

# ABG VAP

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 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 :

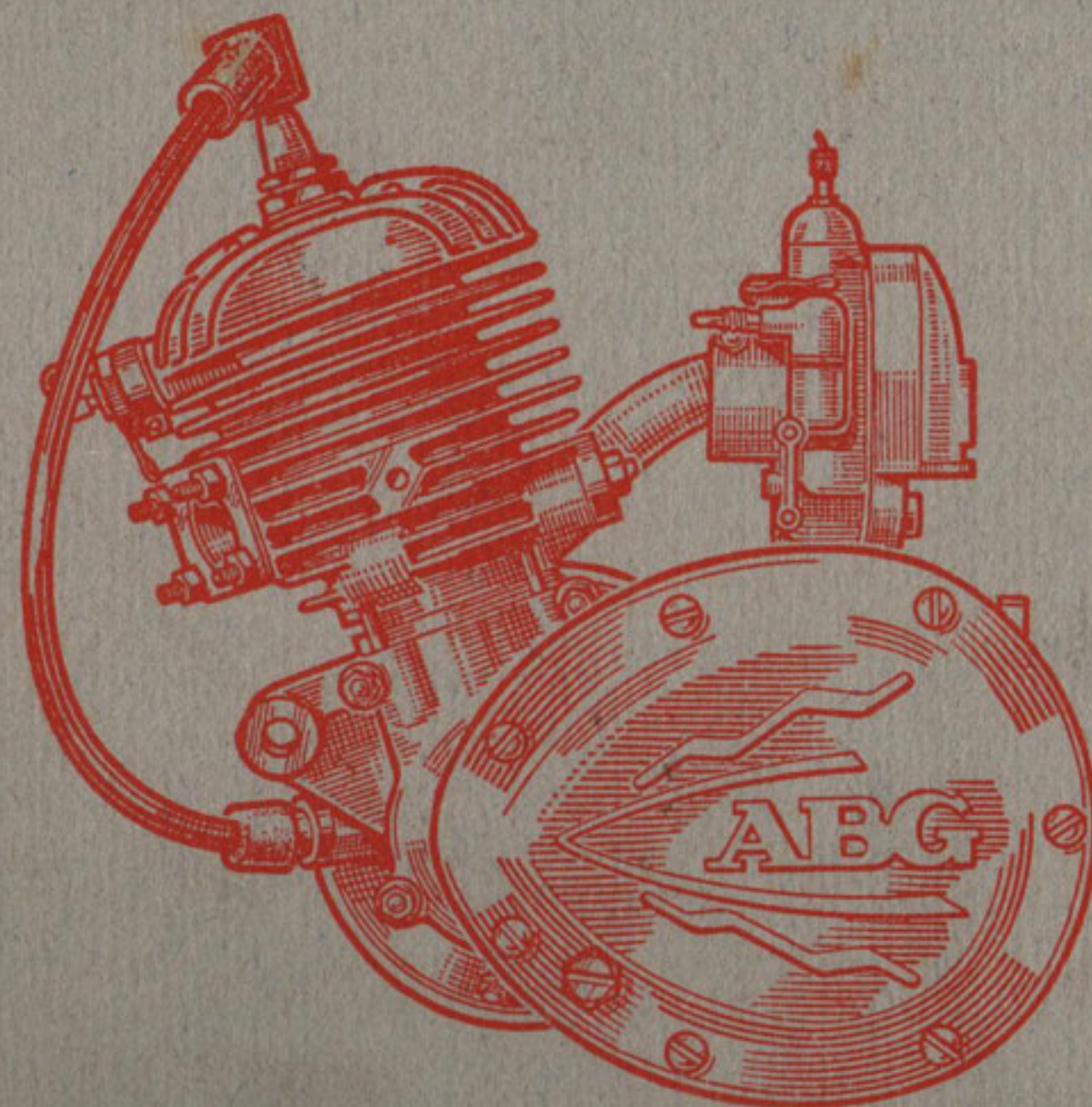
Service Commercial VAP  
27, Av. Marceau, COURBEVOIE (Seine)  
ADR. TÉLÉGR. : LABÉGÉ-COURBEVOIE  
TÉLÉPHONE : DÉF. 26-14

Pour l'Étranger :

