



MOTEUR AUXILIAIRE
POUR CYCLES

V&P



ABG

Société Anonyme au Cap. de 30.000.000 de Fr.

SIÈGE SOCIAL

3, IMPASSE THORETON
(326, Rue Lecourbe) PARIS-15^e

TÉLÉPHONE : VAUGIRARD 68-40

==== ALL CODES USED ====

COMPTE CHÈQUES POSTAUX

==== PARIS 1478-16 ====

Registre du Commerce Seine 290.006 B

•
DÉPARTEMENT AUTOMOBILE

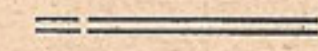
(MOTEURS AUXILIAIRES POUR CYCLES)

22, Rue de Normandie

COURBEVOIE (Seine)

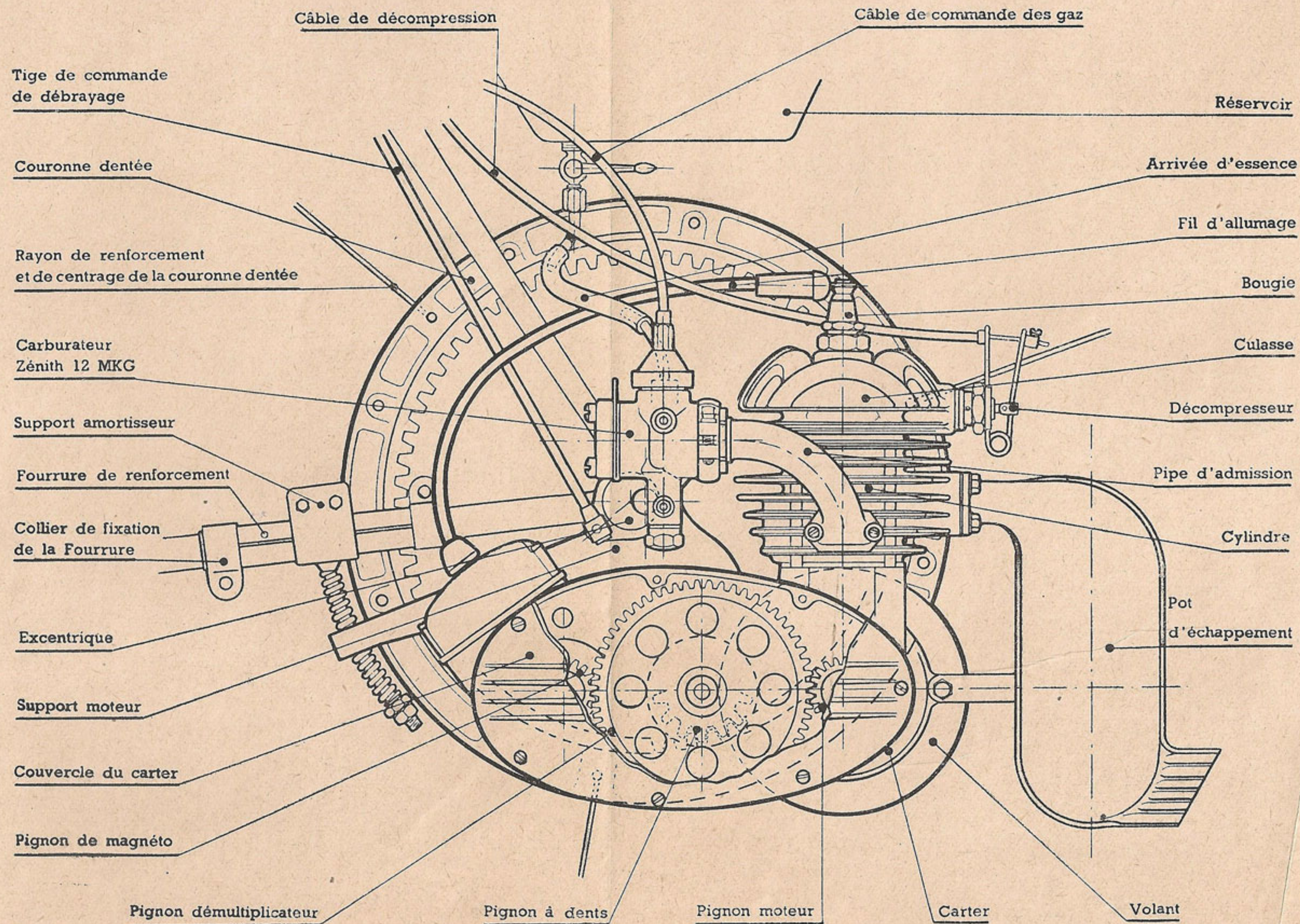
TÉL. : DEFENSE 29-55 & 26-14

LE MOTEUR VAP 3



	Pages
A - NOTICE DESCRIPTIVE	
I - Introduction	5
II - Moteur proprement dit	5
III - Transmission et Commandes.....	6 et 7
B - INSTRUCTIONS POUR LE MONTAGE	8
C - UTILISATION	11
D - ENTRETIEN.....	13
E - INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT	15
F - NOMENCLATURE DES PIÈCES DÉTACHÉES	17 à 20
	Planches
Carter, cylindre, piston, vilebrequin	1
Couronne dentée, pignons	2
Décompresseur, carburateur	3
Support moteur, excentrique de débrayage	3
Magnéto, Bougie, Réservoir	4
Commande de débrayage, Pot d'échappement	5

ENSEMBLE DU BLOC MOTEUR



MOTEUR AUXILLIAIRE POUR CYCLE type VAP 3



L'ensemble livré par la Société A. B. G. pour l'équipement d'une bicyclette se monte sur la roue arrière.

Il comprend :

- 1° — Le moteur proprement dit du type VAP 3
- 2° — Le réservoir d'essence et sa tuyauterie
- 3° — La transmission
- 4° — Les commandes comprenant la commande du décompresseur, la commande des gaz, la commande de débrayage.
- 5° — Le dispositif de fixation du moteur sur le cycle.

A. DESCRIPTION

I. - Moteur proprement dit

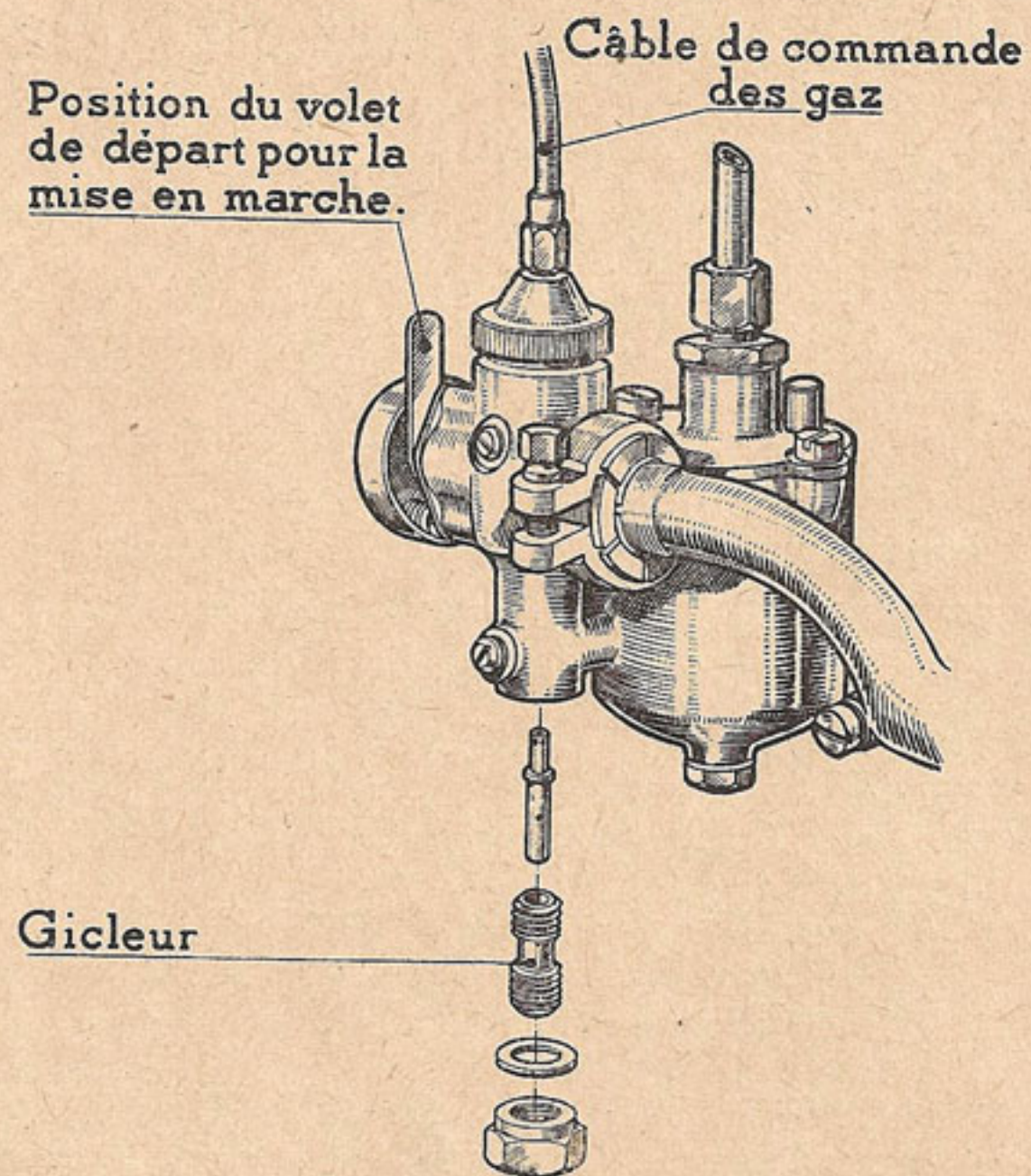
Le moteur type VAP 3 est un moteur monocylindrique à deux temps de 48 cm³ de cylindrée. Il ne comporte pas de soupape. C'est le piston lui-même qui obture et démasque, au moment opportun, les orifices d'admission et d'échappement. Le carter parfaitement étanche sert de chambre de compression.

La culasse est munie d'un décompresseur commandé par une manette.

L'allumage est assuré par magnéto et bougie.

Le graissage par addition d'huile au carburant.

Le refroidissement est assuré par les ailettes prévues sur les cylindre et culasse.



L'alimentation est faite par Carburateur ZENITH 12 MKG spécial.

Sur l'échappement est monté un silencieux.

Alésage	40
Course	38
Régime normal	3.000 t/min.
Puissance	0,6 CV
Poids nu.....	6 kgs

II. - Réservoir de Carburant.

Sa forme trapézoïdale permet de le loger sans difficultés sous le porte-bagages arrière latéralement à la roue.

Contenance : 2 litres 1/4

Il est relié au moteur par tuyauterie avec raccord droit et robinet d'isolement.

Son bouchon sert de mesure d'huile de graissage pour un demi-litre d'essence.

