



SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR
22, R. de NORMANDIE, COURBEVOIE (Seine). Tél. DÉF. 29-55

OCERP

Nouvelle Série
N° 6

JUIN-JUILLET 1950

Le nouveau carburateur ABG

Après avoir résolu le problème de l'allumage en fabriquant un volant magnétique dont la qualité et le rendement lui ont valu l'estime des spécialistes, la Société A.B.G. a construit un carburateur spécial, étudié pour le VAP et les moteurs de petite cylindrée. C'est donc un accessoire, sans équivalent sur le marché et un argument de plus en faveur du VAP... s'il en fallait un !

Le carburateur A.B.G. présente l'avantage de posséder un volet d'air automatique et assure au moteur un rendement maximum à tous les régimes tout en limitant la consommation d'essence, au strict minimum.

DESCRIPTION

Le carburateur A.B.G. se présente sous une forme ramassée et élégante. En regardant le couvercle, vous observerez :

à gauche, le dispositif d'arrivée d'essence N° 1.250-1259. Ce dernier se démonte en tirant fortement à soi et sans brutalité.

à droite, apparaît l'extrémité de la cheminée d'air recouverte d'un petit capuchon.

au sommet du couvercle, est situé le volet d'air N° 1242. Il se manœuvre automatiquement en agissant sur la manette des gaz.

au bas du couvercle, le gicleur N° 1249 qui sert en même temps de vis de fixation est très accessible et se nettoie facilement. Le réglage normal du carburateur est le suivant :

- gicleur 57 (seul le chiffre des unités figure sur le gicleur, exemple 6 = 56
7 = 57, etc..

Selon la qualité du carburant et la température, on peut avoir intérêt à modifier le réglage initial. Le gicleur peut varier entre 56 et 60.

à la base du couvercle dépasse la lame à ressorts N° 1258 qui permet d'évacuer les impuretés sans avoir recours à aucun outil. De plus, elle permet de vérifier si l'essence arrive normalement au carburateur.

Enfin, nous vous signalons que le flotteur increvable N° 1243 monté à l'intérieur de la cuve possède une faible inertie qui assure un niveau constant, en dépit des plus fortes vibrations.

Après cette description succincte, et avant d'aborder les remèdes à apporter aux anomalies de marche, nous attirons, à nouveau, votre attention sur les faits suivants très importants :

Avant tout démontage du carburateur, enlever au préalable le dispositif d'arrivée d'essence N° 1250 - 1259. Ne jamais retirer le flotteur avant le dispositif d'arrivée d'essence sinon l'armature du flotteur sera déformée et rendue inutilisable, de plus, le niveau de la cuve sera dérégulé, le carburateur ne sera plus en état de marche.

Tous les moteurs VAP seront équipés dorénavant avec le nouveau carburateur A.B.G. licence VIEL. Nous vous demandons donc de lire très attentivement cet article ainsi que tous les textes relatifs au nouveau carburateur, qui peuvent vous être envoyés ultérieurement.

De la même manière, nous vous prions d'expliquer avec soin au Client le fonctionnement du carburateur et de lui remettre la petite notice jaune incluse dans la notice d'entretien qui est elle-même jointe à chaque moteur.

COURRIER DES LECTEURS

Décidément, le film VAP a beaucoup de succès. De nombreux lecteurs nous ont écrit pour nous demander le prix d'une finale ainsi que pour savoir si le film restait leur entière propriété.

Nous sommes heureux de cette occasion qui nous est offerte de voir l'intérêt que les Vapistes portent à la fois à leur courrier et à la propagande VAP et vous signalons que le film reste absolument la propriété des agents qui en auront fait la demande.

Le prix des finales varie selon la longueur des textes et surtout si elle est muette ou sonore. C'est pourquoi, il nous est impossible de fixer un prix précis en ignorant ce que nos agents veulent y voir figurer.