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

OCERP  
62, rue Taitbout  
PARIS

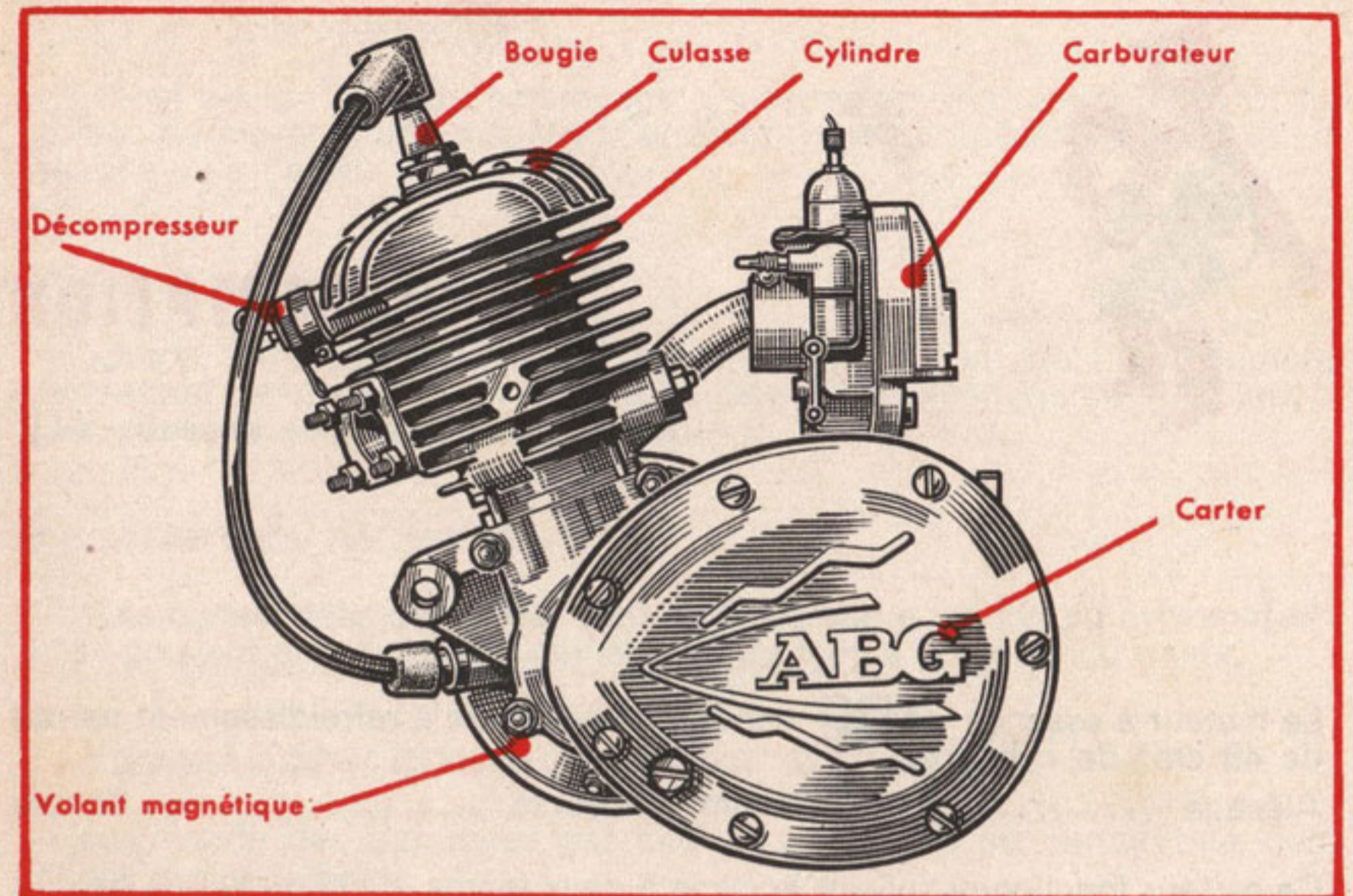
# NOTICE D'ENTRETIEN



du moteur

# ABG VAP

Type **G**



## 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** 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.

(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.

### 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.

### 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 ;
- commande de décompresseur reliée par câble à l'étrier du décompresseur et permettant d'ouvrir ou de fermer la soupape de ce dernier.

**Nota.** - Une manette supplémentaire peut exister quand le carburateur est doté d'un volet d'air commandé du guidon.

#### 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.

#### 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



## MISE EN ROUTE

### 1° - 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° - 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° - 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° - 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).