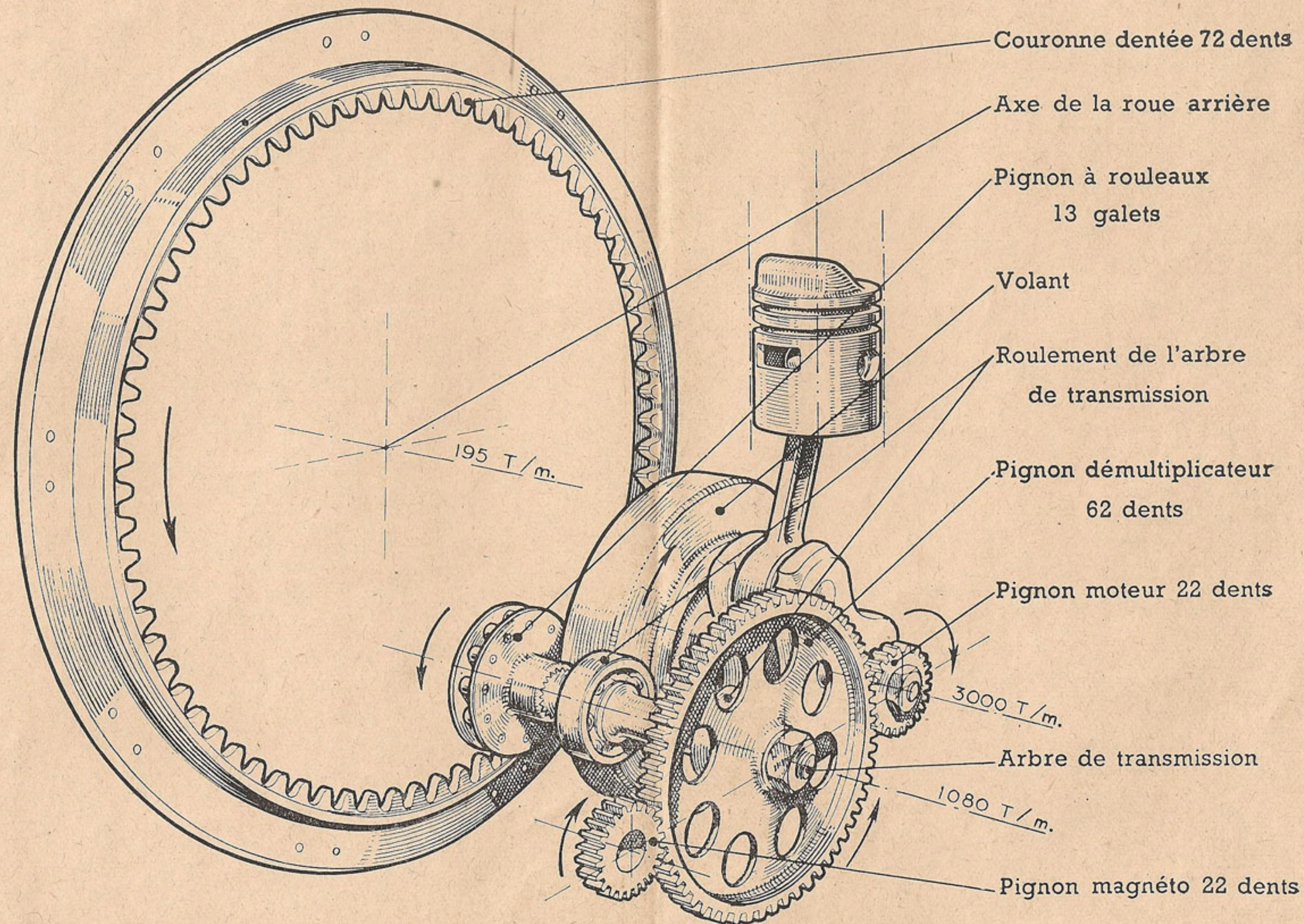
III. - Transmission.

Un pignon-moteur de 22 dents monté sur le vilebrequin engrène un pignon démultiplicateur de 62 dents calé sur le même arbre qu'un pignon, à rouleaux ou à denture taillée, qui entraîne une couronne dentée de 72 dents.

Cette couronne est centrée sur l'axe de la roue arrière et fixée aux rayons.

Le rapport de démultiplication total est de 1/15,6.

ENSEMBLE DE LA TRANSMISSION

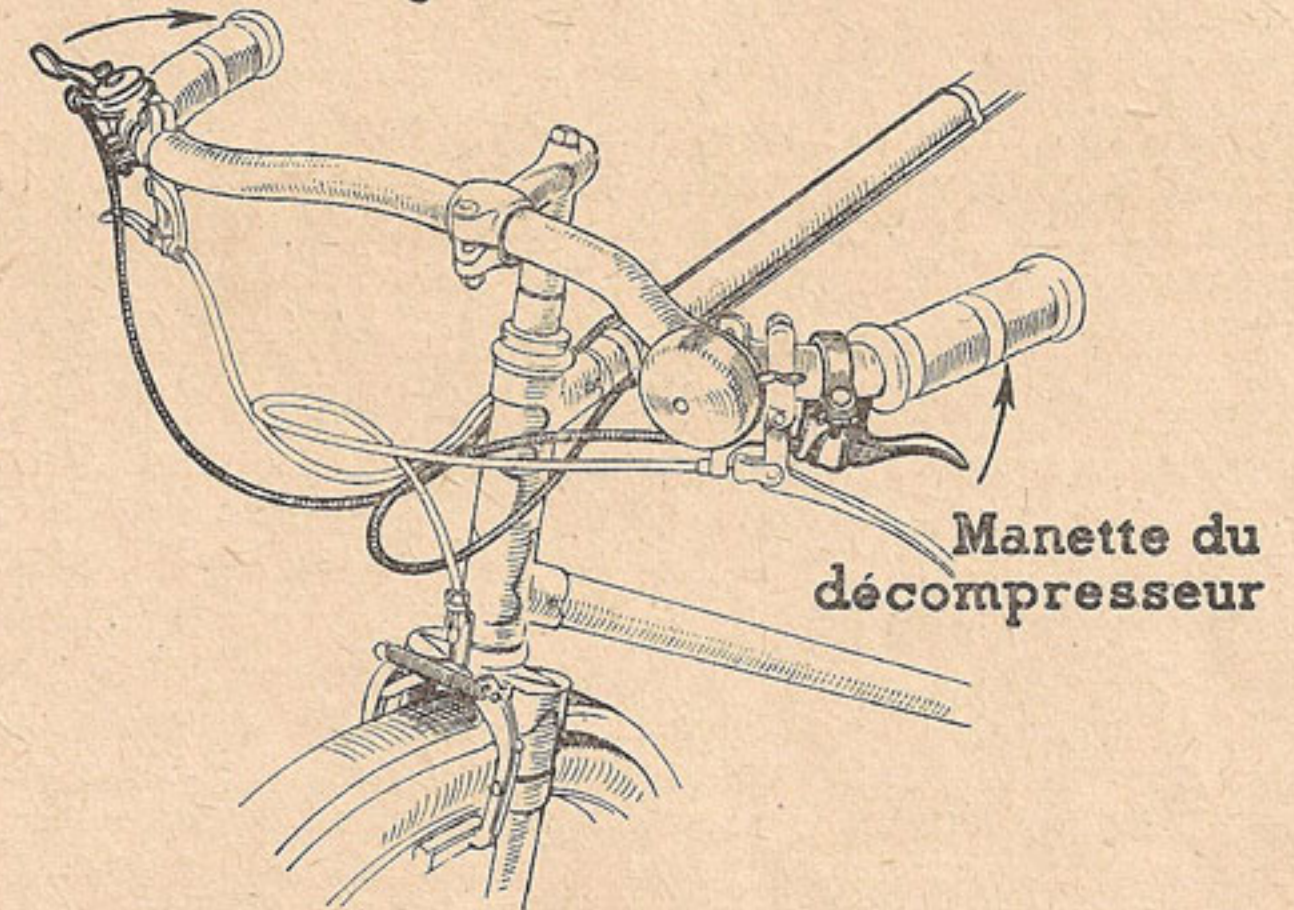


IV. - Commandes.

La commande des gaz est placée sur la poignée droite du guidon ;

La commande de décompression sur la poignée gauche du guidon ;

Manette des gaz



La commande d'embrayage et débrayage est fixée sur le cadre, légèrement au-dessous de la selle. Elle permet l'embrayage uniquement à l'arrêt, sans descendre de machine ; seul le débrayage peut se faire en marche.

La manœuvre est obtenue par un levier qui agit sur une came d'excentrique qui éloigne ou rapproche le pignon de la couronne dentée en faisant basculer le support du moteur autour de son axe.

V. - Dispositif de fixation du moteur sur le cycle.

L'ensemble bloc-moteur est suspendu par son carter à un support monté sur l'axe de la roue arrière.

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

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

B. MONTAGE DU MOTEUR « VAP 3 » SUR BICYCLETTE

PRÉLIMINAIRES.

Avant de commencer à équiper la bicyclette des accessoires et du moteur, il est bon de vérifier l'état général de celle-ci : robustesse du cadre - jeu de la direction - état des pneus, etc...

Vérifier notamment la position de la roue arrière dans le cadre, l'écartement libre entre les rayons et le bord des tubes du cadre, formant fourche arrière déterminant à priori si la couronne dentée 402 pourra passer librement ou nécessitera l'adjonction de rondelles d'épaisseur sur l'axe.

Il faut également éliminer tout voile de la roue arrière.

Mesurer ensuite la longueur du filetage disponible entre la patte d'attache du cadre et l'extrémité de l'axe de la roue arrière. Cette longueur de filetage doit être de 12 à 15 mm. pour assurer un montage normal du faux-écrou 454 supportant le moteur.

Si cette longueur est insuffisante ou si l'axe paraît faussé ou de mauvaise qualité, ne pas hésiter à procéder à son changement. Enfin, voir si le porte-bagage arrière de la bicyclette peut recevoir le réservoir d'essence. Dans le cas contraire, prévoir notre porte-bagage spécialement étudié pour cette adaptation.

MONTAGE. — Nous conseillons d'utiliser l'outillage spécial de montage que nous avons prévu et qui facilitera grandement votre travail et vous permettra de réaliser un montage correct.

1° - Démontez la roue arrière.

Centrer parfaitement la jante en agissant sur les écrous des rayons. Tous les rayons doivent être uniformément tendus.

Il est préférable d'avoir une jante en acier à l'arrière de la bicyclette, et remplacer, si cela est possible, les rayons de 12 par des rayons de 14 ou 15.

