

# ABG VAP

## ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 300.000.000 DE FRANCS

Pour les commandes et les demandes de renseignements,  
s'adresser à votre agent ou à défaut :

Pour la France et l'Union Française :

Service Commercial VAP  
27, Av. Marceau, COURBEVOIE (Seine)  
ADR. TÉLÉGR. : LABÉGÉ-COURBEVOIE  
TÉLÉPHONE : DÉF. 26-14

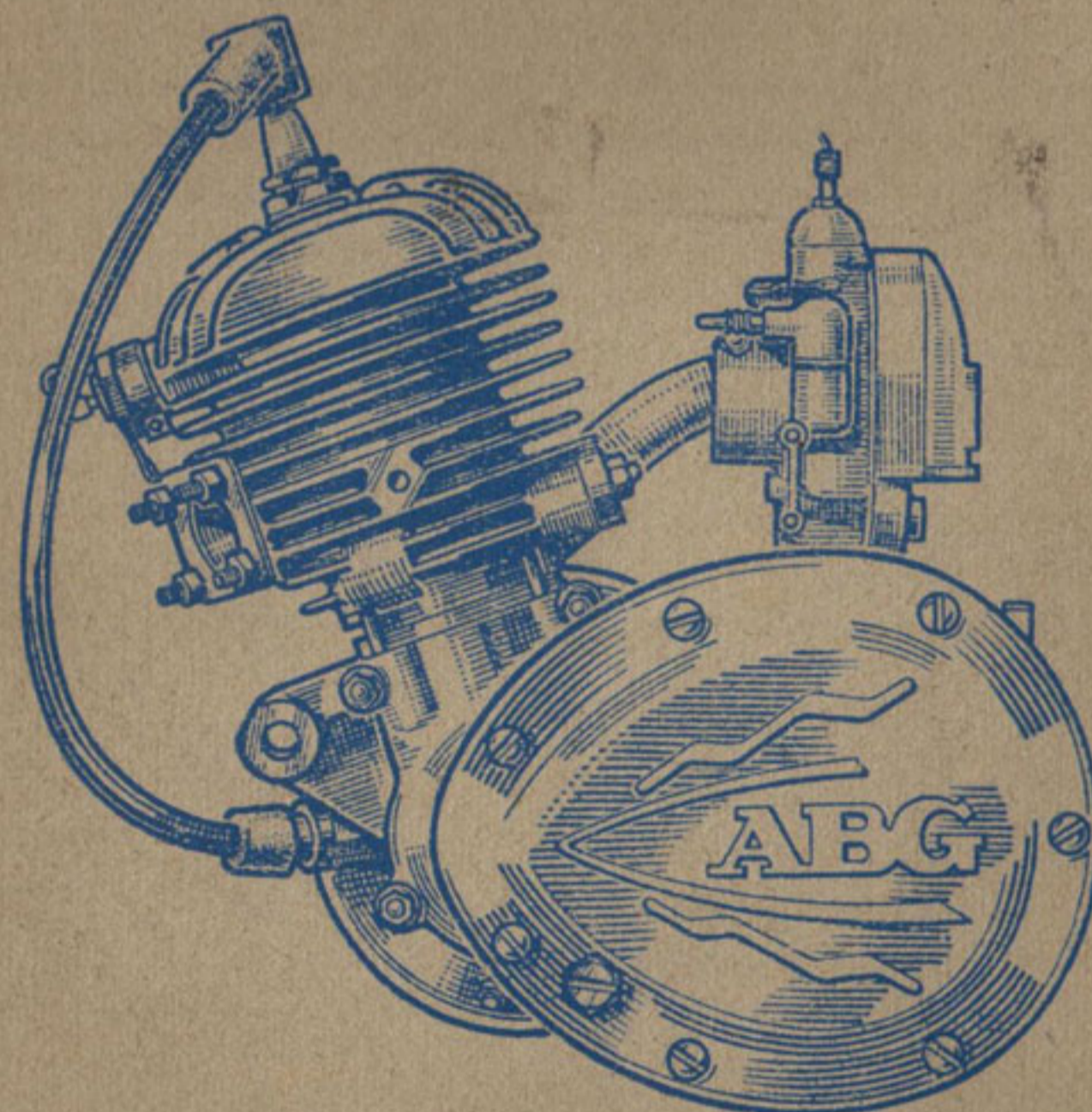
Pour l'Étranger :

Service Exportation  
3, Impasse Thoreton, PARIS-XV<sup>e</sup>  
ADRESSE TÉLÉGRAPH. : LABÉGÉ-PARIS  
TÉLÉPHONE : VAU. 68-40

O C E R P

52, rue Taitbout  
PARIS  
2-54

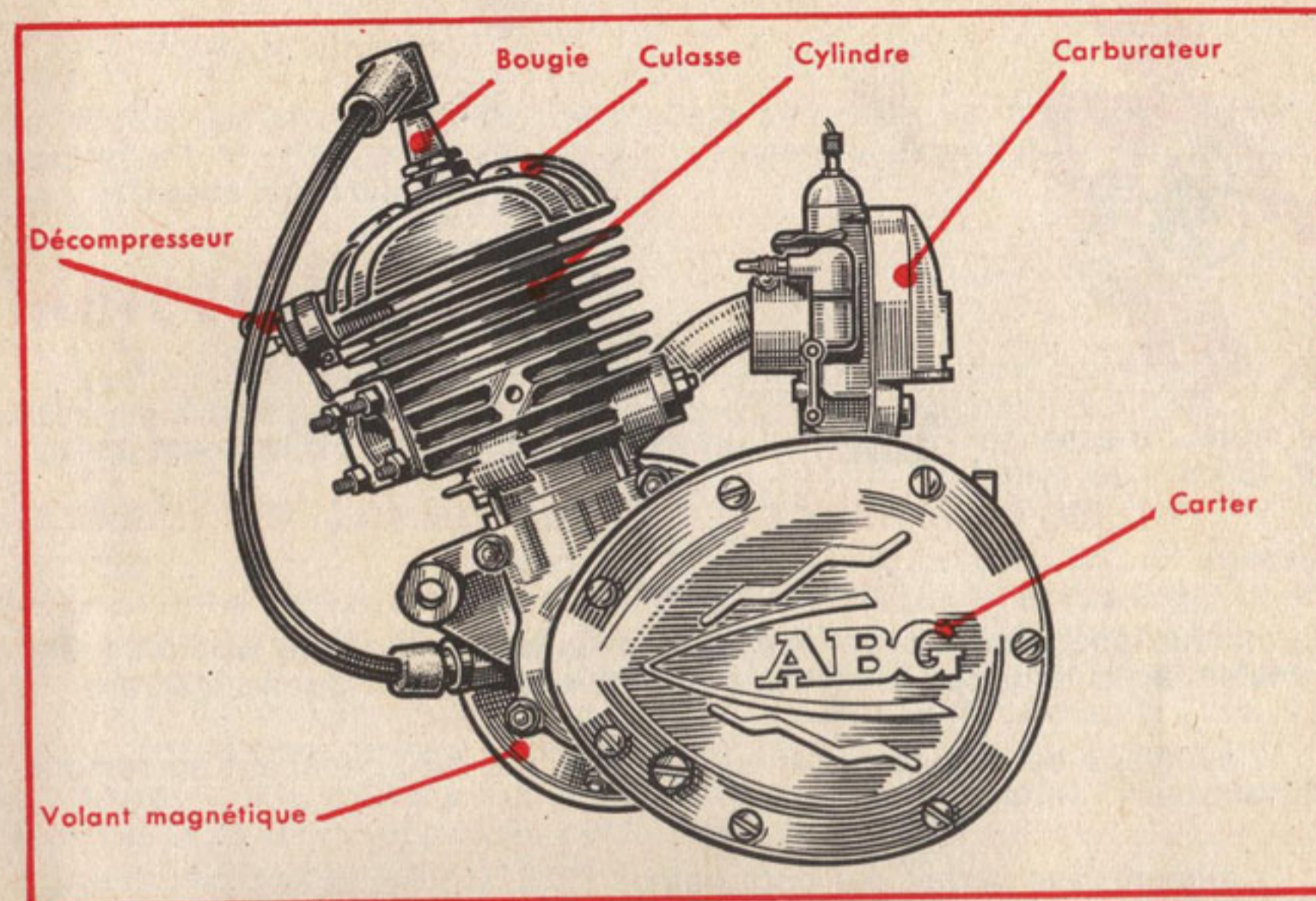
# NOTICE D'ENTRETIEN



du moteur

# ABG VAP

TYPE **B**



## PRÉSENTATION DU MOTEUR

**ABG  
VAP**

*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 **ABG VAP** est un monocylindre à refroidissement par air de 48 cm<sup>3</sup> de cylindrée.