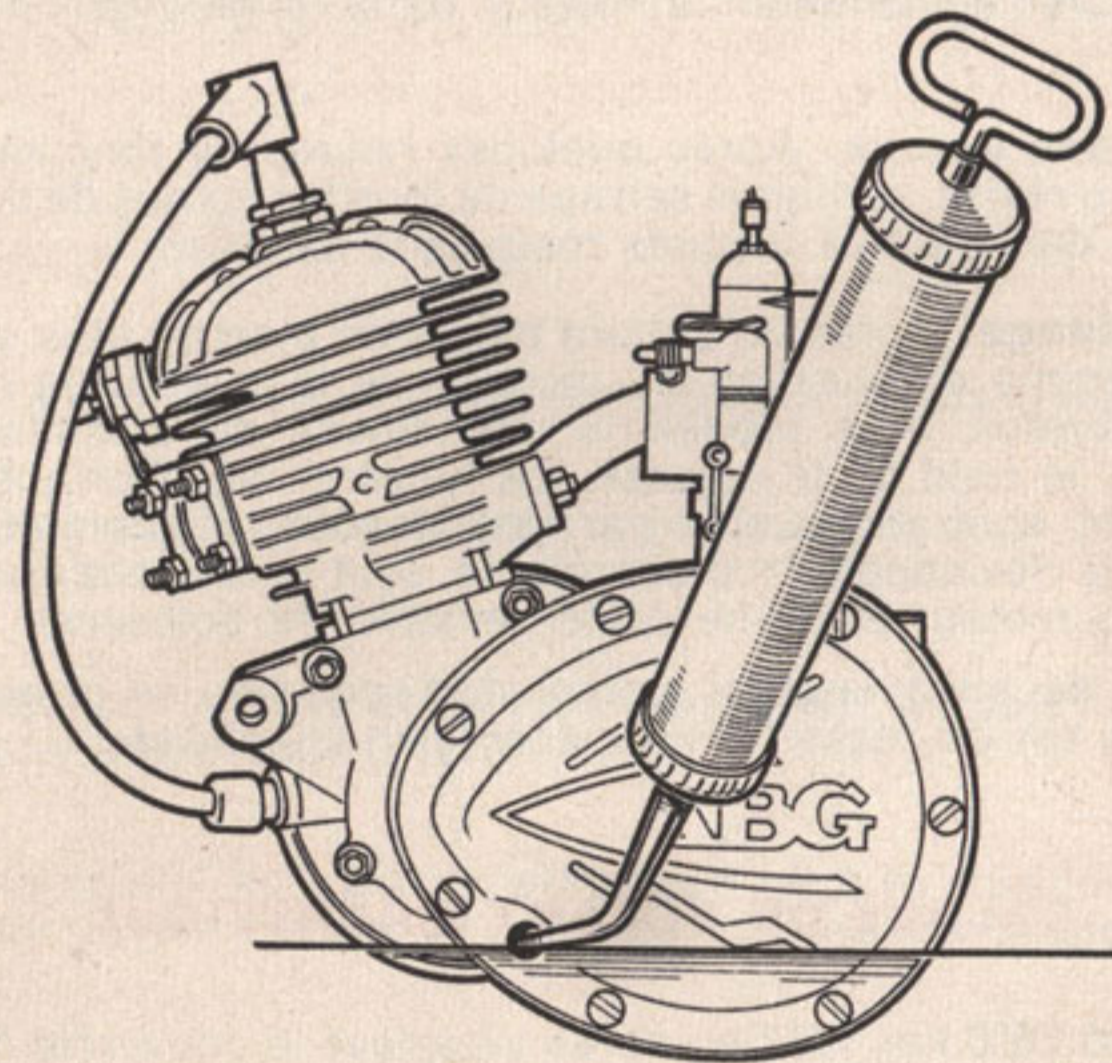


Fig. 1

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.



## ENTRETIEN ET RÉGLAGE

L'utilisateur 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.

### 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, vérifie le niveau d'huile comme indiqué au chapitre « graissage ».

### EMBAYAGE (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>e</sup> vitesse correspond à la position vers le haut du levier, la 1<sup>re</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.