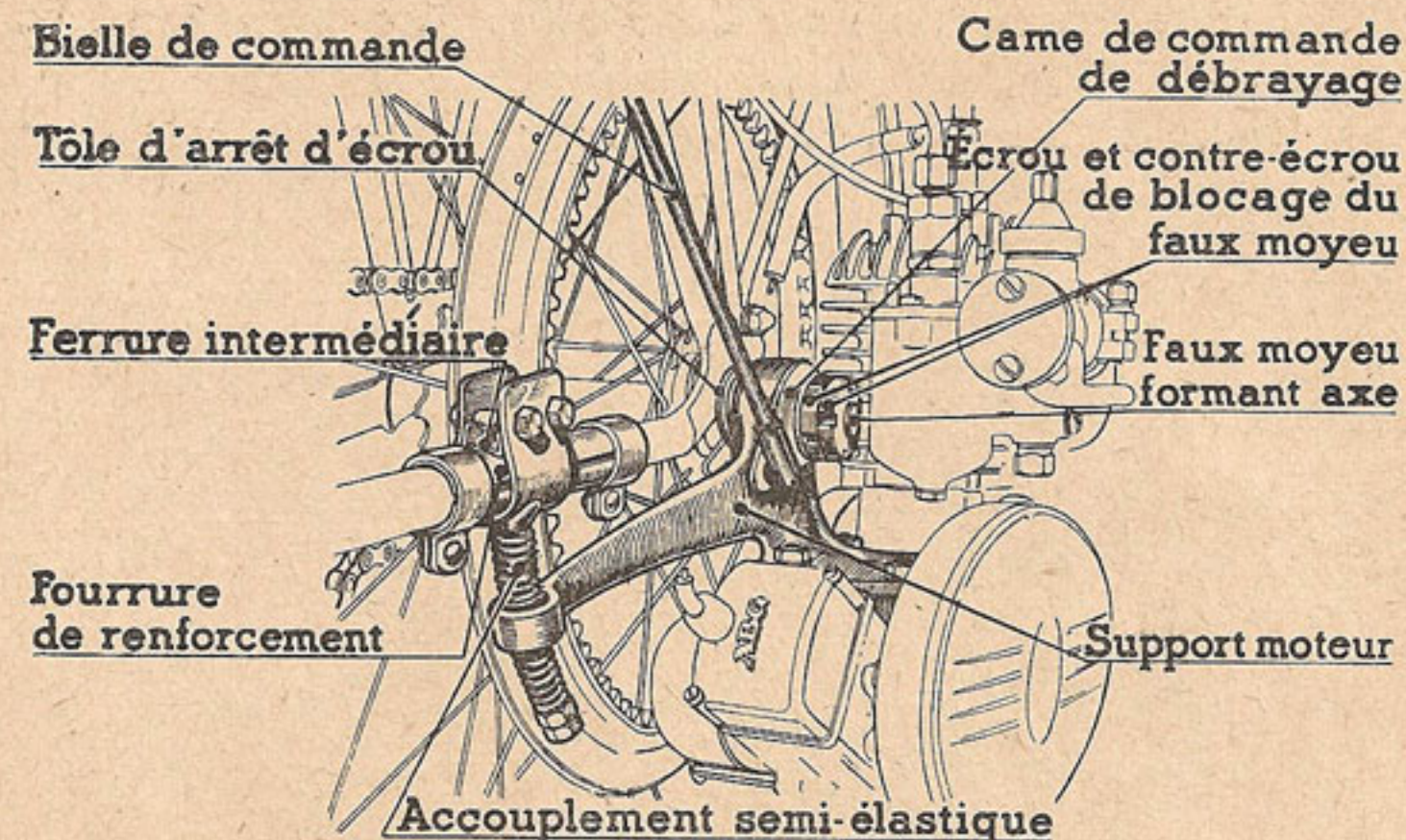
2° - Monter la couronne dentée 402 et la centrer rigoureusement en se basant sur sa denture intérieure.

Il est indispensable que la couronne reste **continuellement centrée** sur la roue arrière de la bicyclette.

Pour ce faire, il faut utiliser les 3 rayons de centrage fournis avec notre moteur.

Ces trois rayons seront fixés d'une façon également espacée, d'un côté à la couronne dentée 402, de l'autre à la jante de la roue arrière. Cette opération nécessite le perçage de trois trous dans la jante.

Prendre soin de **serrer progressivement et successivement** les écrous de blocage des trois rayons, pour que le centrage reste parfait, et **éviter la déformation de la couronne dentée**, par une traction anormale d'un seul rayon de centrage.



3° - Monter le support amortisseur 502 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 509) comme l'indique la figure ci-dessus. La déformation par le serrage de cette ferrure assure la rigidité du montage. Afin d'amortir les réactions du bras support-moteur sur la fourche, nous recommandons vivement d'entourer celle-ci d'une fourrure en tôle d'acier de 1 mm. d'épaisseur et de 10 à 12 cm. de long, évitant ainsi toute déformation de la fourche.

4° - Mettre en place la roue arrière de la bicyclette. S'assurer que la couronne dentée ne frotte pas sur la fourche. Introduire, en ce cas, une rondelle intermédiaire sur l'axe du moyeu afin d'augmenter l'écartement de la fourche. Monter le faux écrou à la place du papillon de blocage du moyeu, en plaçant auparavant, sur l'axe de roue, la rondelle tôle d'arrêt d'écrou 508.

5° - Disposer l'excentrique 902 sur le faux écrou.

Monter ensuite sur l'excentrique le moteur fixé sur son support 451.

Mettre en place la came d'excentrique 917 puis la rondelle 455. Emboîter le pignon à rouleaux 313, ou à denture taillée, sur la couronne dentée.

Enfin, procéder à la fixation du moteur en vissant l'écrou à encoche 456. Régler le jeu latéral (libre sans jeu) puis bloquer l'écrou à l'aide du contre-écrou 457.

6° - Relier la rotule 915 à la rotule 919 par la bielle de commande 914

7° - Disposer le levier de commande sur le cadre (voir figure page 11)

8° - Fixer la rotule 915 au levier de commande, puis régler le dispositif de débrayage de telle sorte que :

Lorsque le moteur est embrayé, les rouleaux du pignon ou les dents n'appuient pas au fond des dents de la couronne (laisser un jeu de 5 dixièmes)

Lorsque le moteur est débrayé, le pignon à rouleaux, ou à denture taillée, soit encore guidé par le bord de ses joues au-dessus de la couronne dentée et ne puisse glisser dans les rayons.

9° - Monter le réservoir sur le côté du porte-bagage en forme de V.

10° - Monter les commandes de gaz 702 et du décompresseur 652 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-dessous.

Eviter les angles vifs sur les câbles et les fixer par des colliers sur le cadre pour éviter toute vibration.

NOTA. — Bien bloquer et mettre si possible des rondelles-freins aux différents organes de la bicyclette (garde-boue, lanterne, etc.) ceux-ci risquant de se dévisser.

C. UTILISATION

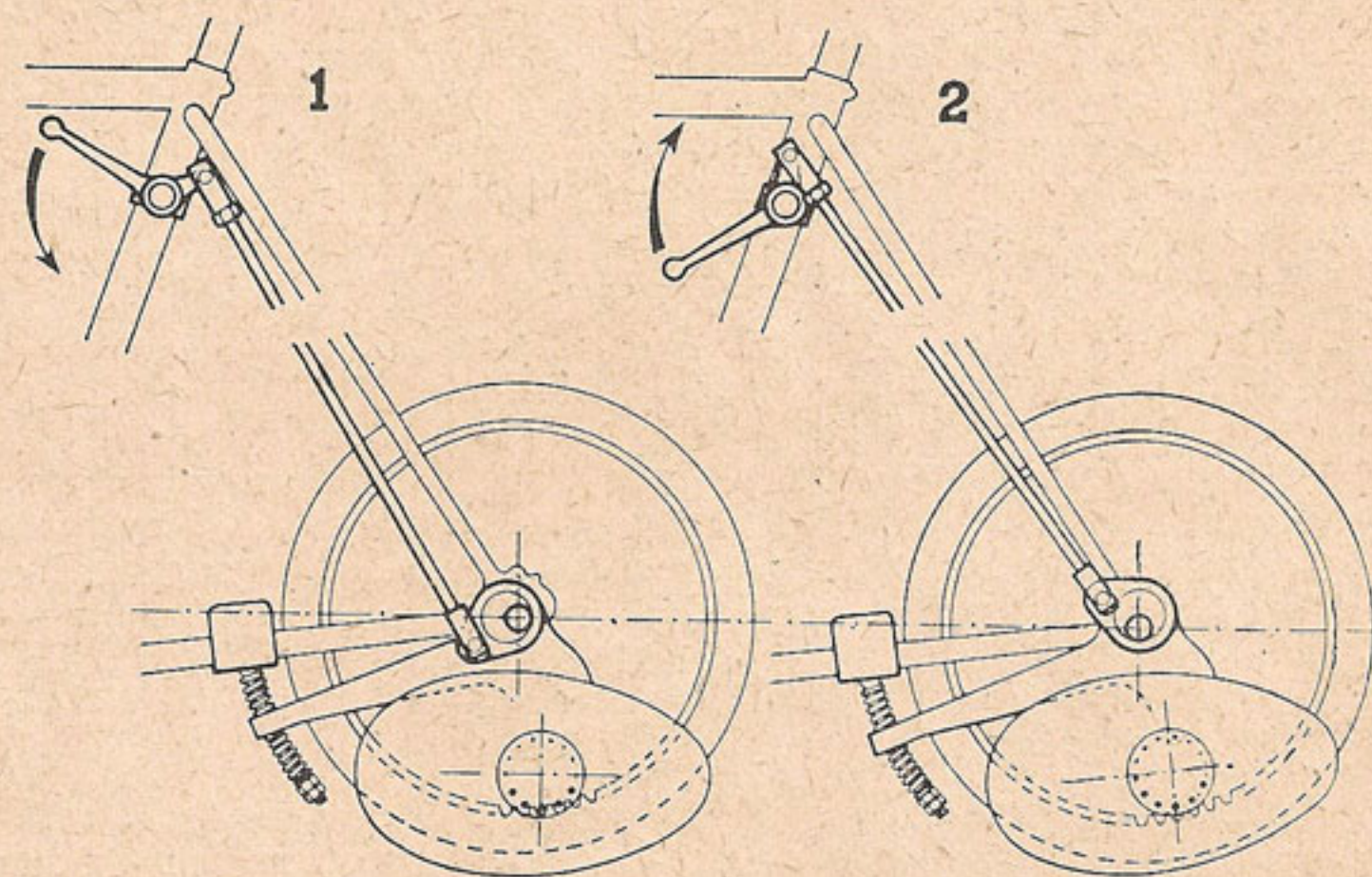
Mise en marche

C'EST LA BICYCLETTE EN ROULANT QUI LANCE LE MOTEUR.

La bicyclette étant arrêtée :

a) - Vérifier le plein d'essence. Ne pas oublier d'ajouter l'huile de graissage à l'essence en se servant de la mesure disposée à l'intérieur du bouchon du réservoir, qui indique la dose d'huile pour un demi-litre d'essence.

b) - Ouvrir le robinet d'essence ;