Toutefois, désireux de vous don-

ner un ordre de grandeur, nous vous signalons qu'une finale de 5 m., revient :

en muet, à : 4.000 frs environ
en sonore, à : 6.500 frs »
Dans une finale de ce genre, on peut faire tenir le texte suivant :
Monsieur DUPONT
Au Vélo d'Argent
Dépositaire VAP
55, Grande-Rue
VALENCAY (Indre)

Bien entendu, nous sommes entièrement à votre disposition pour vous donner tous renseignements complémentaires et individuels qui vous seraient nécessaires.

Bientôt, grâce à votre effort, il n'y aura pas un cycliste qui ne soit touché par l'envie de ne plus pédaler. De beaux jours en perspective pour la vente du VAP.

Si nous parlions un peu des ancêtres

A Pâques, je suis allé rendre visite à mon excellent ami, Vapart.

Je l'ai trouvé dans sa boutique, en grande discussion avec un client ; bien entendu, la conversation roulait sur le moteur VAP.

— Evidemment, disait le client, le moteur VAP, c'est pas bête, mais il suffisait d'y penser.

— Croyez-vous, répondait Vapart avec le bon sourire qui ne le quitte jamais, sachez que le moteur auxiliaire pour bicyclette ne date pas d'hier, et qu'avant d'arriver aux solutions actuelles - légères et puissantes - il fallut en faire des essais ; tenez, le premier moteur fit son apparition il y a cinquante ans.

Je m'aperçus alors que Vapart était singulièrement au courant des ancêtres et qu'il avait potassé la question, aussi je lui laisse la parole.



— La première solution envisagée fut le moteur au-dessus de la roue avant, et, le prototype, est le moteur WERNER, fabriqué vers 1900. Le moteur était monté sur la fourche avant ; transmission par courroie ; puissance 3/4 de cheval environ. WERNER a donc pigé du premier coup la puissance nécessaire pour remplacer l'effort du cycliste.

— Et ça marchait ?

— Pas très fort, car le gars qui pédale peut donner, à toute allure, une poussée à peu près égale, qui d'ailleurs est utilisée sans perte. Mais le moteur WERNER transmettait mal sa puissance, à cause d'une courroie trop courte qui ne pouvait fournir à la jante qu'un demi cheval au plus, et ça, en palier, dans les côtes, n'en parlons pas.

— Et ce moteur qu'est-il devenu ?

— Oh ! c'est bien simple, on a augmenté la cylindrée tant et si bien que le cadre était trop léger, alors on a transformé le cadre, et, naturellement, ça ressemblait plus à une moto qu'à un vélo.

— Y'a-t-il eu d'autres réalisations ?

— Bien sûr, le moteur dans le cadre, dont le prototype fut le moteur CLEMENT, réalisé vers 1903, avec transmission par courroie sur la roue arrière.

— Décidément, la courroie était à la mode dans ce temps-là.

— Seulement, le moteur CLEMENT présentait déjà une amélioration ; la courroie était ronde et comportait un enrouleur.

— Et le moteur sur la roue arrière, y en avait-il ?

— Mais oui, en 1904 le moteur RIVIERRE se présentait sous la forme d'un moteur rotatif à 3 cylindres, muni d'ailettes actionnant la roue arrière.

— Décidément, on avait pensé à tout.

— En principe oui ; pratique-

ment, il était impossible, à l'époque, de réaliser un moteur assez léger et puissant pour obtenir un résultat vraiment durable. Remarquez qu'ainsi, peu à peu, toutes les solutions allaient voir le jour.

En 1906, ce fut au tour du moteur devant le pédalier, construit par la Maison HERDTLE-BRUNEAU, d'une puissance de 3/4 de cheval environ, monté devant le pédalier, et transmission par courroie sur la roue arrière, l'allumage se faisait par magnéto à haute tension.

— Encore l'entraînement par courroie.

— Et c'est là le défaut ; car la courroie patinait facilement et retirait de la vitesse à la machine.

En 1908, une nouvelle solution fut essayée : le moteur sur porte-bagages. C'était le moteur LELERGER à transmission par courroie.