Alésage ..... 40 mm Course ..... 38 mm

Ce moteur fonctionne suivant le cycle à deux temps. Il est du type à double transfert avec lumières d'admission et d'échappement sur le cylindre

L'allumage est assuré par volant magnétique ABG, donnant également l'éclairage.

L'alimentation se fait par carburateur ZÉNITH type 12 MS (1) ou ABG, type VIEL.

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 le départ à froid.

Le carburateur ZÉNITH est du type 12 MS. Il comporte une cuve à niveau constant, un gicleur et un boisseau de réglage de l'admission des gaz ; mais, contrairement au carburateur ABG, le volet d'obturation de la prise d'air n'est pas automatique ; il doit être commandé soit directement sur le carburateur, soit sur le guidon au moyen d'une manette spéciale.

Le moteur ABG/VAP peut se présenter sous **3 versions** différentes, tout en conservant sensiblement le même aspect monobloc extérieur et la même fixation. Ces 3 versions sont repérées respectivement par les **lettres A, B, ou G poinçonnées sur le carter.**

### TYPE A

(Monovitesse - sans embrayage). Un petit levier n° 2043, ne pouvant se manœuvrer qu'à l'arrêt du cyclomoteur, permet d'accoupler ou de désaccoupler le moteur.

### TYPE B (Monovitesse)

Il est équipé avec un embrayage à disques pouvant se manœuvrer du guidon au moyen d'une manette. Cet embrayage est utilisable aussi bien en marche qu'à l'arrêt.

(1) Pour certains pays, le moteur est réglé à puissance réduite en conformité avec les règlements en vigueur, et dans ce cas le moteur est équipé avec carburateur ZÉNITH 10 MS. et cylindre spécial.

En France, des cyclomoteurs avec moteurs A ont été équipés avec des moteurs à puissance réduite (cylindre spécial).

### TYPE G (Deux vitesses)

Outre l'embrayage du B, ce modèle comporte un train de pignons permettant de changer de vitesse à un moment quelconque de l'utilisation. **Les vitesses sont au nombre de 2.**

### COMMANDES DU MOTEUR

Les commandes du moteur sont montées sur le guidon du cyclomoteur. Elles peuvent être du type à manette ou du type à poignée tournante.

### COMMANDES COMMUNES AUX 3 TYPES A, B ET G :

- commande des gaz reliée par câble au boisseau du carburateur dont elle règle la levée : course min. du câble : 12 mm - diamètre : 12/10 ;
- commande de décompresseur reliée par câble à l'étrier du décompresseur et permettant d'ouvrir ou de fermer la soupape de ce dernier : course min. du câble : 10 mm - diamètre : 12/10.

**Nota.** - Une manette supplémentaire peut exister quand le carburateur est doté d'un volet d'air commandé du guidon.  
Course min. du câble : 20 mm - diamètre : 12/10.

### COMMANDE SPÉCIALE AU TYPE B :

#### Commande d'embrayage

Il s'agit d'une manette à encliquetage montée sur le guidon, et reliée par câble au levier 2083 placé sur le carter moteur.

Course min. du câble : 18 mm - diamètre : 15/10.

### COMMANDE SPÉCIALE AU TYPE G :

#### Commande de changement de vitesse (fig. n° 2 page 10)

Elle se fait au moyen d'une poignée tournante spéciale (F) jumelée avec une manette (M) de débrayage. Cette manette verrouille la poignée dans les 3 positions :

- 1<sup>re</sup> vitesse - point mort - 2<sup>e</sup> vitesse (prise directe).

Le conducteur est ainsi obligé de débrayer pour changer de vitesse. Le point mort correspond à la marche sans moteur.

La 2<sup>e</sup> vitesse (ou prise directe) correspond aux allures normales de route.

La 1<sup>re</sup> vitesse est utilisable dans les côtes.

La poignée de commande est reliée, par câble H, D et E, au levier des vitesses n° 2111 (K) et au levier de débrayage n° 2083 (placés sur le carter).

Le levier des vitesses n° 2111 (K) a 3 positions :

vers le haut .....	2 <sup>e</sup> vitesse
horizontal .....	point mort
vers le bas .....	1 <sup>re</sup> vitesse

**Commande de vitesse :** Course du câble : 6 mm de part et d'autre du point mort - diamètre : 15/10.

**Commande de débrayage :** Même course et diamètre que sur type B.



## MISE EN ROUTE

### 1<sup>o</sup> - QUEL QUE SOIT LE TYPE DU MOTEUR

a) S'assurer que le niveau d'huile dans le carter du démultiplicateur est correct, l'huile devant affleurer le trou de remplissage (le moteur étant d'aplomb). (Fig. 1, page 7).

b) Faire le plein du réservoir avec un mélange essence-huile à raison de 7% d'huile dans l'essence (proportion d'huile portée à 10% pendant la période de rodage).

Ce mélange doit être préparé soigneusement (voir chapitre GRAISSAGE) pour éviter tout ennui de carburation.

Fermer à la main le volet d'air du carburateur, soit directement sur le carburateur, soit au moyen de la manette quand il en existe une prévue à cet effet.

Ouvrir le robinet du réservoir d'essence.

### 2<sup>o</sup> - POUR LE MOTEUR TYPE A

Accoupler le moteur en abaissant à fond le petit levier d'accouplement n° 2043 (placé sur le carter)).

Monter sur la bicyclette.

Pédaler pendant quelques mètres en ouvrant le décompresseur à fond. Lorsque la vitesse de 7/8 km/heure est atteinte, lâcher la manette du décompresseur et simultanément ouvrir légèrement les gaz au moyen de la manette tout en continuant de pédaler. Le moteur doit démarrer immédiatement.

### 3<sup>o</sup> - POUR LE MOTEUR TYPE B

Débrayer le moteur.

Monter sur la bicyclette et pédaler quelques mètres. Lorsque la vitesse de 7/8 km/heure est atteinte, embrayer doucement après avoir ouvert légèrement la manette des gaz. Le moteur doit partir à ce moment.

Pour faciliter le démarrage, il est souvent utile d'ouvrir à fond le décompresseur pendant 1 à 2 secondes.

### 4<sup>o</sup> - POUR LE MOTEUR TYPE G

Débrayer le moteur et mettre la poignée de changement de vitesse sur la position 2<sup>e</sup> vitesse.

Monter sur la bicyclette en maintenant la manette sur la position débrayée, et pédaler quelques mètres.

Lorsque la vitesse de 7/8 km à l'heure est atteinte, embrayer doucement après avoir ouvert légèrement la manette des gaz. Le moteur doit partir à ce moment. Pour faciliter le démarrage, il est souvent utile d'ouvrir à fond le décompresseur pendant 1 à 2 secondes.

## IMPORTANT

**Pour les MOTEURS A, B ou G équipés avec carburateur ZÉNITH.**  
Après avoir parcouru 200 mètres environ, le moteur étant bien lancé, ne pas oublier de dégager le volet d'air du carburateur en lâchant la manette de commande de ce volet (lorsque celle-ci existe) ou en mettant pied à terre (lorsque cette commande n'existe pas). Pour les moteurs avec carburateur ABG, cette manœuvre de dégagement est automatique et, pour la provoquer, il suffit de manœuvrer rapidement la commande des gaz dans un mouvement de va-et-vient.