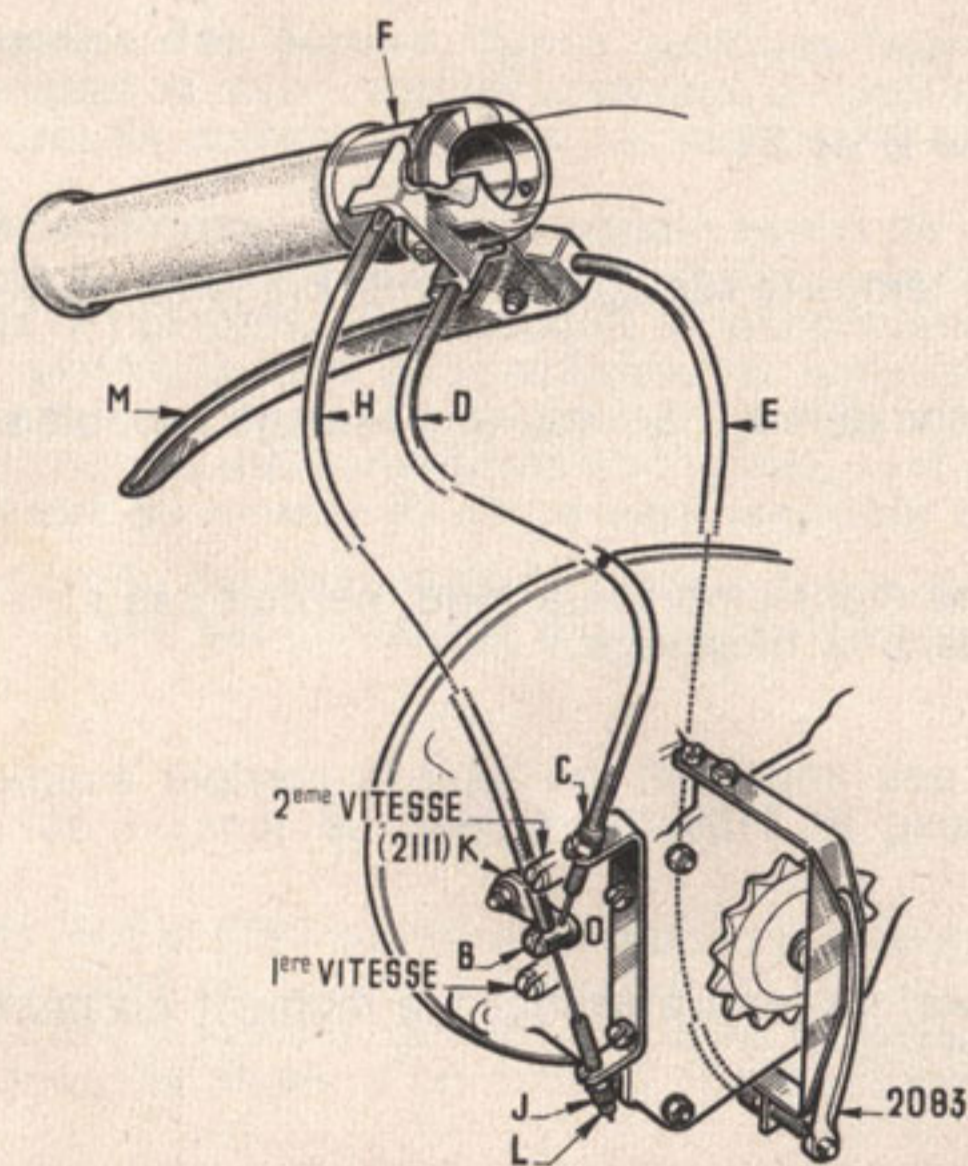


Fig. 2

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 VAP** types A - B et G

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur		
		Type A	Type B	Type G
<b>CARTER COMPLET</b> .....	2001 A	1	0	0
composé de :	2001 B	0	1	0
1/2 carter côté volant .....	2001 G	0	0	1
	2002 A	1	0	0
	2002 B	0	1	0
	2002 G	0	0	1
1/2 carter côté réducteur .....	2003 A	1	0	0
	2003 B	0	1	0
	2003 G	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> .....	2011	1	1	1
comprenant :	2191	1	1	1
Embiellage complet (1) composé de :	2191	1	1	1
Axe de piston .....	153	1	1	1
Bielle .....	2012	1	1	1
Aiguille de 2 x 9,8 (pied) .....	155	19	19	19
Rondelle de pied .....	156	2	2	2
Maneton .....	2013	1	1	1
Aiguille de 2,5 x 9,8 (tête) .....	158	22	22	22
Rondelles de tête .....	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
Roulement 15 x 35 x 11 (6202) .....	162	2	2	2
Rondelle d'étanchéité .....	2018	1	1	1
Rondelle d'appui .....	2019	1	1	1
Rondelle entretoise de roulement .....	2020	1	1	1
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

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

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur		
		Type A	Type B	Type G
<b>PISTON COMPLET</b> 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
<b>CYLINDRE</b> fonte complet comprenant :	181	1	1	1
└ Cylindre nu .....	141	1	1	1
└ Goujon de 5 × 12 .....	240	6	6	6
└ Joint de cylindre .....	252	1	1	1
<b>CULASSE</b> .....	180	1	1	1
└ Ecrou de culasse .....	255 H	4	4	4
└ Rondelle 6,25 × 14 × 1 .....	256	4	4	4
<b>BOUGIE</b> .....	1211	1	1	1
└ Joint de bougie .....	364	1	1	1
<b>DÉCOMPRESSEUR</b> complet .....	601	1	1	1
└ Joint .....	364	1	1	1
└ Déflecteur .....	609	1	1	1
<b>FIL D'ALLUMAGE</b> 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
<b>PIPE D'ADMISSION</b> (1) { droite .....	2023	1	1	1
└ Joint de pipe .....	2153	1	1	1
└ Ecrou H 5 .....	182	1	1	1
└ Rondelle Blocfor 5 i .....	506	6	6	6
└ Joint d'échappement .....	507	6	6	6
└ Bague isolante de carburateur .....	189	1	1	1
└ Joint papier sous stator .....	190	1	1	1
└ Joint d'étanchéité du volant (15 × 24 × 7) .....	2024	1	1	1
└ Joint d'étanchéité du volant (15 × 24 × 7) .....	1109	1	1	1
<b>RÉDUCTEUR</b>				
└ Engrenage réducteur (Roue nue) .....	2025	1	0	0
└ Arbre de réducteur .....	2026	1	0	0
└ Circlips 42 i .....	2210	1	1	1
└ Roulement 20 × 42 × 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 × 32 × 8 .....	2211	1	1	1
└ Circlips 32 i .....	2212	1	1	1
└ Joint d'étanchéité 20 × 32 × 7 .....	2029	1	1	1
└ Pignon de chaîne 15 dents .....	2030	1	1	1
└ Circlips 14 e .....	2213	1	1	1
<b>ACCOUPEMENT</b> complet comprenant :	2031	1	0	0
└ Flasque d'accouplement .....	2032	1	0	0
└ Ergot .....	2033	6	0	0
└ Tige d'accouplement complète composée de .....	2034	1	0	0
└ Tige nue .....	2035	1	0	0
└ Entretoise de tige .....	2036	1	0	0
└ Ecrou H 5 .....	506	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
<b>SUPPORT DE LEVIER</b> d'accouplement, complet comprenant :	2041	1	0	0
└ Support nu .....	2042	1	Voir plus bas	
└ Levier d'accouplement .....	2043	1	0	0
└ Axe du levier .....	2044	1	Voir plus bas	
<b>EMBRAYAGE-REDUCTEUR</b> .....	2051	0	1	1
<b>ROUE D'EMBRAYAGE</b> 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
<b>ENSEMBLE FLASQUE</b> 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 × 20 × 1 .....	2068	0	1	0
<b>BUTÉE DE DÉBRAYAGE</b> complète comprenant :	2071	0	1	1
└ Cuvette .....	2072	0	1	1
└ Cône .....	2073	0	1	1
└ Bille de 3,17 .....	2074	0	10	10
└ Coupelle d'assemblage .....	2075	0	1	1
└ Tige de débrayage .....	2076	0	1	1
<b>SUPPORT DE LEVIER DE DÉBRAYAGE</b> complet, comprenant :	2081	0	1	1
└ Support nu .....	2042	V. plus haut	1	1
└ Levier de débrayage .....	2083	0	1	1
└ Axe de levier .....	2044	V. plus haut	1	1
└ Ressort d'appui de butée .....	2085	0	3	3
└ Vis H 5 × 8 .....	2216	1	1	1
└ Vis H 5 × 12 .....	1090	2	2	2
└ Rondelle Blocfor 5 i .....	507	3	3	3
└ Vis de réglage de câble (1158) .....				
└ Contre-écrou (1138) .....				
└ Les 2 pièces précédentes assemblées .....	1139	0	1	1
└ Ressort de rappel .....	2086	0	1	1
<b>BOITE DE VITESSES</b>				
└ 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 × 20 .....	926	0	0	1