— Décidément, c'est à croire qu'on avait pas inventé la transmission par chaîne.

— Si, elle était inventée ; c'est le moteur capable de l'entraîner et de transmettre par chaîne une propulsion constante selon l'effort à fournir qui ne l'était pas.

Il fallut en faire des études et des essais de matériaux avant de fournir le moteur VAP à ses nombreux utilisateurs.

Seule, une importante Société comme A.B.G. pouvait réussir à produire en série un moteur comme VAP d'une qualité irréprochable et constante.

N'oubliez pas que la mise en fabrication d'un moteur auxiliaire coûte des millions rien qu'en frais d'études et de laboratoire et que cela suppose des bureaux d'études où des dizaines d'ingénieurs travaillent sur le même problème, des bancs d'essai de prototype, etc, etc...

Mais les résultats sont là : le moteur VAP est actuellement le plus rationnel des moteurs auxiliaires en service, et cela, il le doit à la qualité des matériaux avec lesquels il est construit, à une mise au point extrêmement rigoureuse, aux nombreux perfectionnements dont il est muni et surtout à la précision des pièces qui le composent.

Je laissai là Vapart, en me promettant bien d'aller lui demander prochainement de me parler des moteurs sortis après la première guerre mondiale et dont certains sont vraiment les ancêtres directs des moteurs actuels,

Quelques tuyaux pratiques pour vérifier le fonctionnement du nouveau carburateur

Si vous avez à examiner un carburateur, voici une manière pratique de vérifier son fonctionnement :

— Démontez le carburateur du moteur avec son tuyau d'arrivée d'essence.

— Enlever le couvercle N° 1244.

— Tenir le carburateur vertical dans la main gauche (v. fig.).

— Souffler dans le tuyau d'arrivée d'essence.

— Le flotteur à sa position basse, sur sa butée de repos, l'air doit passer.

— Avec l'index de la main droite soulever lentement le flotteur N° 1243.

— A une distance de 2 m/m environ de sa position de repos l'air ne doit plus passer (le niveau de la cuve doit donc être réglé de manière que le flotteur ferme l'arrivée d'essence quand il occupe une position «repos»).

Si, au contraire :

a) l'air ne passe pas à la position du repos, c'est le cas de l'essence qui n'arrive pas au carburateur (voir par. I).

b) l'air passe sur toute la course du flotteur, c'est le cas du carburateur noyé (voir par. II).

Après avoir effectué toutes les vérifications indiquées par la notice, si :

I) L'essence ne coule pas en agissant sur le purgeur n° 1258 regarder les points suivants :

a) le flotteur ne se débat pas librement (après avoir élevé l'ensemble 1250/1254) il reste coincé dans sa course, c'est que :

— des saletés sont sur l'axe ou dans le palier. Les nettoyer soigneusement.

— Le flotteur frotte sur les parois de la cuve. Le liège ne doit pas déborder de son armature.

— l'axe est faussé : changer le flotteur.

b) le poussoir du flotteur ne soulève pas la bille, c'est que :

— le clapet ne repose pas sur son siège. Présence de saletés sur le siège du clapet, les enlever en évitant d'utiliser un outil coupant.

— le poussoir n'est pas à sa position normale, en général l'armature est déformée à l'endroit du poussoir. Retouches déconseillées, mieux vaut changer le flotteur.