**REMARQUE.** - Pour une remise en route immédiatement après un arrêt, quand le moteur est chaud, il n'est pas utile de fermer le volet de prise d'air du carburateur. Cette manœuvre peut être au contraire nuisible, surtout lorsque la température extérieure est élevée.



## QUELQUES CONSEILS

Les variations de régime du moteur, et par conséquent de vitesse du cyclomoteur, s'obtiennent en manœuvrant la manette des gaz. Dans les côtes, si le moteur fatigue, aidez-le en pédalant de temps en temps.

### UTILISATION RATIONNELLE DU DÉBRAYAGE

Le moteur A ne possède pas de débrayage, mais peut être désaccouplé ou accouplé **uniquement à l'arrêt.**

Ce dispositif a pour but de libérer le cycle du moteur, en cas de non-utilisation de ce dernier (manque d'essence, panne, etc).

En aucun cas, la manœuvre ne doit être faite en marche.

Les moteurs B et G sont dotés d'un embrayage à disques pour lequel il est recommandé :

- d'éviter de débrayer sans avoir ralenti suffisamment le moteur ;
- d'éviter d'embrayer brutalement en laissant revenir d'un seul coup la manette de débrayage ;
- d'éviter d'embrayer à demi, en maintenant trop longtemps la manette non engagée à fond ;
- d'éviter de rouler avec un cyclomoteur sur lequel le réglage de la commande d'embrayage est défectueuse.

### CHANGEMENT DE VITESSE

Les moteurs G sont dotés d'un changement de vitesse.

La commande des vitesses est conçue pour exécuter le triple mouvement : débrayage, changement de vitesse, embrayage, très facilement et presque dans le même temps.

Il ne faut donc pas hésiter à se servir des 2 vitesses ; aussi, dès que le régime du moteur faiblit sensiblement (montée, vent), il faut passer en

1<sup>re</sup> vitesse. Mais ne pas oublier de revenir en 2<sup>e</sup> vitesse aussitôt que le moteur a tendance à tourner trop vite.

## PÉRIODE DE RODAGE

Avec un moteur neuf (ou un moteur réparé), il est recommandé d'observer les précautions suivantes pendant le rodage (**au moins 500 km**) :

- a) augmenter la proportion d'huile dans l'essence : 10% ;
- b) ne jamais pousser le moteur à fond, surtout dans les montées ;
- c) réduire la vitesse en palier à 30 km/heure pour les moteurs normaux, et à 20 km/heure pour les moteurs spéciaux à puissance réduite, et aider le moteur dans les côtes en pédalant ;
- d) procéder à une vérification en resserrant tous les écrous et vis après quelques heures de fonctionnement, le moteur étant chaud ;
- e) effectuer le premier décalaminage, pot d'échappement inclus, dès la fin de la période de rodage.

Dans la marche en descente, réduire les gaz, laisser le moteur embrayé (pour les types B et G) et freiner de temps en temps. On peut utiliser le décompresseur comme moyen de freinage, mais ne pas oublier de l'ouvrir franchement et à fond. Ne jamais le manœuvrer à demi, afin d'éviter de brûler la soupape du décompresseur.



## GRAISSAGE

Deux graissages sont à prévoir :

- 1<sup>o</sup> - graissage de la partie moteur proprement dite ;
- 2<sup>o</sup> - graissage du démultiplicateur auquel s'ajoute l'embrayage pour le B et l'embrayage et le changement de vitesse pour le G.

### a) PARTIE MOTEUR.

Le graissage s'effectue par mélange d'huile à l'essence. Ce mélange doit être très intime, et demande à être préparé au préalable dans un récipient avant de le verser dans le réservoir du cyclo-moteur.

Il sera agité jusqu'à complète mixtion et versé très propre dans le réservoir. 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 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 bleuâtre. En période de rodage, cette fumée sera plus abondante.

## Qualité d'huile

Il est recommandé d'utiliser pour le mélange essence-huile des huiles épaisses d'excellente qualité, répondant aux caractéristiques SAE 40 à 50.

b) **GRAISSAGE DU DÉMULTIPLICATEUR** (embrayage et changement de vitesse).

Le démultiplicateur doit être graissé avec une huile plus fluide que celle employée pour le graissage du moteur (caractéristique SAE 20 à 30).

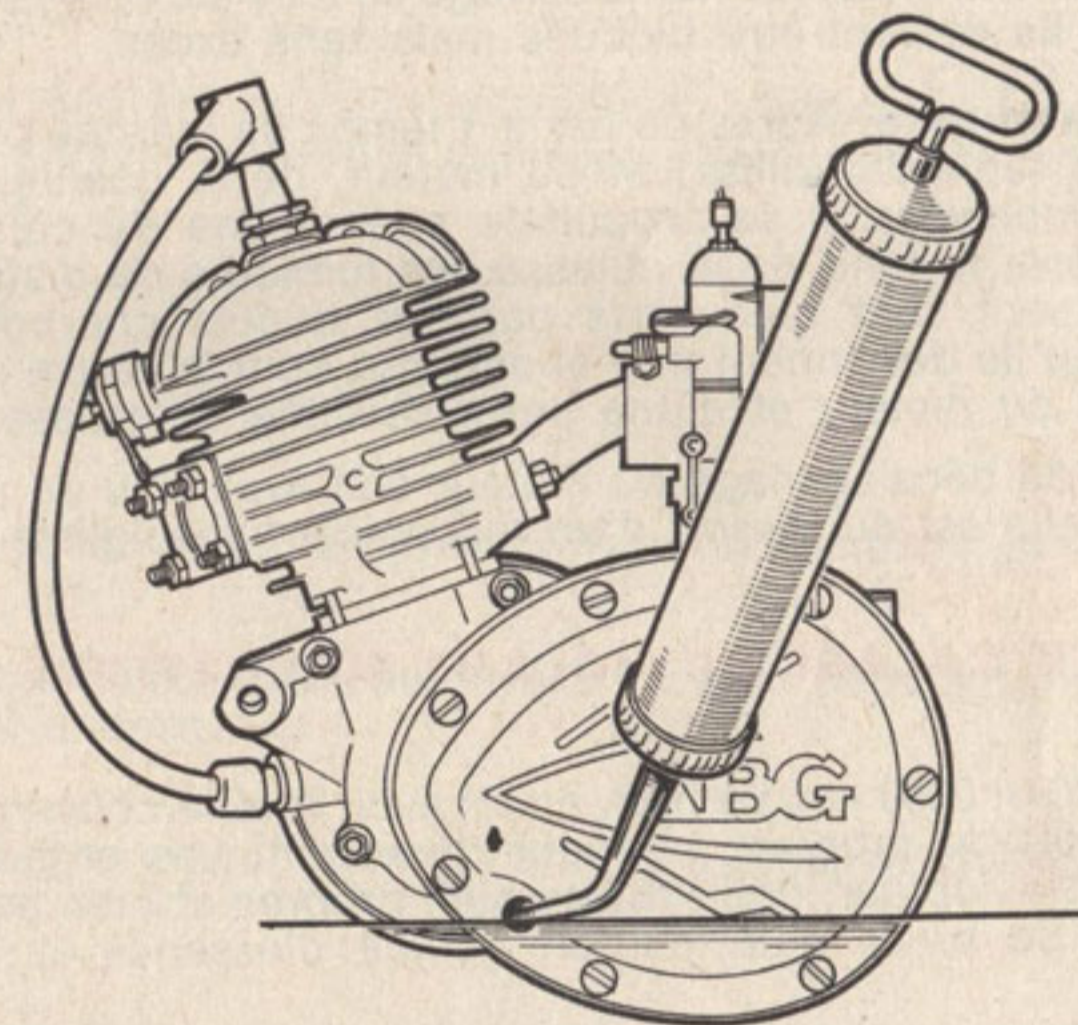


Fig. 1

Le graissage s'effectue en versant l'huile avec une seringue, dans le carter, par l'orifice (voir figure 1) situé à la partie basse du couvercle du carter; le cyclomoteur étant placé sur terrain plat.

Le niveau d'huile doit affleurer cet orifice.

