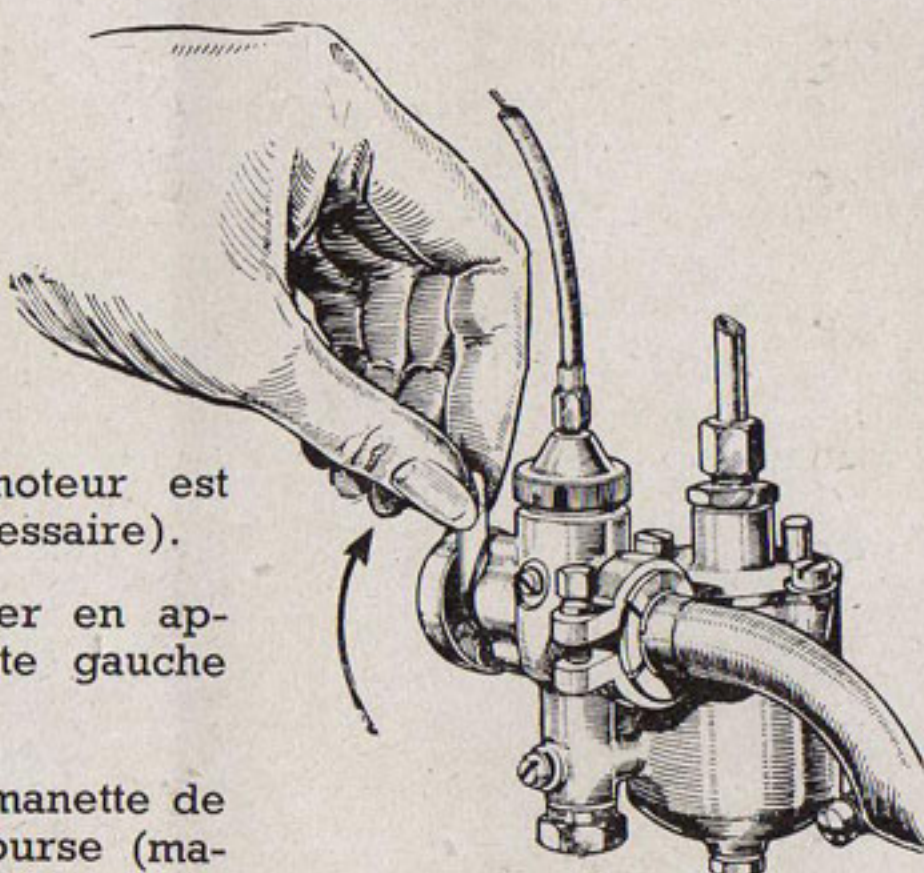
2° — Relever à la main le volet d'obturation. (Voir figure). (Effectuer cette opération seulement lorsque le moteur est froid et si c'est nécessaire).

3° — Décompresser en appuyant sur la manette gauche du guidon.

4° — Amener la manette de l'accélérateur à mi-course (manette droite du guidon).



Ne jamais rouler longtemps le volet complètement fermé, l'excès d'essence risquant de gripper le moteur.



5° — Pédaler pendant quelques mètres pour atteindre une vitesse permettant d'entraîner le moteur.

6° — Lâcher la manette du décompresseur et accélérer progressivement.

7° — Si le volet d'obturation a été relevé, abaisser celui-ci, dès que le moteur est suffisamment échauffé.