Désignation	Numéro	Quantité pour un moteur		
	Repère	Type A	Type B	Type G
<b>LEVIER INTÉRIEUR DE CHANGEMENT DE VITESSE</b> complet comprenant :	2101	0	0	1
Levier nu .....	2102	0	0	1
Axe de levier .....	2103	0	0	1
Feutre .....	2104	0	0	1
Cuvette de feutre .....	2105	0	0	1
<b>LEVIER EXTÉRIEUR DE CHANGEMENT DE VITESSE</b> complet, comprenant :	2111	0	0	1
Levier nu .....	2112	0	0	1
Tourillon du levier .....	2113	0	0	1
Rondelle du tourillon .....	2114	0	0	1
Rondelle Blocfor 5 i .....	507	0	0	1
Ecrou H 5 .....	506	0	0	1
Support de commande de vitesse .....	2115	0	0	1
Vis de réglage de câble (1158)				
Contre-écrou (1138)				
Les 2 pièces précédentes assemblées ....	1139	0	0	2
Rondelle Blocfor 5 i .....	507	0	0	2
Vis C 5 x 12 .....	2217	0	0	2
<b>ÉQUIPEMENT DIVERS</b>				
Bride d'échappement .....	191	1	1	1
Patte de fixation en U du moteur .....	2252	1	1	1
Patte de fixation du moteur (plate) .....	2253	1	1	1

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur (A, B ou G)
<b>CARBURATEUR ABG (Licence VIEL)</b>		
Carburateur ABG complet .....	1281	1
Corps de carburateur .....	1241	1
Corps de prise d'air .....	1282	1
Couvercle avec filtre .....	1283	1
Vis de couvercle .....	1253	1
Joint de cuve .....	1252	1
Gicleur (de 52 à 60) .....	1249 (1)	1
Joint de gicleur .....	1251	1
Boisseau obturateur .....	1245	1
Ressort de boisseau .....	1246	1
Chapeau supérieur .....	1248	1
Volet d'air complet .....	1242	1
Épingle guide de volet .....	1247	1
Flotteur complet avec son axe .....	1243	1
Ensemble pipe d'arrivée d'essence avec clapet-pointeau .....	1271 (2)	1
Joint de la pipe .....	1260	1
Lame-ressort de fixation de la pipe .....	1257	1
Vis de serrage du carburateur sur la tubulure d'admission .....	1255	1
Rondelle Grower .....	1254	1

(1) Les moteurs sont équipés normalement avec gicleur de 58.

(2) Cet ensemble ne se fournit pas démonté.

**ECHANGE STANDARD. -**

L'échange standard du carburateur ABG 1281 se fait en demandant la référence 1288.

Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur (A, B ou G)
Ecrou borgne de la vis 1255 .....	1256	1
Câble de commande des gaz pour montage cycle .....	1396 ou	1
Câble de commande des gaz pour montage tandem .....	1396 T	1
Tube nylon d'essence avec écrou bague biconique côté robinet du réservoir .....	1398	1
<b>CARBURATEUR ZÉNITH 12 MS (1)</b>		
Type avec corps de prise d'air en zinc, et volet de prise d'air circulaire.		
Carburateur 12 MS complet		
avec commande du volet sur le carburateur .....	1551	1
avec commande du volet au guidon .....	1561	1
Corps de carburateur .....	1501	1
Coiffe repère Y 1 .....	1547	1
Vis de fixation de coiffe .....	1508	1
Joint de bouchon .....	1511	1
Bouchon de coiffe .....	1509	1
Gicleur de ralenti de 40 .....	1546	1
Joint de gicleur .....	1513	1
Porte-jet .....	1521	1
Gicleur principal (46-48-50-52) .....	1522 (2)	1
Joint porte-jet .....	1523	1
Corps de prise d'air en zinc .....	1548	1
Volet d'air circulaire .....	1549	1
Crépine .....	1550	1
Vis de fixation de la prise d'air .....	1520	2
Rondelle Blocfor .....	1538	2
Vis de fixation de cuve .....	1519	1
Joint de cuve .....	1518	1
Cuve .....	1517	1
Flotteur monté .....	1524	1
Joint de couvercle de cuve .....	1531	1
Couvercle de cuve .....	1530	1
Vis de fixation du couvercle .....	1532	1
Tiroir .....	1502	1
Ressort de tiroir .....	1503	1
Bouchon de tiroir .....	1504	1
Butée de gaine .....	1506	1
Collier de serrage .....	1514	1
Vis de collier .....	1515	1
Ecrou de vis .....	1516	1
Câble de gaz cycle .....	1396 ou	1
Câble de gaz tandem .....	1396 T	1
Tuyau d'essence en nylon avec écrou de raccord côté robinet du réservoir .....	1398	1
Le carburateur 12 MS peut être équipé avec commande du volet d'air au guidon. La nomenclature est la même que pour le 1551 et en plus le corps 1548 porte les pièces suivantes :		
Support de gaine de câble .....	1552	1
Ressort de rappel .....	1553	1
Vis de fixation .....	1554	2
Rondelle .....	1555	2
<b>VOLANT MAGNÉTIQUE 4 VGS 150</b> (dit volant à éclairage rotation gauche)		
Volant complet avec écrou de fixation .....	2121	1
Rotor .....	2126	1

(1) Pour les moteurs à puissance réduite utilisés dans certains pays, le carburateur est du type ZÉNITH 10 MS (référence 1571).

(2) Le gicleur normal est de 50.