La vérification du niveau est à effectuer tous les 500 km. Il est bon cependant de le vérifier plus souvent.

Le volant magnétique n'est pas à graisser. Un tampon de feutre n° 388 imbibé de graisse assure, pour 10.000 km au moins, le graissage de la came du rupteur.

**Nota.** - On trouve maintenant dans le commerce des huiles prédiluées qui se mélangent instantanément à l'essence, sans qu'il soit nécessaire d'agiter le mélange. Ces huiles, quoique d'apparence plus fluides, sont à base d'huile répondant aux caractéristiques SAE 40 à 50.



## 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, de la qualité de l'huile et de l'essence employées, il se produit le phénomène du calaminage : le sommet du piston, le fond de la culasse, les lumières de distribution 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 1500 km et elle est du ressort d'un mécanicien spécialiste.

## ENTRETIEN ET CALAGE DU VOLANT MAGNÉTIQUE

Tous les 1500 et 2000 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 platinées du rupteur s'effectue au moment où le repère du rotor coïncide avec le repère gravé sur le bossage de la borne d'allumage.

L'écartement des vis platinées à la pleine ouverture doit être compris entre 0 mm 3 et 0 mm 4. A l'occasion du réglage des vis platinées, vérifier le calage de l'avance.

Le calage du volant sur le vilebrequin doit provoquer l'ouverture des vis platinées de + 33° environ avant le point mort haut (avance à l'allumage), ce qui correspond à 3 - 3,2 mm sur la course du piston.

## ÉCLAIRAGE

La bobine d'éclairage du volant magnétique est prévue pour l'emploi de lampes 6 Volts, 1 Ampère à l'avant, et 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 vie de celle-ci en dépend.

## BOUGIE

Tous les 1500 à 2000 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).

**Nota.** - Les moteurs ABG/VAP sont livrés neufs 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.

## DÉMULTIPLICATION (moteurs A, B et G)

Tous les 500 km ou plus souvent, si le bruit de fonctionnement des engrenages s'intensifie, vérifier le niveau d'huile comme indiqué au chapitre « graissage ».

## EMBRAYAGE (moteurs B et G)

Vérifier de temps en temps le réglage de l'embrayage en opérant ainsi :

Le moteur arrêté étant débrayé à fond, le pédalage ne doit nécessiter aucun effort anormal.

Le moteur en marche étant embrayé à fond, ne doit pas s'emballer, et doit entraîner franchement la bicyclette.

Si le dérèglement est peu important, on peut le corriger simplement en agissant sur la vis creuse n° 1158 de réglage de tension du câble de commande.

En dévissant cette vis, on tend à avancer le moment du débrayage et à le rendre plus complet.

En vissant, on tend au contraire à avancer le moment de l'embrayage et à le rendre plus effectif.

En faisant le réglage, on doit laisser subsister un léger jeu (une garde) à la manette sur guidon.

Si on ne peut par ce réglage obtenir le fonctionnement correct de l'embrayage, il y a lieu de consulter un spécialiste.

## CHANGEMENT DE VITESSE (pour le type G)

Vérifier de temps en temps la commande du changement de vitesse.

La poignée tournante ABG de changement de vitesse peut avoir 3 positions (voir figure 2).

**Une position moyenne** correspond au point mort. Dans ce cas, le petit levier (K) (n° 2111) placé sur le moteur doit être en position horizontale et, si l'on entraîne la bicyclette, le moteur ne doit pas tourner.

**Deux positions extrêmes** correspondent aux 2 vitesses du moteur. La 2<sup>ème</sup> vitesse correspond à la position vers le haut du levier, la 1<sup>ère</sup> vitesse correspond à la position vers le bas du levier.

Pour chacune de ces positions, le tourillon (B) d'accrochage des câbles du petit levier (K) doit se déplacer de 5 mm soit d'un côté soit de l'autre de sa position moyenne, pour que les tétons d'entraînement soient bien engagés dans leurs logements.

Dans ces 2 cas, si l'on entraîne la bicyclette, le volant magnétique doit tourner.

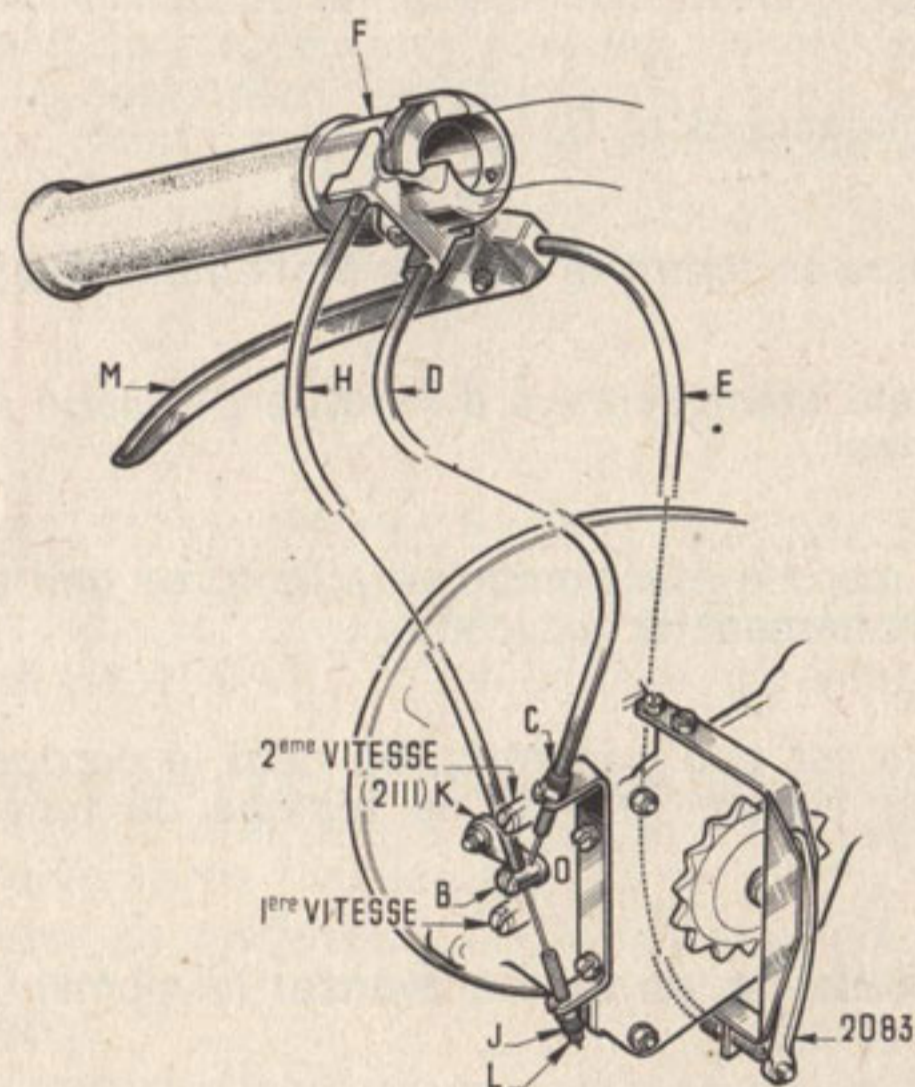


Fig. 2

Une vérification rapide du bon réglage de la commande de vitesse consiste, le levier (K) étant au point mort, de vérifier la tension des câbles à proximité du tourillon. Si les câbles sont bien tendus, le réglage est bon. Sinon, agir sur les vis creuses L et C intéressées traversées par le câble détendu pour redonner à celui-ci sa tension normale.