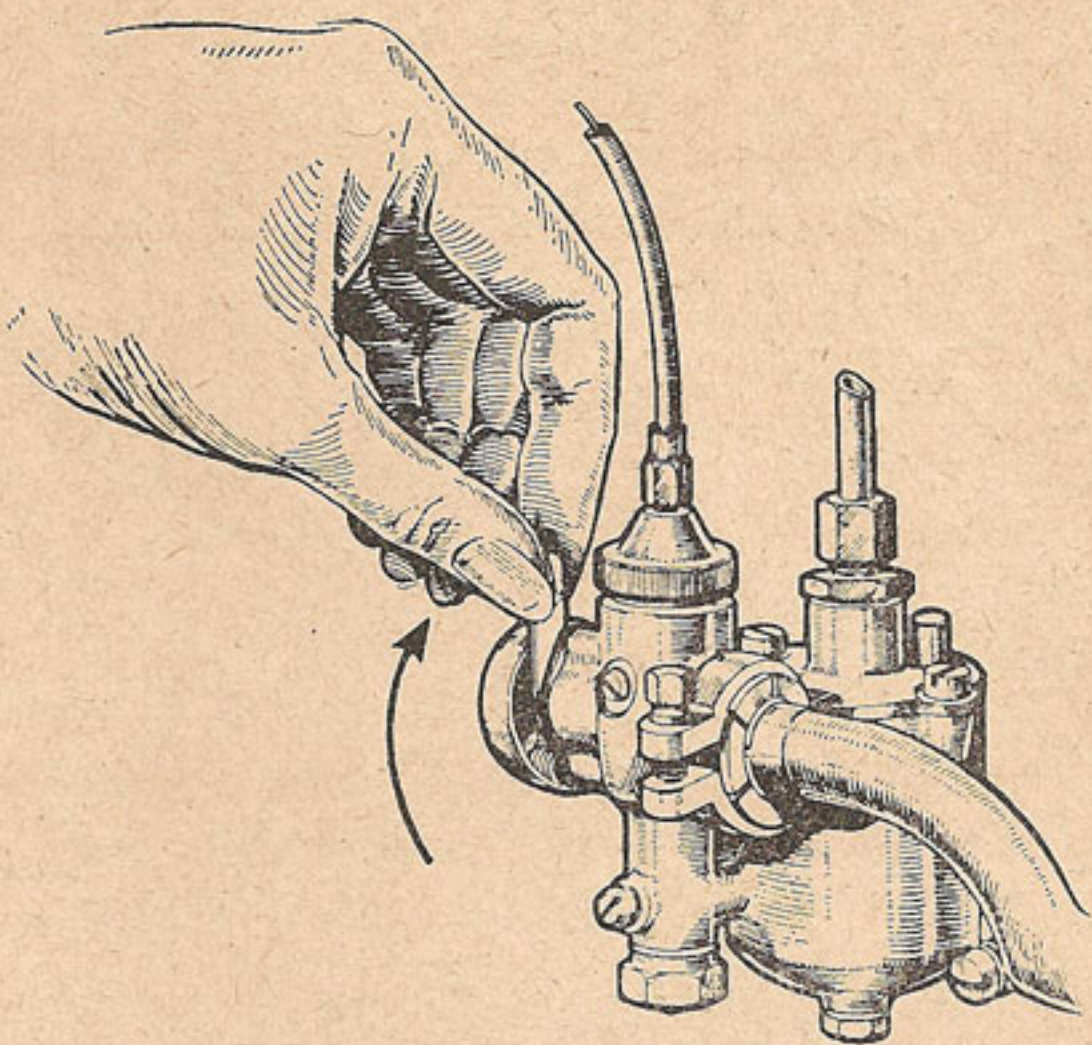
c) - Embrayer en manœuvrant le levier de débrayage de bas en haut :

d) - Décompresser en appuyant sur la manette gauche du guidon ;

e) - Amener la manette des gaz à mi-course (manette droite du guidon) ;

f) - A ce moment, enfourcher la bicyclette et pédaler pour atteindre une vitesse suffisante qui lancera le moteur ;

g) - Lâcher la manette du décompresseur et accélérer progressivement en agissant sur la manette des gaz.



Si le moteur est trop froid et part mal, relever à la main le volet d'obturation du carburateur. Abaisser ensuite le volet quand le moteur sera suffisamment échauffé. Ne jamais rouler longtemps avec le volet d'obturation fermé, l'excès de carburant risquant de gripper le moteur.

Freinage.

En ramenant à zéro la manette des gaz, on provoque un ralentissement suffisant dans la plupart des cas. On pourra évidemment compléter éventuellement ce freinage par l'utilisation des freins normaux de la bicyclette.

Un freinage plus énergique est obtenu en appuyant sur le décompresseur.

Toutefois, ce freinage ne doit être utilisé qu'en cas de nécessité et peu de temps à chaque fois car on risquerait de caler le moteur.

Arrêt.

Il suffit de ramener les gaz à zéro et de décompresser en freinant pour provoquer l'arrêt du moteur. Ensuite, on débraye et on ferme le robinet d'essence si l'on n'a pas à repartir immédiatement.

NOTA. - Dans les descentes, ou en cas de panne du moteur, il est possible de débrayer le moteur et d'utiliser alors seulement les pédales.

Nous rappelons une fois de plus que, par contre, il ne faut jamais tenter d'**embrayer en marche** car le pignon viendrait brutalement en contact avec la couronne dentée et provoquerait inévitablement une avarie grave.

D - ENTRETIEN

Période de rodage.

Pendant les 200 premiers kilomètres, ne jamais pousser la manette de l'accélérateur au delà des 2/3 de la course. Pédales dans les côtes pour soulager le moteur ou lorsque celui-ci commence à peiner. Ne pas dépasser 20 km. à l'heure. Doubler la quantité d'huile à mélanger à l'essence.

Pendant une dizaine de jours, vérifier quotidiennement le serrage des différentes pièces du moteur, de la bicyclette et particulièrement des vis de la couronne dentée. 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 à fond le moteur, pour éviter un grippage.

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

Emploi normal.

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 périodiquement tous les organes et veillez au blocage des différents boulons.

b) Dégraissez votre bougie tous les 400 kms.

c) Décalaminez le moteur régulièrement tous les 2.000 kms environ, suivant la qualité de l'huile employée.

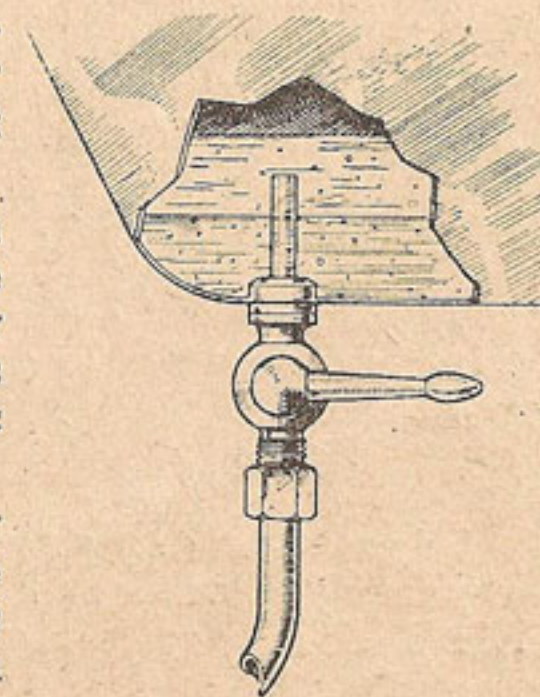
d) Graisser les pignons de distribution dans le carter, tous les 2.000 kilomètres par l'introduction de graisse consistante dans le graisseur Técalémit fixé sur ce cadre (quantité 100 grammes maximum. (Ne pas employer de produits genre Valvoline)

e) Le graissage du cylindre se fait par addition d'huile dans l'essence. Pour cela, utiliser le bouchon du réservoir d'essence comme mesure d'huile. Il faut deux mesures d'huile par litre d'essence pour marche normale, et 3 à 4 mesures pour la période de rodage.

Le mélange essence huile ne doit pas se faire dans le réservoir, mais au préalable, dans un récipient, demi-litre par demi-litre afin de réaliser un excellent mélange.

f) L'ensemble couronne dentée pignon doit être nettoyé fréquemment et graissé par une pellicule d'huile. N'employer ni graisse ni valvoline, car ces produits formeraient des mélanges abrasifs avec les poussières de la route.

g) La présence d'un tube à l'intérieur du réservoir ne permet pas sa vidange complète par le robinet. Nous conseillons le démontage et nettoyage général du réservoir tous les 2.000 kilomètres.

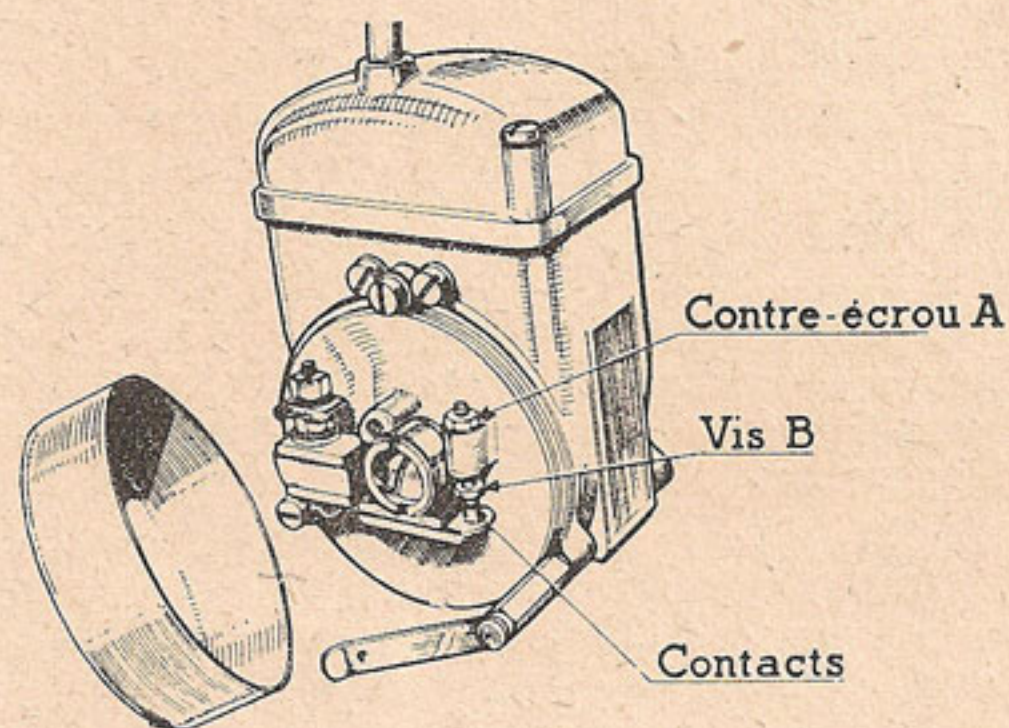


Recommandation.

Visser légèrement le bouchon du réservoir à essence, sans bloquer car on risquerait d'en casser le ressort.

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 huile-essence, tombant sur la jante de roue, risquerait de graisser le chemin de frottement du frein arrière et de détériorer les pneus.

Calage de la magnéto. — L'écartement des contacts doit se produire $2 \frac{7}{8}$ 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. — ABC Type : AT 5 ou 1494 W.