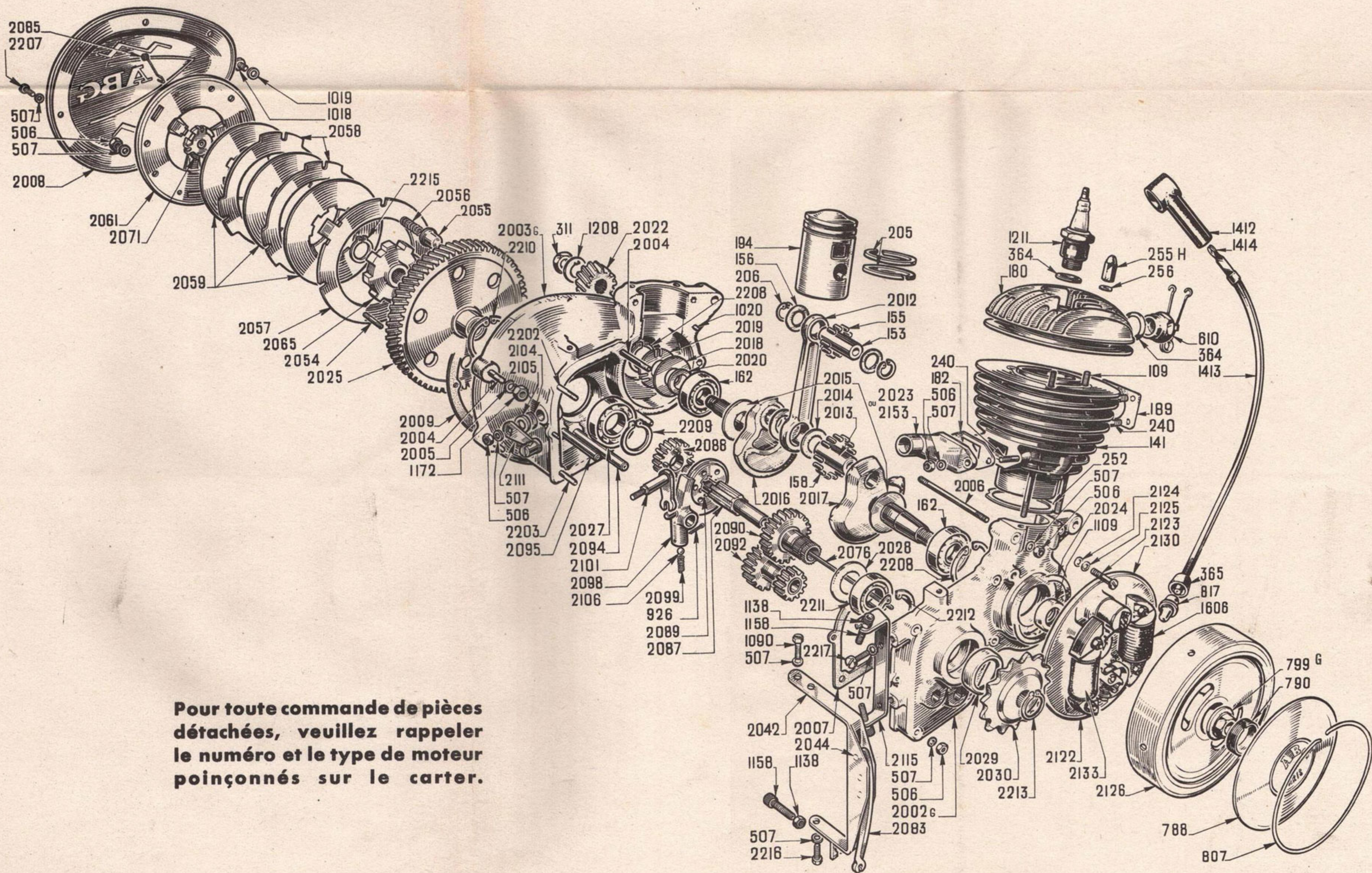
Désignation	Numéro Repère	Quantité pour un moteur (A, B ou G)
Bague fileté arrache-moyeu .....	790	1
Ecrou de rotor .....	799 G	1
Couvercle de rotor .....	788	1
Jonc de couvercle .....	807	1
<b>STATOR COMPLET</b> .....	<b>2141</b>	<b>1</b>
Stator nu .....	2122	1
Axe de rupteur .....	822	1
Tampon graisseur .....	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
Ecrou 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