## NOMENCLATURE DES PIÈCES DE RECHANGE

pour moteur

**ABG  
YAP**

types A - B et G

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur		
		Type A	Type B	Type G
<b>CARTER COMPLET</b> .....				
composé de :				
1/2 carter côté volant .....	{ 2001 A 2001 B 2001 G	1 0 0	0 1 0	0 0 1
1/2 carter côté réducteur .....	{ 2002 A 2002 B 2002 G 2003 A 2003 B 2003 G	1 0 0 1 0 0	0 1 0 0 1 0	0 0 1 0 0 1
Pied de centrage .....	1020	2	2	2
Tirant de fixation de cylindre .....	109	4	4	4
Goujon de 5 x 27 .....	2004	2	2	2
Goujon de 5 long. 56 .....	2005	1	1	1
Goujon de 5 long. 68 .....	2006	1	1	1
Goujon de 5 x 20 .....	2202	1	1	1
Goujon de 5 x 25 .....	2203	1	1	1
Goujon de 8 x 16 .....	2204	2	2	2
Rondelle Blocfor 5 i .....	507	10	10	10
Ecrou H 5 .....	506	10	10	10
Rondelle Blocfor 8 e .....	2205	2	2	2
Ecrou H 8 .....	1172	2	2	2
Joint des 1/2 carters .....	2007	1	1	1
Couvercle de carter .....	2008	1	1	1
Joint du couvercle .....	2009	1	1	1
Vis de fixation de 5 x 10 .....	2207	7	7	7
Rondelle Blocfor 5 i .....	507	7	7	7
Bouchon de niveau .....	1018	1	1	1
Joint du bouchon .....	1019	1	1	1
<b>EMBIELLAGE ET VILEBREQUIN complets</b> comprenant :	2011	0	0	0
Embiellage nu (1) composé de :	2021	0	0	0
Aiguilles de 2,5 x 9,8 (tête) .....	158	22	22	22
Bielle .....	2012	1	1	1
Maneton .....	2013	1	1	1
Rondelle tête de bielle .....	2014	2	2	2
Rondelle d'appui .....	2015	2	2	2
1/2 vilebrequin côté pignon .....	2016	1	1	1
1/2 vilebrequin côté volant .....	2017	1	1	1
Axe de piston .....	153	1	1	1
Aiguilles de 2 x 9,8 (pied) .....	155	19	19	19
Rondelle de pied .....	156	2	2	2
Roulement 15 x 35 x 11 (6202) .....	162	2	2	2
Bague anti-fuite 15 x 25, 5 x 46 .....	2038 (2)	1	1	1
Support de bague anti-fuite .....	2039 (2)	1	1	1
Rondelle d'appui du support de bague anti-fuite .....	2040 (2)	1	1	1

(1) Les pièces constitutives ne sont pas fournies séparément.

(2) Ces pièces remplacent les pièces n° 2018 - rondelle d'étanchéité ;

— — — — — n° 2019 - rondelle d'appui ;

— — — — — n° 2020 - rondelle d'entretoise de roulement, qui ont été montées dans les premières séries de moteurs.

Pour la rechange, nous ne fournissons que le jeu complet 2038 - 2039 - 2040 - en remplacement des 3 mêmes pièces.

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur		
		Type A	Type B	Type G
Circlips .....	2208	2	2	2
Pignon moteur .....	2022	1	1	1
Rondelle frein .....	1208	1	1	1
Ecrou H 10 p. 100 h = 5 .....	311	1	1	1
Joint d'étanchéité côté volant .....	1109	1	1	1
PISTON COMPLET comprenant :	184	1	1	1
└ Piston nu avec ergot .....	194	1	1	1
└ Segment .....	205	2	2	2
└ Circlips 12 i .....	206	2	2	2
CYLINDRE fonte complet comprenant :	181	1	1	1
└ Cylindre nu .....	141	1	1	1
└ Goujon de 5 x 12 .....	240	6	6	6
└ Joint de cylindre .....	252	1	1	1
CULASSE .....	180	1	1	1
└ Ecrou de culasse .....	255 H	4	4	4
└ Rondelle 6,25 x 14 x 1 .....	256	4	4	4
BOUGIE .....	1211	1	1	1
└ Joint de bougie .....	364	1	1	1
DÉCOMPRESSEUR complet .....	601	1	1	1
└ Joint .....	364	1	1	1
└ Déflexeur .....	609	1	1	1
FIL D'ALLUMAGE complet comprenant :	1413	1	1	1
└ Câble longueur 0 m 320 .....	1215	1	1	1
└ Embout de fil .....	1414	1	1	1
└ Capuchon (côté volant) .....	365	1	1	1
└ Capuchon (côté bougie) .....	1412	1	1	1
PIPE D'ADMISSION (1) { droite .....	2023	1	1	1
└ d'équerre .....	2153	1	1	1
└ Joint de pipe .....	182	1	1	1
└ Ecrou H 5 .....	506	6	6	6
└ Rondelle Blocfor 5 i .....	507	6	6	6
└ Joint d'échappement .....	189	1	1	1
└ Bague isolante de carburateur .....	190	1	1	1
└ Joint papier sous stator .....	2024	1	1	1
└ Joint d'étanchéité du volant (15 x 24 x 7) .....	1109	1	1	1
RÉDUCTEUR				
└ Engrenage réducteur (Roue nue) .....	2025	1	0	0
└ Arbre de réducteur .....	2026	1	0	0
└ Circlips 42 i .....	2210	1	1	1
└ Roulement 20 x 42 x 8 .....	2027	1	1	1
└ Circlips 20 e .....	2209	1	1	1
└ Circlips 15 e .....	1077	2	1	0
└ Rondelle d'étanchéité .....	2028	1	1	1
└ Roulement 15 x 32 x 8 .....	2211	1	1	1
└ Circlips 32 i .....	2212	1	1	1
└ Joint d'étanchéité 20 x 32 x 7 .....	2029	1	1	1
└ Pignon de chaîne 15 dents .....	2030	1	1	1
└ Circlips 14 e .....	2213	1	1	1
ACCOUPLLEMENT complet comprenant :	2031	1	0	0
└ Flasque d'accouplement .....	2032	1	0	0
└ Ergot .....	2033	6	0	0
└ Tige d'accouplement complète compo- sée de .....	2034	1	0	0
└ Tige nue .....	2035	1	0	0
└ Entretoise de tige .....	2036	1	0	0
└ Ecrou H 4 .....	1088	1	0	0
└ Ressort .....	2037	1	0	0

(1) Pour les moteurs à puissance réduite livrés dans certains pays, la pipe est spéciale : référence 2143.

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur		
		Type A	Type B	Type G
SUPPORT DE LEVIER d'accouplement, complet comprenant :				
└ Support nu .....	2041	1	0	0
└ Levier d'accouplement .....	2042	1	Voir plus bas	
└ Axe du levier .....	2043	1	0	0
└ Axe du levier .....	2044	1	Voir plus bas	
EMBRAYAGE-REDUCTEUR .....	2051	0	1	1
ROUE D'EMBRAYAGE complète comprenant :				
└ Roue nue (engrenage réducteur) .....	2025	V. page 12	1	1
└ Bague .....	2053	0	1	1
└ Goujons .....	2054	0	1	1
└ Rondelle Blocfor 5 i .....	507	0	3	3
└ Ecrou H 5 .....	506	0	3	3
└ Cuvette de ressort d'embrayage .....	2055	0	6	6
└ Ressort d'embrayage .....	2056	0	6	6
└ Flasque intérieur .....	2057	0	1	1
└ Disque à encoches extérieures .....	2058	0	2	2
└ Disque à cannelures intérieures .....	2059	0	3	3
ENSEMBLE FLASQUE extérieur comprenant :	2061	0	1	1
└ Flasque .....	2062	0	1	1
└ Support de levier intermédiaire .....	2063	0	3	3
└ Levier intermédiaire .....	2064	0	3	3
└ Entraîneur intérieur .....	2065	0	1	1
└ Arbre d'embrayage .....	2066	0	1	0
└ Circlips 12 e .....	2214	0	1	0
└ Circlips 11 e .....	2215	0	1	1
└ Rondelle de butée 12,1 x 20 x 1 .....	2068	0	1	0
BUTÉE DE DÉBRAYAGE complète compre- nant :				
└ Cuvette .....	2071	0	1	1
└ Cône .....	2072	0	1	1
└ Bille de 3,17 .....	2073	0	1	1
└ Coupelle d'assemblage .....	2074	0	10	10
└ Tige de débrayage .....	2075	0	1	1
└ Tige de débrayage .....	2076	0	1	1
SUPPORT DE LEVIER DE DÉBRAYAGE complet, comprenant :				
└ Support nu .....	2081	0	1	1
└ Levier de débrayage .....	2042	V. plus haut	1	1
└ Axe de levier .....	2083	0	1	1
└ Ressort d'appui de butée .....	2044	V. plus haut	1	1
└ Vis H 5 x 8 .....	2085	0	3	3
└ Vis H 5 x 12 .....	2216	1	1	1
└ Rondelle Blocfor 5 i .....	1090	2	2	2
└ Vis de réglage de câble (1158) .....	507	3	3	3
└ Contre-écrou (1138) .....				
└ Les 2 pièces précédentes assemblées ....	1139	0	1	1
└ Ressort de rappel .....	2086	0	1	1
BOITE DE VITESSES				
└ Arbre primaire .....	2087	0	0	1
└ Engrenage de 1 <sup>re</sup> vitesse .....	2088	0	0	1
└ Baladeur .....	2089	0	0	1
└ Engrenage de prise directe (2 <sup>e</sup> vitesse) ..	2090	0	0	1
└ Arbre secondaire complet composé de :	2091	0	0	1
└ Arbre nu .....	2092	0	0	1
└ Bague bronze .....	2093	0	0	2
└ Axe d'arbre secondaire .....	2094	0	0	1
└ Axe de fourchette .....	2095	0	0	1
└ Vis d'arrêt d'axe d'arbre secondaire ..	2096	0	0	1
└ Vis d'arrêt de fourchette .....	2097	0	0	1
└ Fourchette de commande de vitesse ...	2098	0	0	1
└ Bille de 5 .....	2106	0	0	1
└ Ressort .....	2099	0	0	1
└ Goupille fendue de 1,5 x 20 .....	926	0	0	1