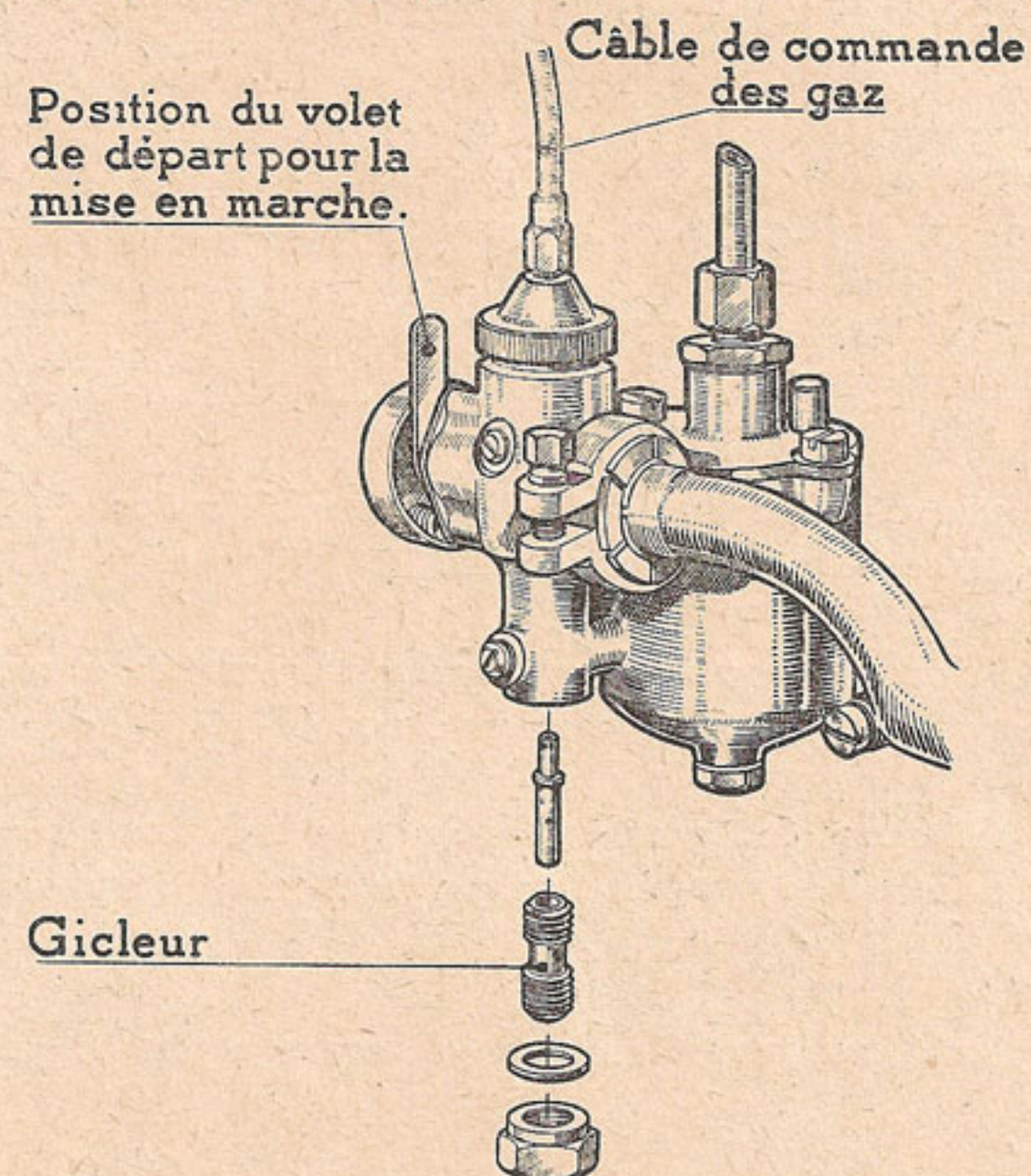
L'écartement des électrodes doit être maintenu 3,5 à $4/10$. Si l'écartement venait à augmenter, rapprocher l'électrode extérieure de l'électrode intérieure. S'il se produit des dépôts charbonneux, nettoyer la bougie avec une brosse métallique.

Transmission. — Prendre soin de décrasser, quand cela devient nécessaire, le pignon à rouleaux et la denture de la couronne.

Réparation des pneus. — En cas de crevaison, si le point à réparer est localisé, il est relativement facile de réparer sans avoir à démonter la roue arrière, en dégageant le pneu de la jante.

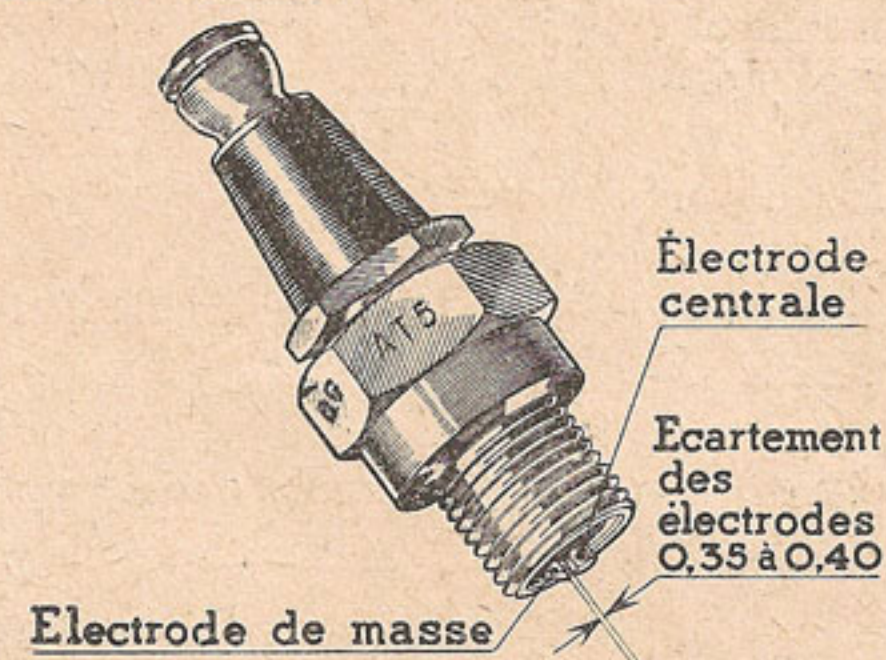
E - INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

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. Vérifier si l'essence arrive en appuyant sur le pointeau. Démontez ensuite le gicleur du carburateur et s'assurer que les trous ne sont pas bouchés. La même vérification est à effectuer en cours de route si le moteur s'arrête par étouffement. Vérifier également si la culasse ou la bougie sont desserrées.

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 3,5 à 4/10 de millimètre, et que la bougie donne bien des étincelles en faisant tourner le moteur à la main soit par la roue arrière de la bicyclette, soit par le volant si le moteur n'est pas monté.

Vérifier très soigneusement s'il ne s'est pas produit de prise d'air additionnelle par la détérioration des différents joints.

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

Bruit anormal de la transmission :

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

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

Le bruit peut indiquer également que le pignon à rouleaux, ou à denture taillée, appuie trop profondément sur la couronne dentée.

Régler à nouveau l'embrayage (paragraphe 8 page 9).

F. PIÈCES DÉTACHÉES DU MOTEUR « VAP 3 »

Pour votre sécurité, exigez et utilisez sans exception les pièces détachées VAP d'origine.

Pour vous les procurer rapidement, adressez-vous directement au Concessionnaire VAP de votre région.

Lors de votre commande, n'omettez pas d'indiquer :

Le numéro de votre moteur ;

Le numéro de la pièce (voir nomenclature ci-après) et sa dénomination exacte.

Et rappelez-vous que la garantie s'entend pour l'échange des pièces, mais ne comprend, en aucun cas, la main-d'œuvre et le port.