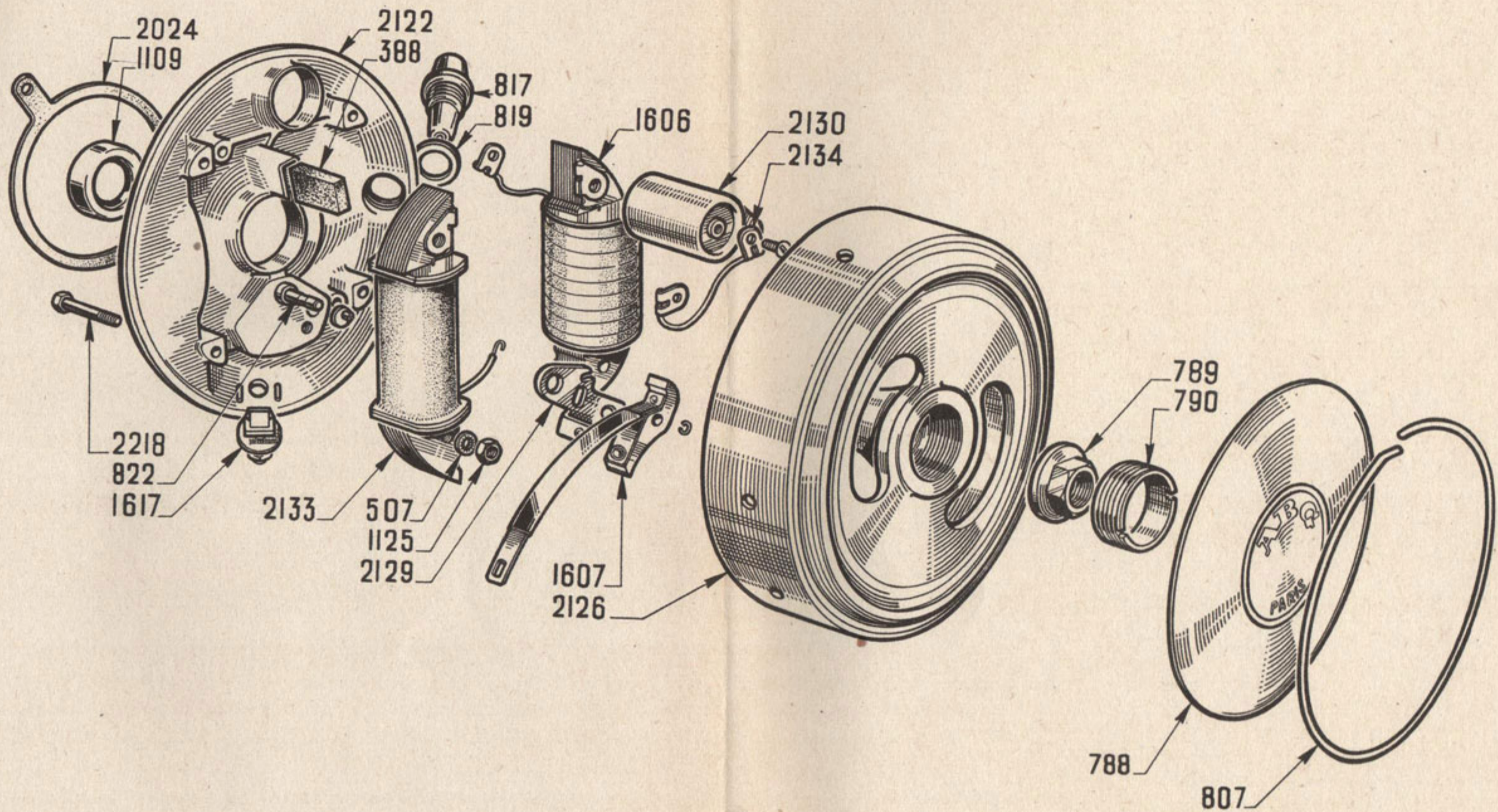
Pour toute commande ou demande de renseignements, veuillez rappeler le numéro et le type de moteur poinçonnés sur le carter. Exemple : 510.240 B.