Désignation	Numéro Repère	
Couvercle de cuve .....	2166	
Ressort d'appui du stator .....	2167	
Joint de gicleur .....	2168	
Gicleur calibre 55 .....	2169	
Corps de carburateur .....	2171	
Joint de cuve .....	2172	
Clou de joint .....	2173	
Ressort d'arrivée .....	2174	
Butée de retenue .....	2175	
Bague isolante, diamètre intérieur 17 .....	2176	
Bague isolante, diamètre intérieur 19 .....	2177	
Rondelle isolante .....	2178	
Starter .....	2179	
Câble de gaz complet .....	2180	
Arrivée d'essence .....	2181	
Flotteur complet .....	2183	
Vis et contre-écrou de réglage .....	2191	
Chapeau supérieur .....	2194	
Ressort d'obturateur .....	2195	
Vis de commande d'obturateur .....	2196	
Obturateur de ralenti .....	2197	

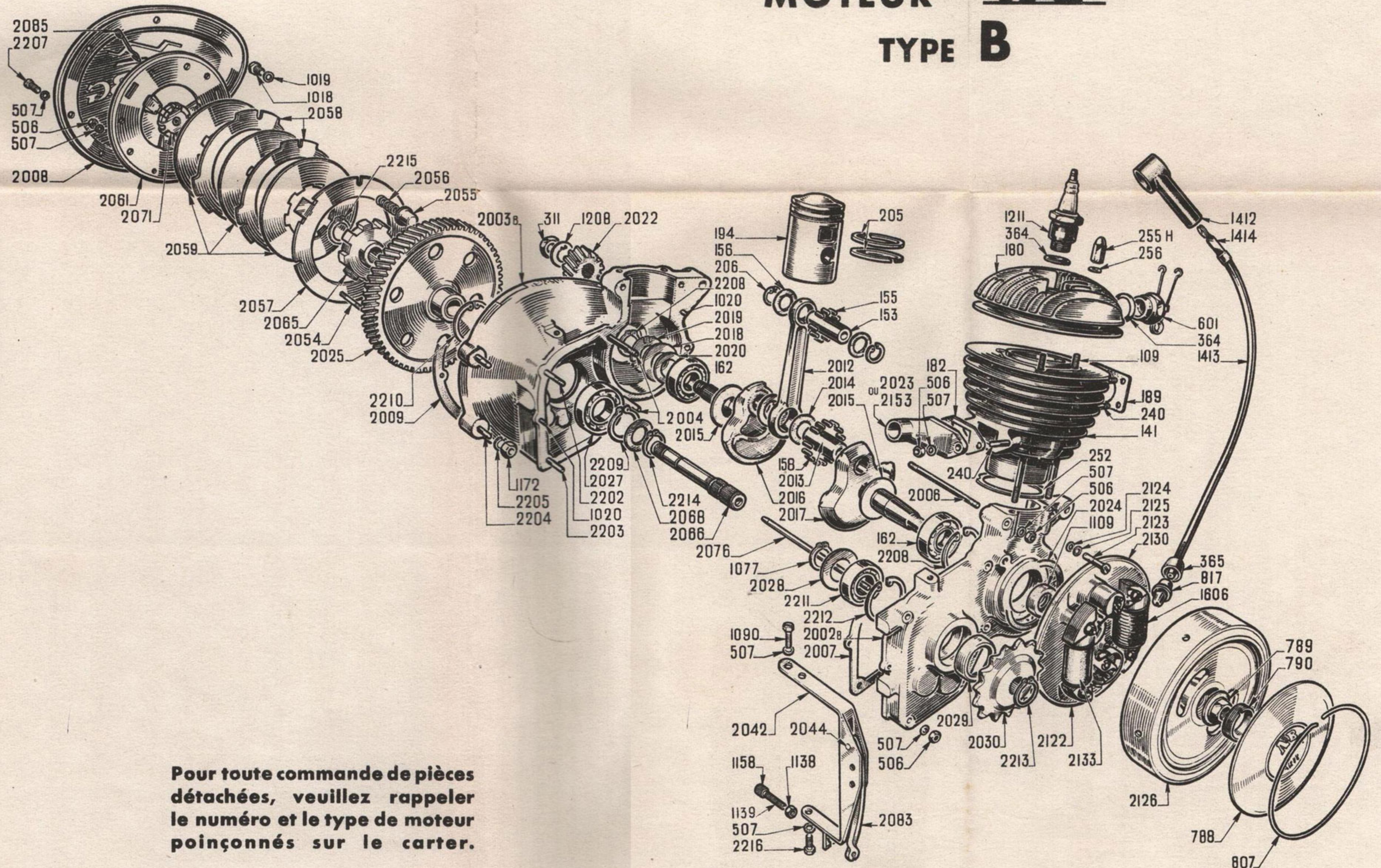
Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur (A, B ou G)
VOLANT MAGNÉTIQUE 4 VGS 150 (dit volant à éclairage rotation gauche)	2121	1
Volant complet avec écrou de fixation .....	2126	1
Rotor .....	790	1
Bague fileté arrache-moyeu .....	789	1
Écrou de rotor .....		
Couvercle de rotor .....	788	1
Jonc de couvercle .....	807	1
<b>STATOR COMPLET</b> .....	<b>2141</b>	<b>1</b>
Stator nu .....	2122	1
Axe de rupteur .....	822	1
Tampon graisseur .....	388	1
Support de rupteur .....	2129	1
Levier de rupteur équipé .....	1607	1
Condensateur .....	2130	1
Fil de connexion du condensateur .....	2134	1
Bobine allumage complète .....	1606	1
Bobine éclairage complète .....	2133	1
Borne allumage haute tension de 14 mm .....	817	1
Joint de borne H.T. .....	819	1
Borne éclairage complète .....	1617	1
Vis de fixation des bobines allumage et éclairage .....	2218	4
Rondelle plate de 5,05 .....	2124	4
Rondelle frein de 5 .....	507	4
Écrou H de 5 .....	1125	4
Joint papier de stator .....	2024	1
Bague d'étanchéité .....	1109	1
Vis de fixation du stator .....	2123	2
Rondelle plate .....	2124	2
Rondelle frein .....	2125	2

### IMPORTANT

Pour toute commande ou demande de renseignements, veuillez rappeler le numéro et le type de moteur poinçonnés sur le carter. Exemple : 510.240 B.