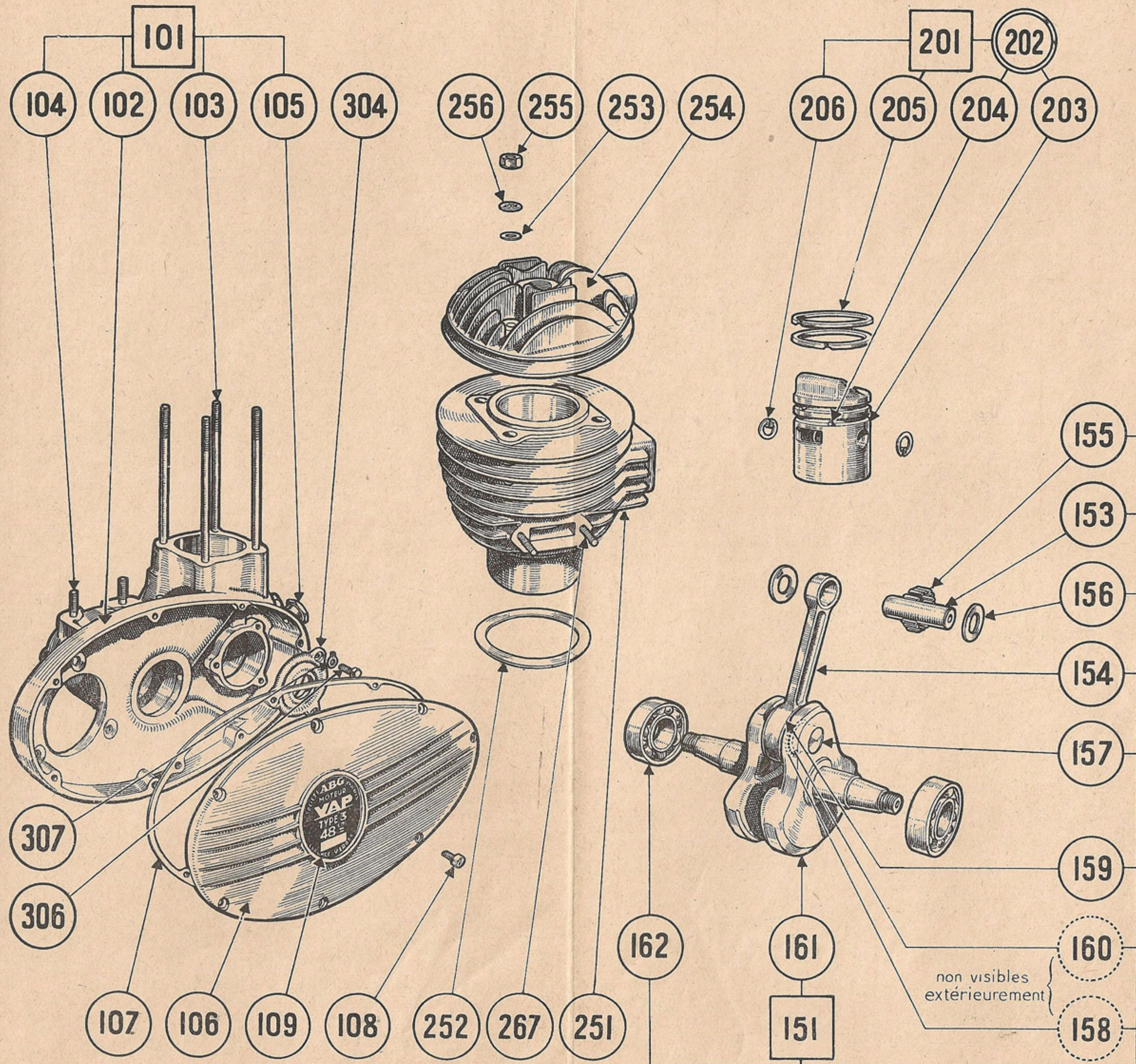
F. - PIÈCES DÉTACHÉES DU MOTEUR V A P 3

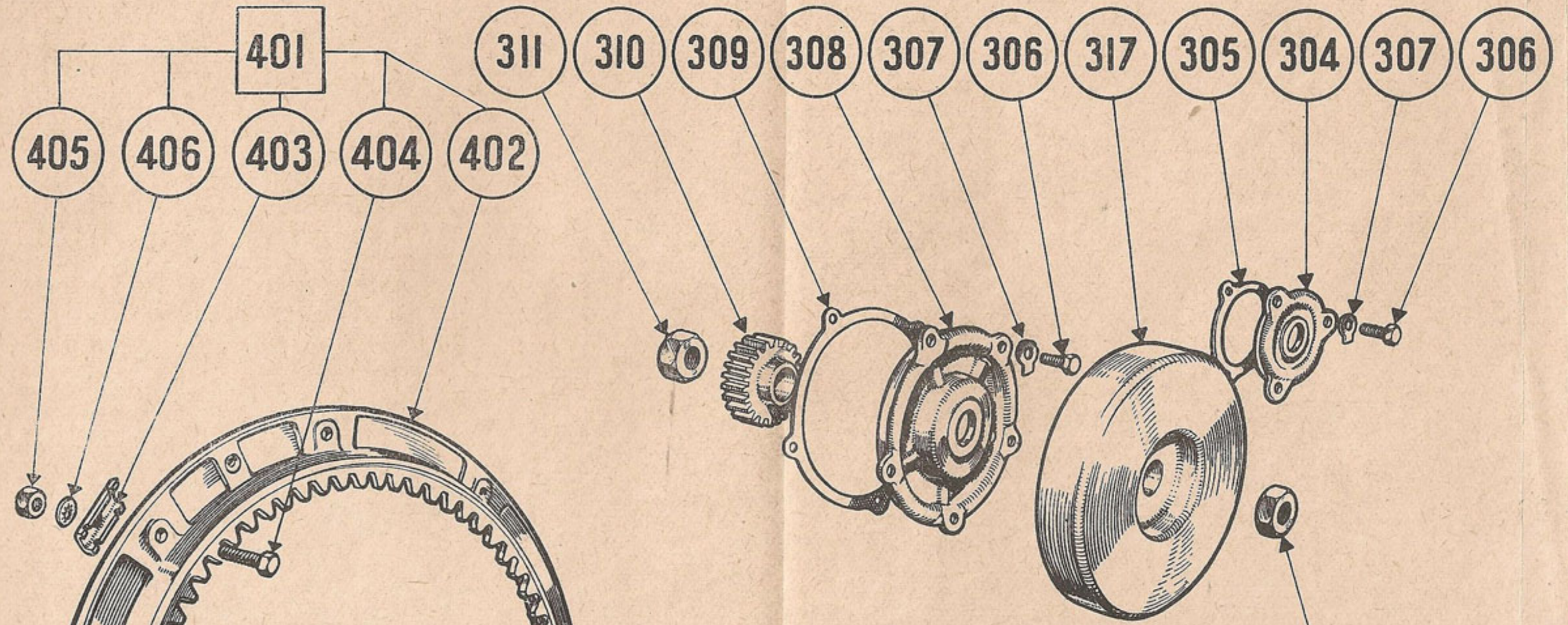
Références			DÉSIGNATION	Quantité	Prix unitaire
Ensemble	sous ensemble	Pièce			
101			Carter complet, composé de :		
		102	Carter nu	1	
		103	Tirants de fixation du cylindre	4	
		104	Goujons de fixation du moteur	4	
		105	Graisseur Técalémit	1	
		106	Couvercle de carter	1	
		107	Joint de couvercle	1	
		108	Vis de fixation du couvercle	7	
151			Embiellage et vilebrequin complet, composé de :		
		153	Axe de piston	1	
		154*	Bielle	1	
		155	Aiguilles de pied de bielle (2x9,8)	19	
		156	Rondelles de pied de bielle	2	
		157*	Maneton	1	
		158*	Aiguilles de tête de bielle (2,5x9,8)	25	
		159*	Rondelles de tête de bielle	2	
		160*	Rondelle entretoise s/maneton	1	
		161*	Vilebrequin	1	
		162	Roulements 15x35x11	2	
			Les pièces 154, 157, 158, 159, 160, 161 sont fournies montées ensemble.		
201			Piston complet, composé de :		
		202	Piston (avec ergots)	1	
		205	Segments	2	
		206	Circlips	2	
		251	Cylindre	1	
		252	Joint de cylindre	1	
		253	Rondelles plate de 6,25x12x1	4	
		254	Culasse	1	
		255	Ecrous de 6/100 H	4	
		256	Rondelles frein de 6	4	
		257	Pipe d'admission	1	
		258	Joint d'admission	1	
		259	Rondelles frein de 4,5	2	
270			Pot d'échappement complet, composé de :		
		260	Pot d'échappement nu	1	
		261	Vis de 5/0.90x20 H	1	
		262	Ecrou de 5/0.90 H	1	
		263	Rondelle frein de 5	1	
		264	Vis H à pointeau 4x12	4	
		265	Rondelles frein de 4	4	
		269	Joint de pot d'échappement	1	
		267	Goujons de 4,5x40 de fixation de pipe d'admission	2	
		268	Ecrous de 4,5/0.75 H	2	

Références			Quantité	Prix unitaire
Ensemble	sous ensemble	Pièce		
	301	Arbre démultiplicateur complet composé de :		
	302	Arbre démultiplicateur	1	
	303	Roulements 15 x 35 x 11	2	
	304	Cache-roulements	2	
	305	Joint de cache-roulement	1	
	306	Vis H de 4 x 12 pour cache-roulements (304) et palier moteur (308)	11	
	307	Rondelles frein avec patte pour cache-roule- ments (304) et palier moteur (308)	11	
	308	Palier moteur	1	
	309	Joint de palier moteur	1	
	310	Pignon moteur	1	
	311	Ecrous de 10/100 de pignon moteur (310) de pignon démultiplicateur (312) et volant (317)	3	
	312	Pignon démultiplicateur	1	
	313	Pignon d'attaque (2 types) 1) Type à rouleaux, composé de :		
	314	Pignon nu	1	
	315	Axes des rouleaux	13	
	316	Rouleaux	13	
	317	Volant	1	
	323	2) Type à denture taillée :		
	324	Pignon nu	1	
	325	Flasque de pignon	1	
	350	Magnéto complète, composé de :		
	351	Magnéto nue	1	
	355	Rondelle grower	1	
	356	Vis d'arbre	1	
	359	Fil d'allumage complet comprenant :	1	
	360	Fil d'allumage 0 m. 25	1	
	361	Embout	1	
	362	Attache fil	1	
	363	Capuchon caoutchouc	1	
	352	Pignon de magnéto complet, composé de :		
	353	Pignon nu	1	
	354	Rondelle pare-graisse	1	
	357	Joint de magnéto	1	
	358	Vis F/90° de 6 x 12	3	
	365	Bougie	1	
	401	Couronne de roue complète, composé de :		
	402	Couronne de roue	1	
	403	Bride de couronne sur rayons	9	
	404	Vis de bride	9	
	405	Ecrous de bride	9	
	406	Rondelles frein de bride	9	
	451	Support moteur	1	
	452	Rondelles frein de 6	4	
	453	Ecrous de 6/100 H	4	
	454	Faux écrou	1	

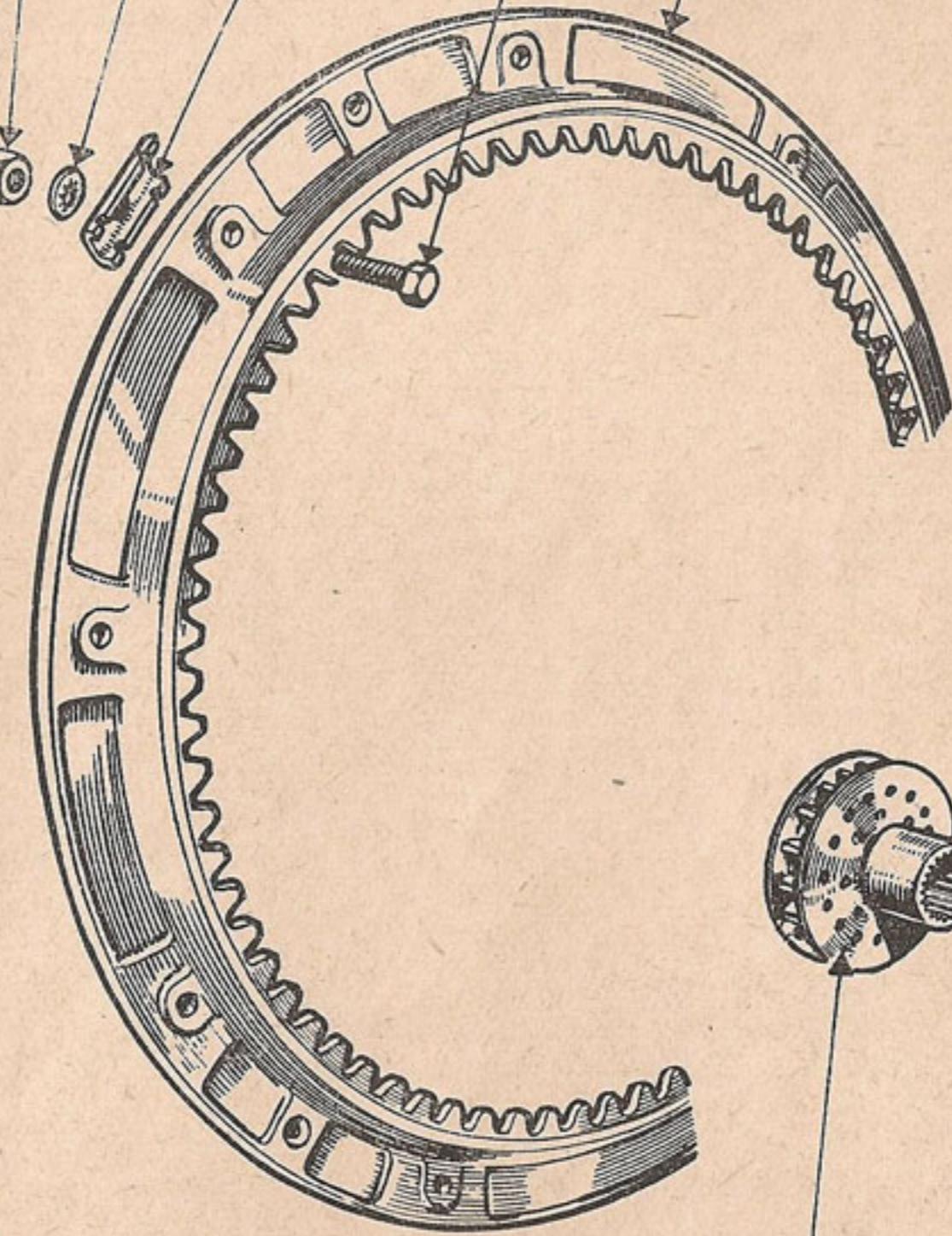
Références			Quantité	Prix unitaire
Ensemble	sous ensemble	Pièce		
		455	Rondelle de 30 x 3	1
		456	Ecrou de fixation	1
		457	Contre-écrou de fixation	1
		458	Rondelles plate de 6,25 x 12 x 1	4
	500	Support amortisseur complet, composé de :		
		502	Support amortisseur	1
		503	Ecrous de 6/100 H	2
		504	Ressorts amortisseur	2
		505	Vis H de 5/25	2
		506	Ecrous de 5/0.90 H	2
		507	Rondelles frein de 5	2
		509	Entretoise de support	1
		510	Rondelles 6,25 x 12 x 1	2
		511	1/2 Fourrure	2
		512	Feuillard pour exécution des colliers ...	1
		513	Vis de fixation des colliers	2
		514	Ecrous » » »	2
		508	Tôle d'arrêt d'écrou sur moyeu arrière ...	1
	551	Carburateur ZENITH complet, composé de :		
		552	Corps de carburateur	1
		553	Raccord arrivée d'essence	1
		554	Joint du raccord	1
		555	Toile filtre	1
		556	Bague bi-cônique	1
		557	Ecrou de serrage de la buse	1
		558	Couvercle de cuve avec siège et poussoir monté	1
		559	Vis de fixation du couvercle	2
		560	Flotteur et frein de pointeau monté	1
		561	Pointeau	1
		562	Bouchon guide du pointeau	1
		563	Joint du bouchon guide (6,5 x 10)	1
		564	Gicleur (indiquer la dimension 48,50 ou 52)	1
		565	Coiffe de jet	1
		566	Bouchon de jet	1
		567	Joint du bouchon de jet (10,2 x 14)	1
		568	Vis bouchon sur canal arrivée d'essence ..	1
		569	Joint pour vis bouchon (5,2 x 8)	1
		570	Tiroir de régulation des gaz	1
		571	Vis guide du tiroir	1
		572	Ressort de rappel du tiroir	1
		573	Bouchon du tiroir	1
		574	Vis de butée de gaine	1
		575	Collier de fixation du carburateur	1
		576	Vis de serrage du collier	1
		577	Fourrure de fixation	1
		578	Coupole de prise d'air	1
		579	Tube entretoise	1
		580	Vis de fixation de la coupole	2
		581	Diaphragme de 10	1
		582	Volet d'obturation	1
		583	Ressort de freinage du volet	1
		601	Décompresseur	1
		608	Joint du décompresseur	1