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

# MOTEUR **ABG** YAP TYPE G

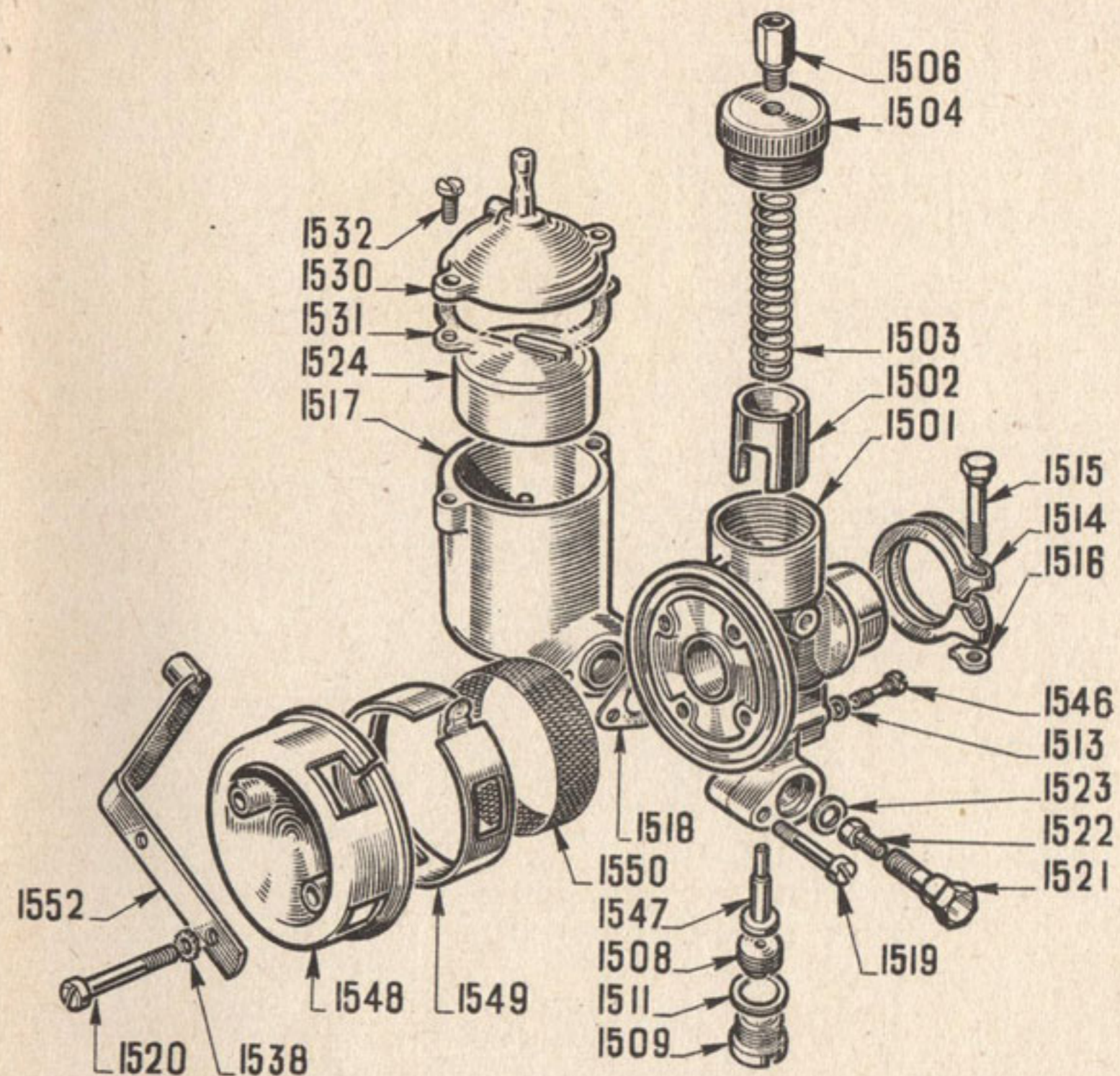
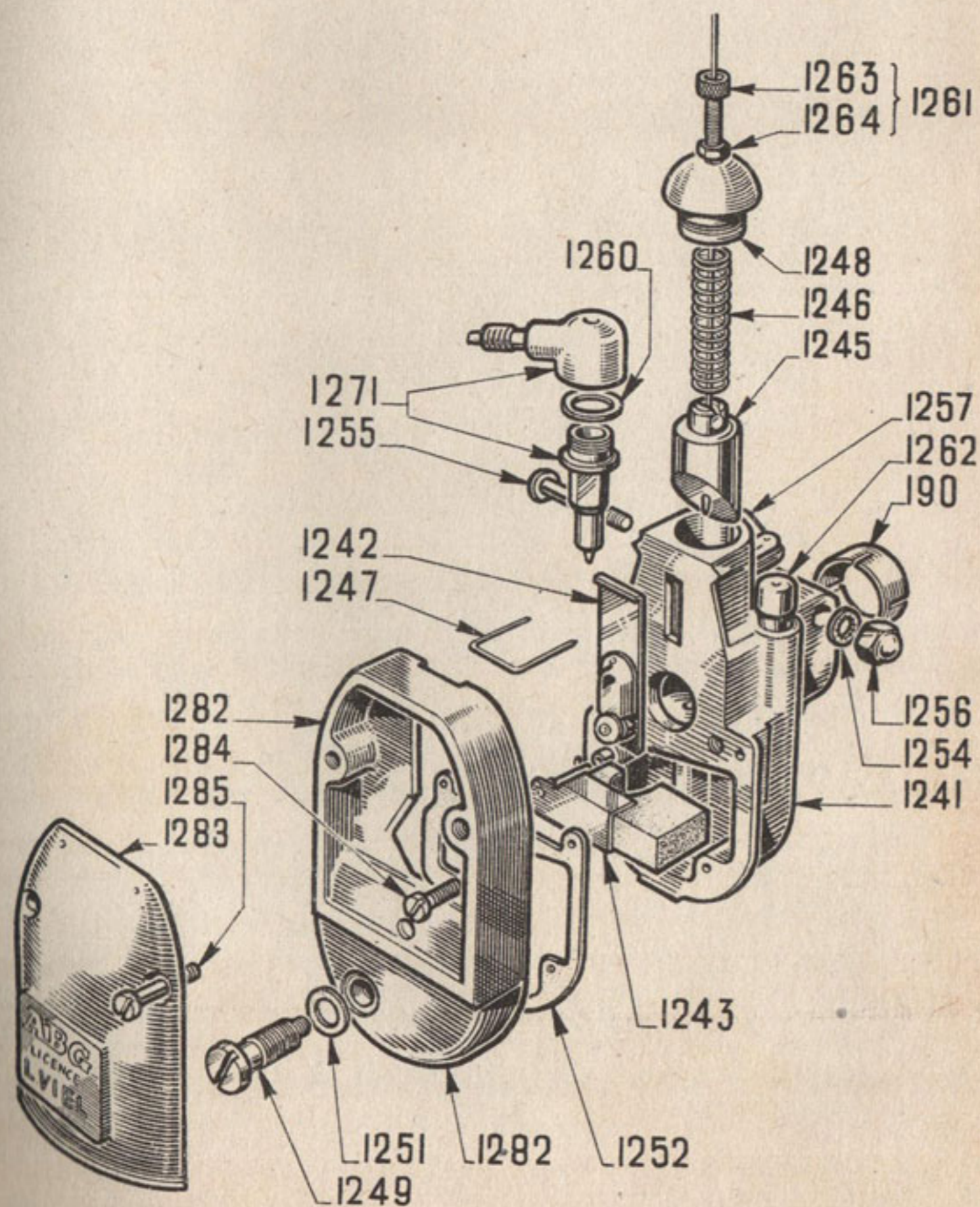


**Pour toute commande de pièces détachées, veuillez rappeler le numéro et le type de moteur poinçonnés sur le carter.**



**VOLANT MAGNÉTIQUE 4 VGS 150**

## CARBURATEUR ABG LICENCE VIEL



## CARBURATEUR ZÉNITH 12 MS