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

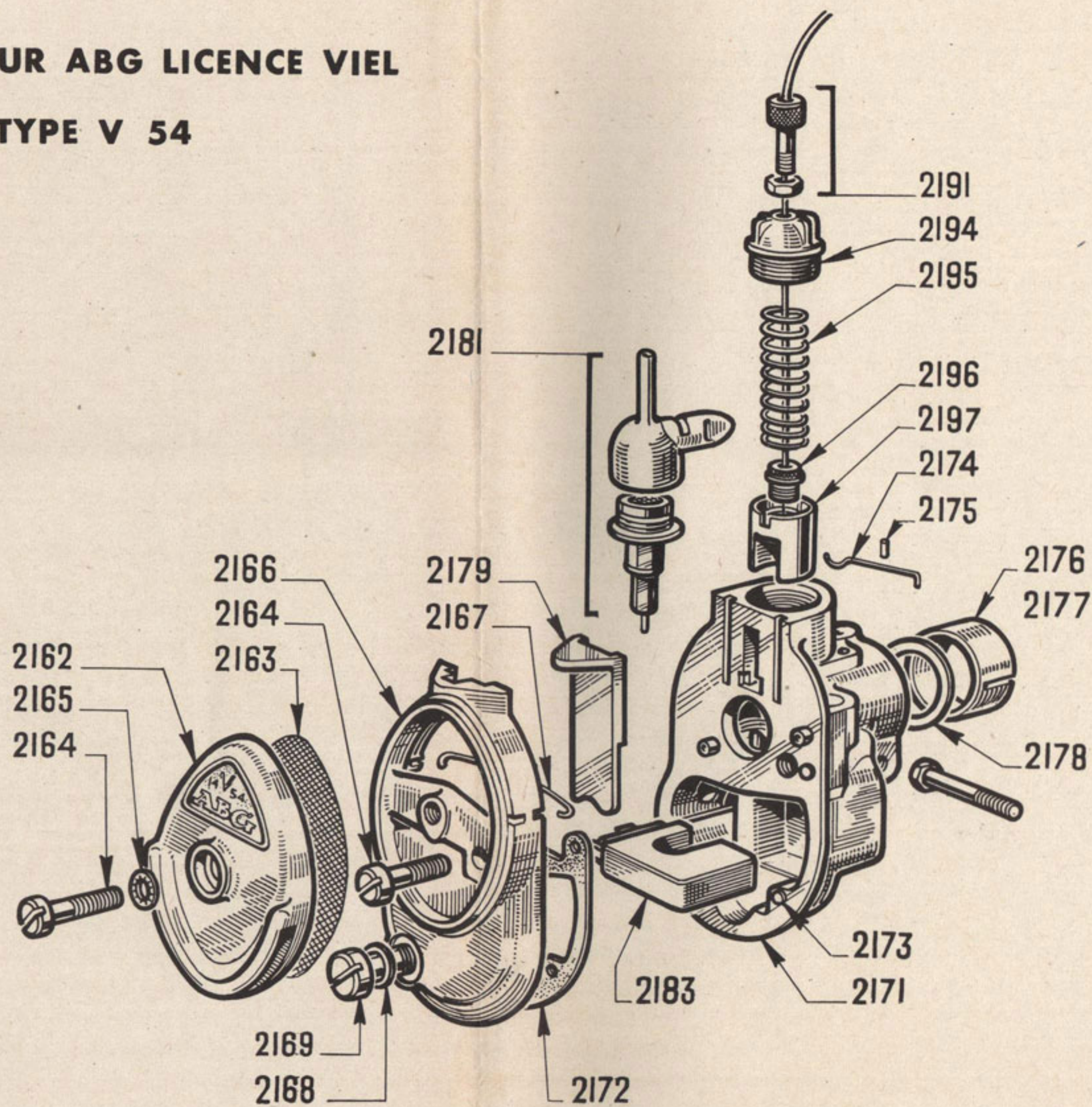
# MOTEUR YAP TYPE B

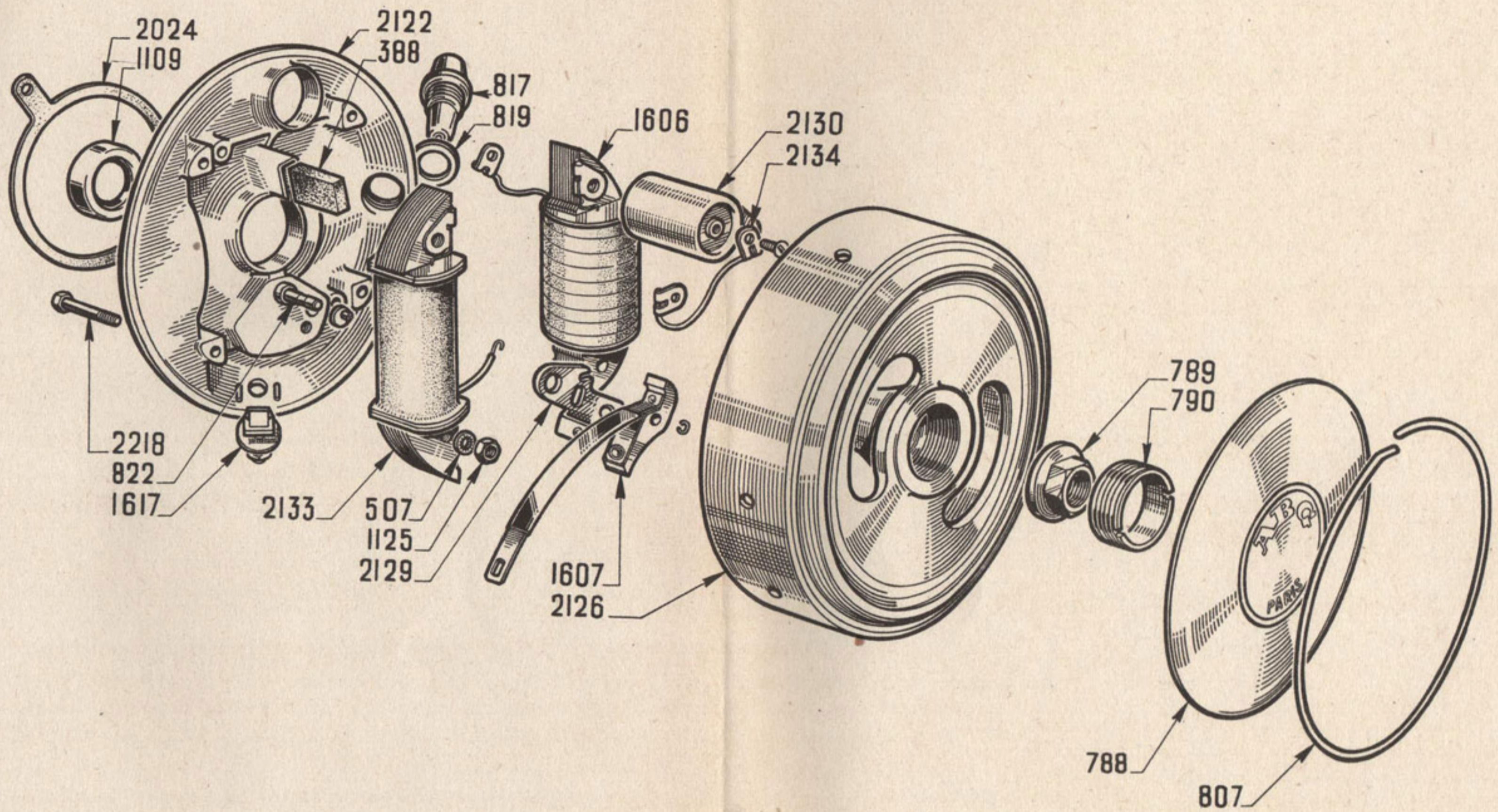


**Pour toute commande de pièces détachées, veuillez rappeler le numéro et le type de moteur poinçonnés sur le carter.