Références			DÉSIGNATION	Quantité	Prix unitaire
Ensemble	sous ensemble	Pièce			
651			Manette et câble de décompression complet, composé de :		
		652	Manette	1	
		653	Embouts de gaine et de câble	3	
		654	Vis de serre-câble	1	
		655	Serre-câble	1	
		656	Câble, longueur 1 m. 65	1	
		657	Gaine, longueur 1 m. 60	1	
701			Manette de câble des gaz complet, composé de :		
		702	Manette	1	
		703	Embout de gaine côté manette	1	
		704	Embout de câble	1	
		705	Câble, longueur 1 m. 45	1	
		706	Gaine, longueur 1 m. 37	1	
		707	Embout de gaine côté carburateur	1	
751			Réservoir d'essence complet et sa fixation, composé de :		
		752	Réservoir nu	1	
	755		Bouchon de réservoir complet comprenant :	1	
		756	Bouchon	1	
		757	Joint de bouchon	1	
		758	Ressort de bouchon	1	
		759	Mesure d'huile	1	
		760	Vis de blocage	1	
		761	Ecrou de blocage	1	
		762	Joint fibre	1	
	763		Robinet d'essence complet comprenant :	1	
		764	Robinet	1	
		765	Tube de 2x4	1	
		766	Ecrou raccord	1	
		767	Bague bi-cônique	1	
		768	Tube de circulation d'essence	1	
		771	Durite	1	
		772	Patte d'attache	1	
		773	Rondelles frein	3	
		774	Vis H de 6x12	3	
		775	Ecrous H 6x100	3	
		776	Colliers de fixation	2	
901			Débrayage et sa commande, composé de :		
	902		Excentrique complet comprenant :	1	
		903	Excentrique nu	1	
		904	Ergots d'excentrique	2	
		905	Manette de commande complète	1	
		911	1/2 colliers de fixation	2	
		912	Vis H de 5x20 et son écrou	1	
	913		Bielle de commande complète comprenant :	1	
		914	Bielle de commande	1	
		915	Rotule	1	
		916	Ecrou H 6x100	1	
		917	Came de commande et sa rotule	1	
		920	Ecrou H de 5x0.90	1	
		921	Rondelle frein de 5	1	