**

# CARBURATEUR ABG LICENCE VIEL

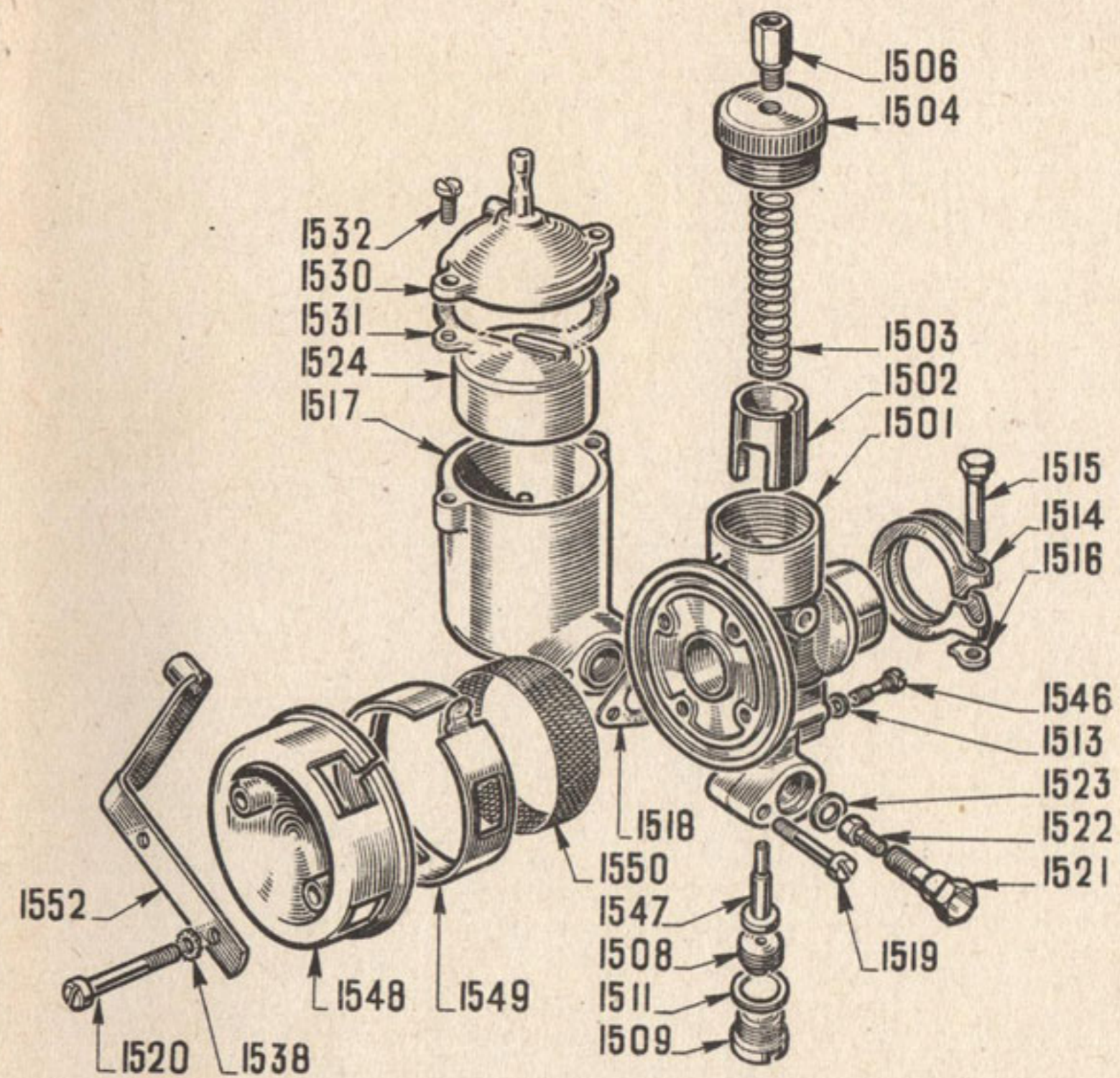
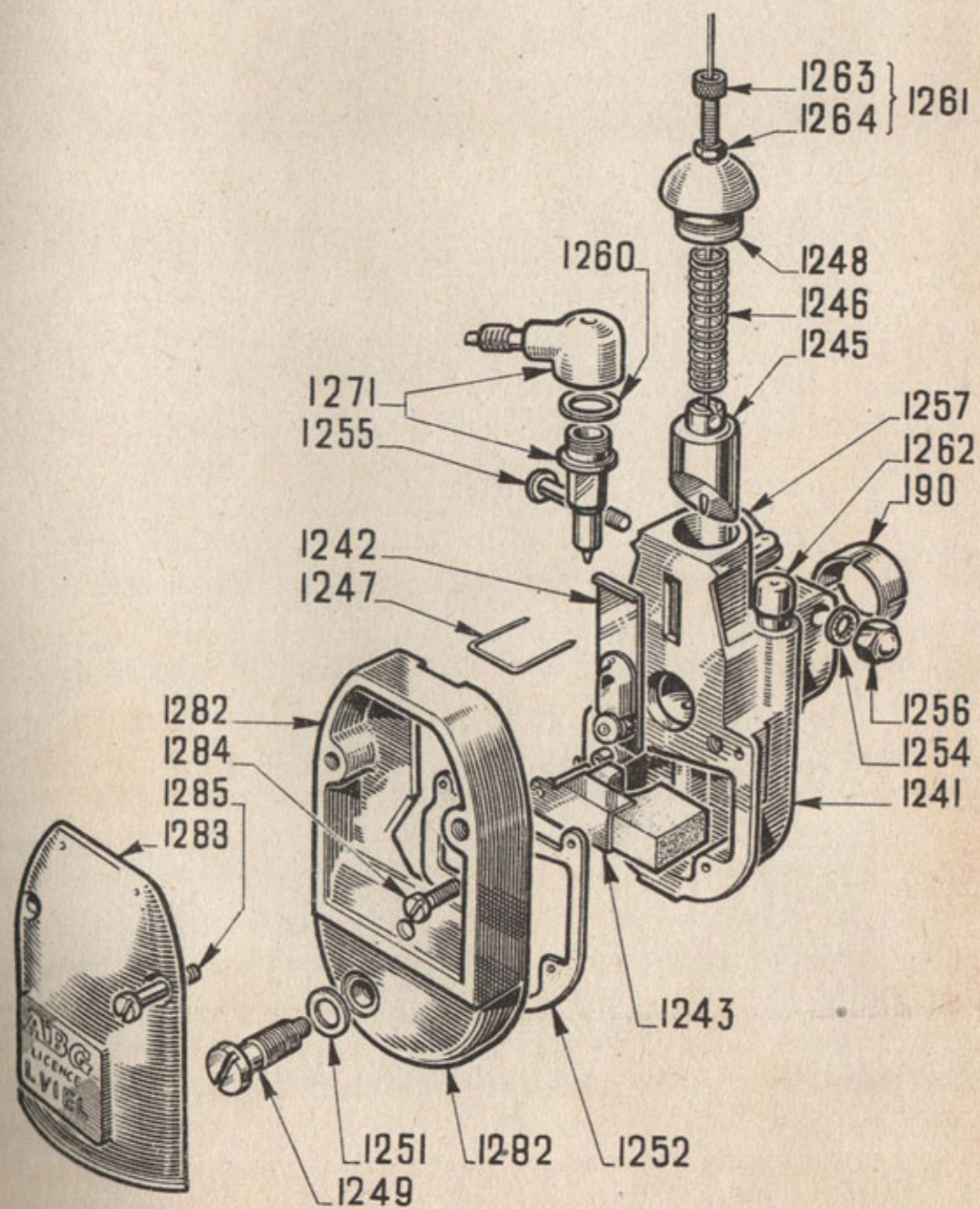
## TYPE V 54





**VOLANT MAGNÉTIQUE 4 VGS 150**

## CARBURATEUR ABG LICENCE VIEL



## CARBURATEUR ZÉNITH 12 MS