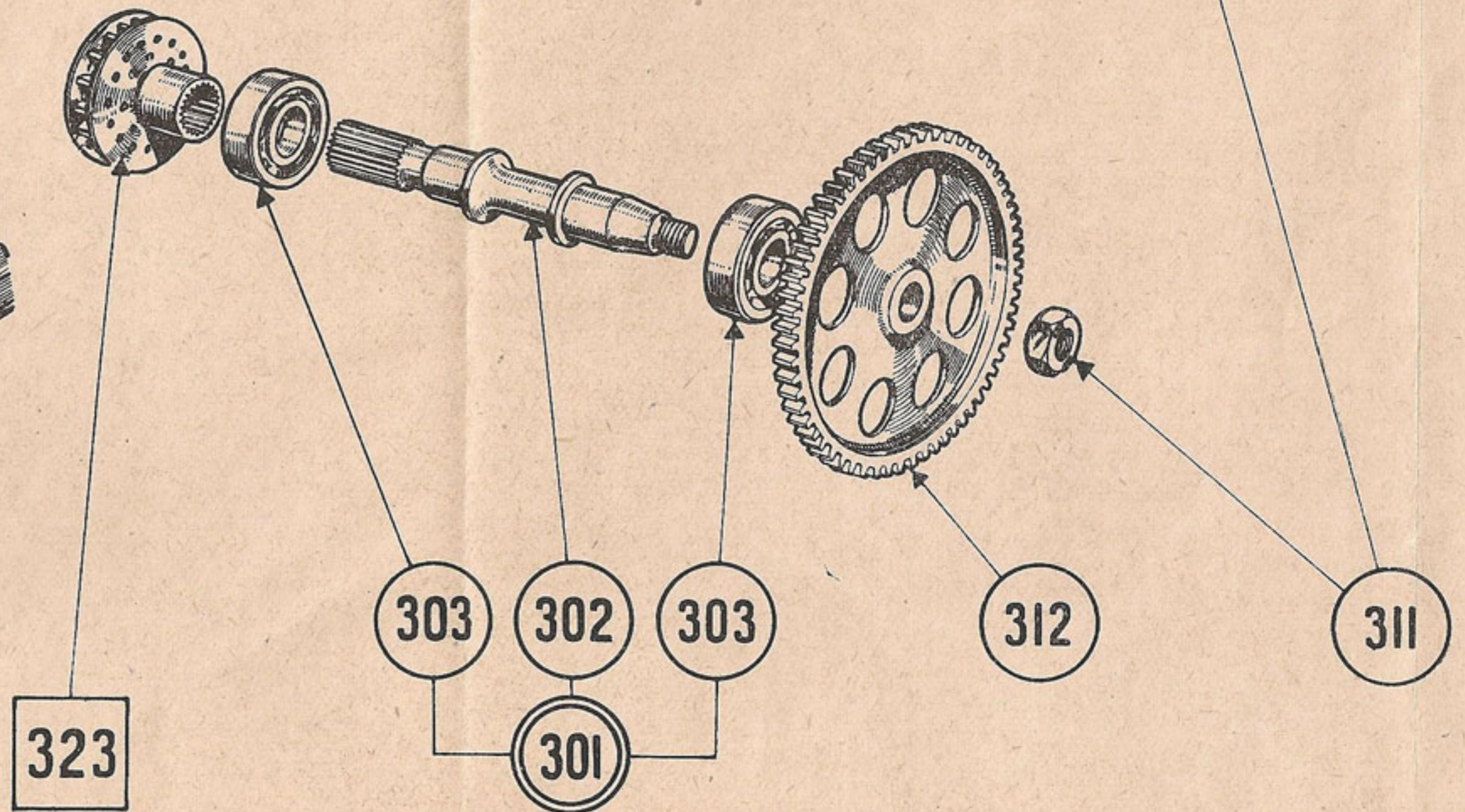


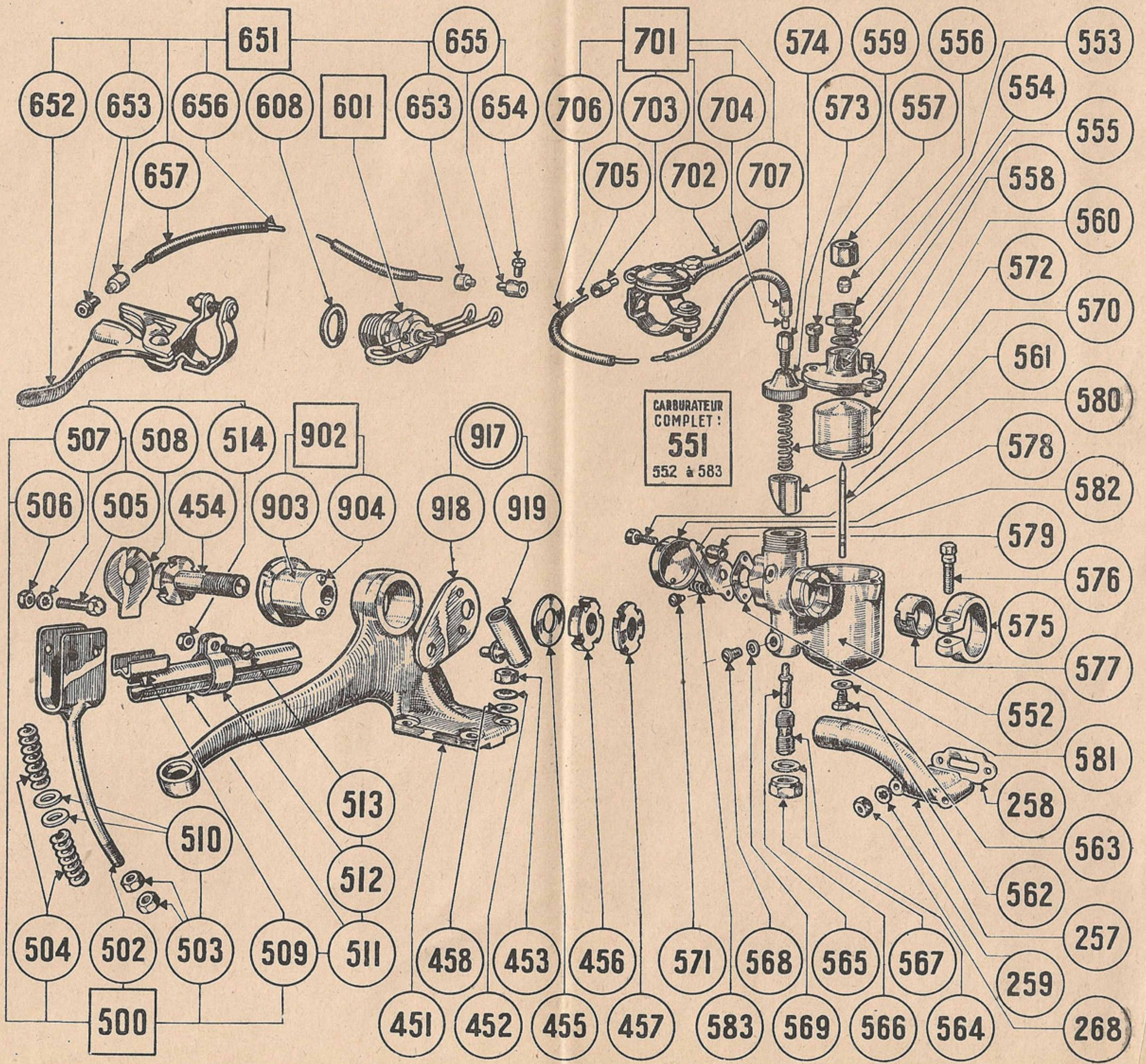


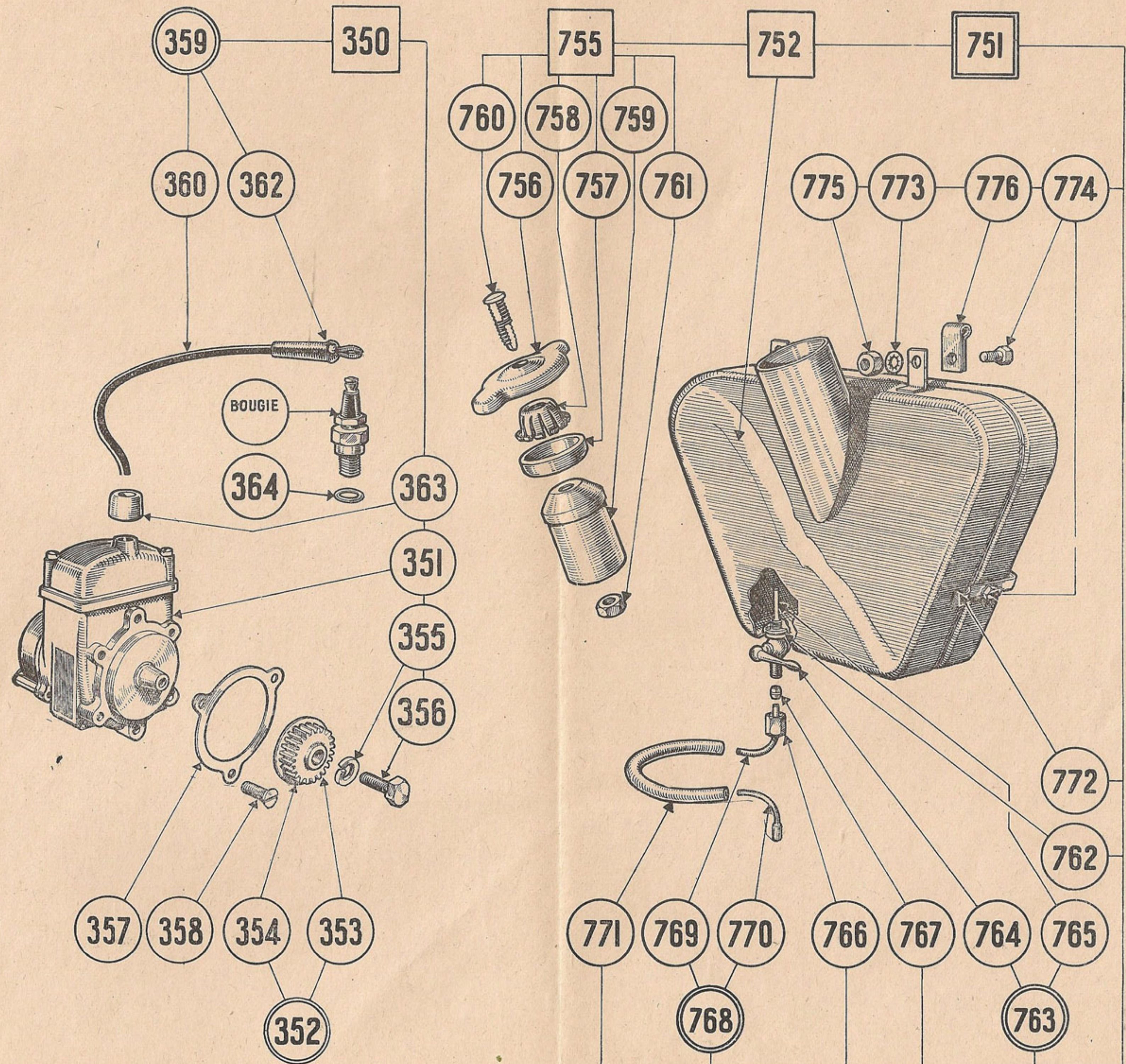
Vue de 3/4 AR
du côté de la roue

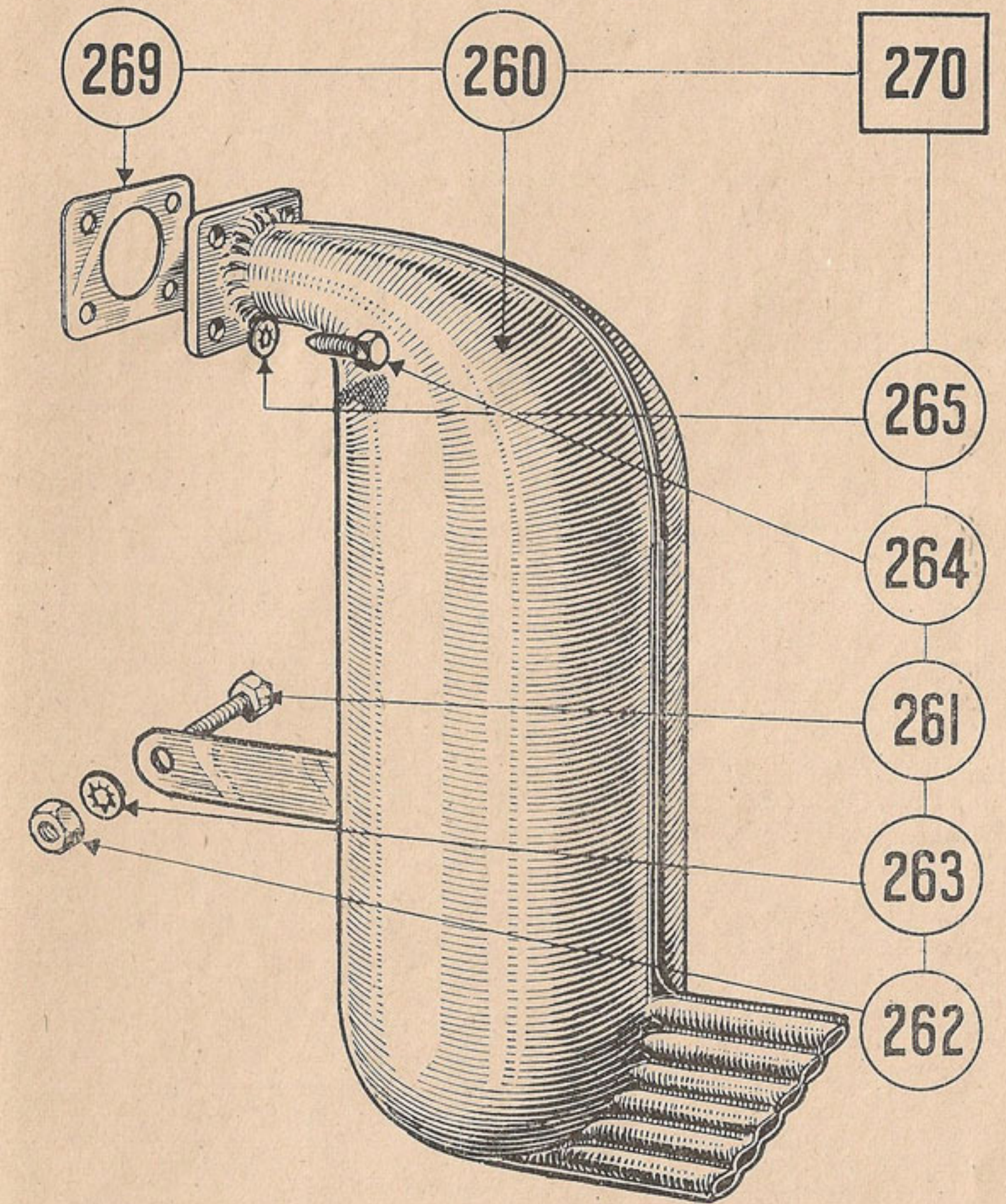
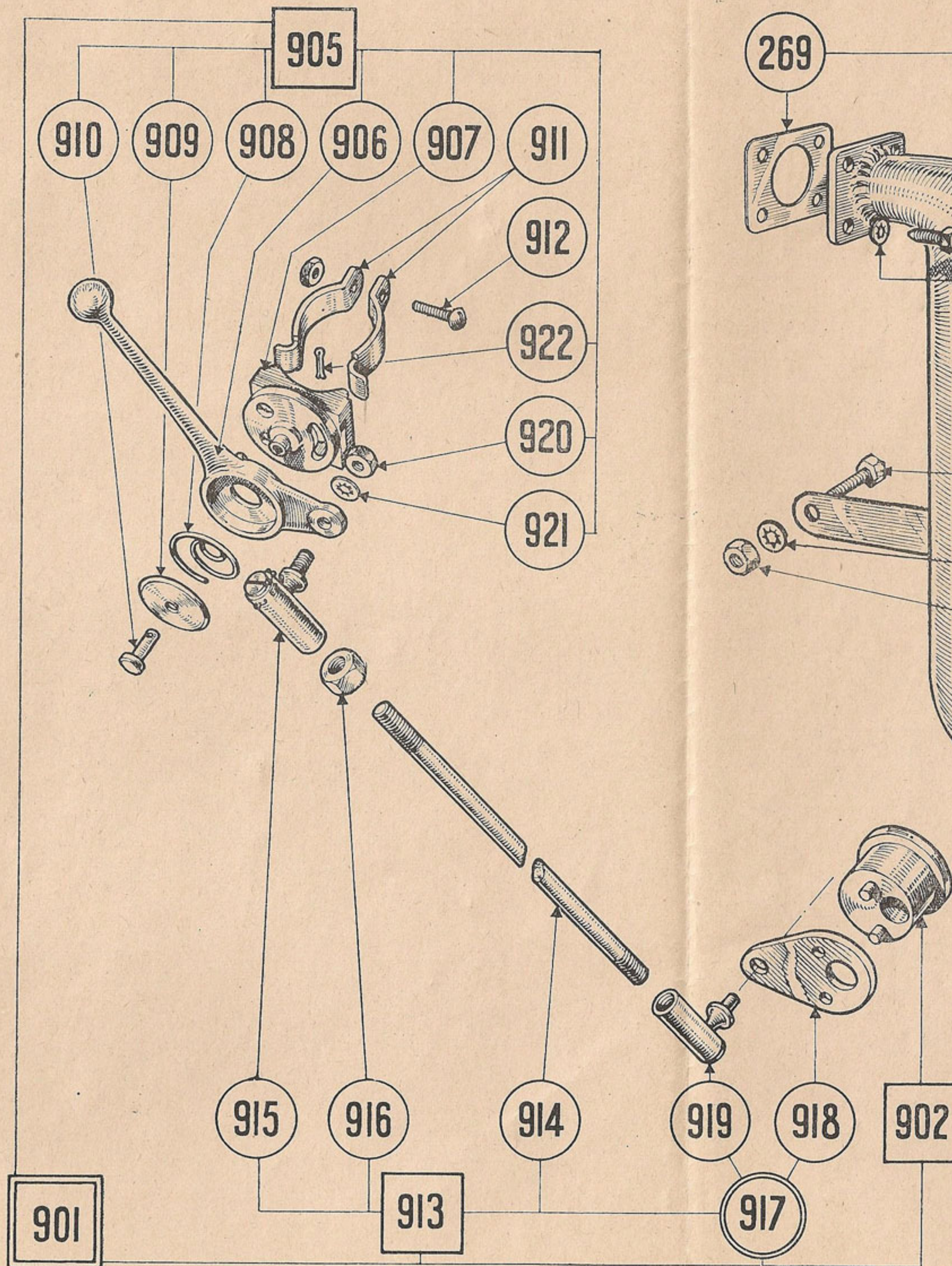


Vue de 3/4 avant









Les rotules 915 et 919 ont été modifiées et ne sont pas conforme à la gravure.

La rotule 915 se compose de :
 923 Tête de rotule et boîte à rotule
 925 Ressort extérieur modèle V

La rotule 919 se compose de :
 924 Boîte à rotule
 925 Ressort extérieur modèle V

La tête de rotule est fournie rivée sur la came 918.



ABG