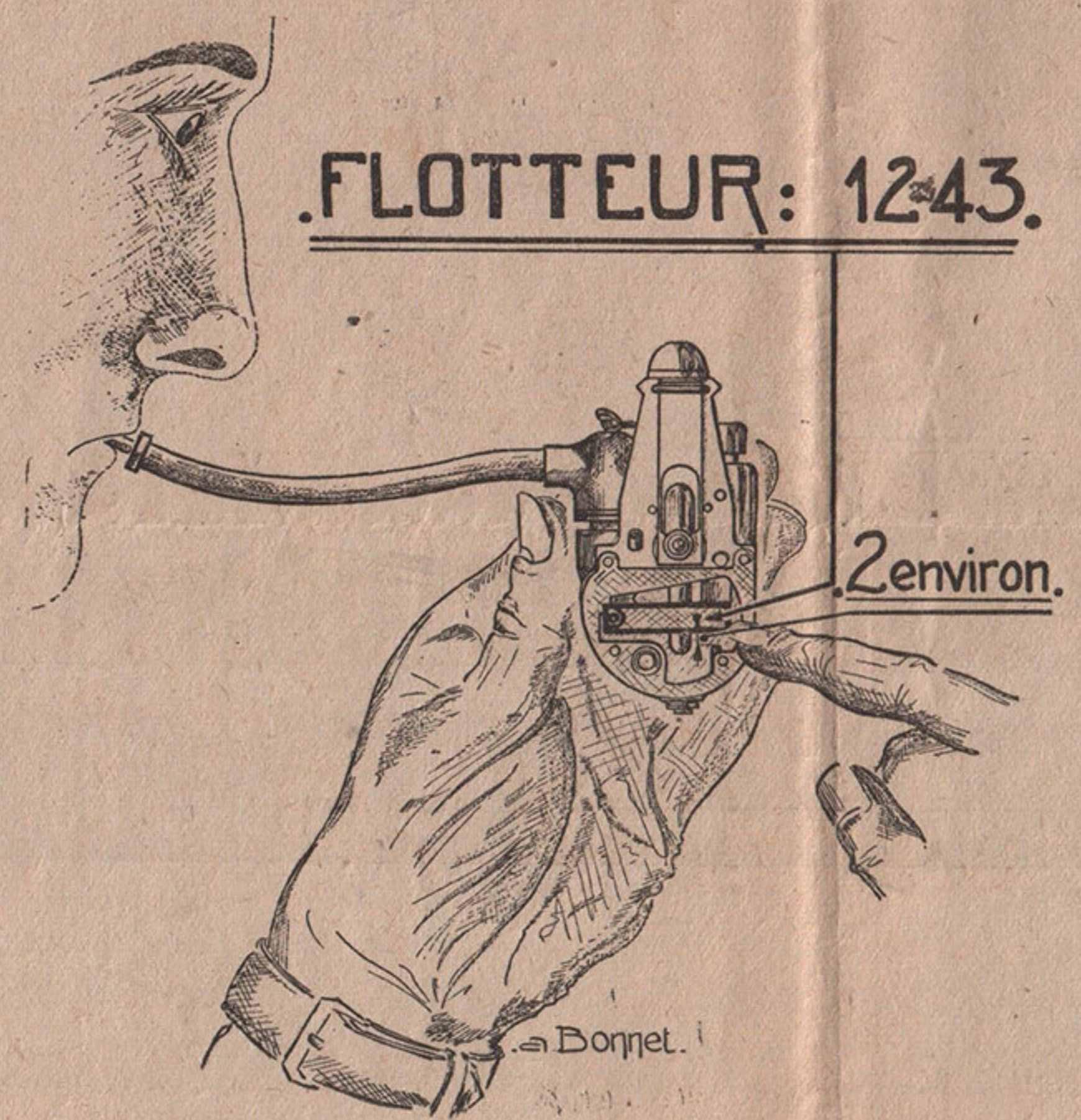
— le jeu est trop grand dans le palier du flotteur. Changer le palier — voir A.B.G.

II. Le carburateur se noie à l'arrêt. Regarder les points suivants :

a) le flotteur ne se débat pas librement, il reste coincé dans la partie basse de repos (mêmes causes que par. I a ci-dessus).

b) le poussoir du flotteur soulève encore la bille à la position d'équilibre du flotteur (mêmes causes que par. I b ci-dessus). L'armature du flotteur est déformée, changer le flotteur.

Pour les numéros repère se reporter à la notice d'entretien.



FLOTTEUR: 1243.

Zenviron.

Bonnet.



Sur votre bicyclette

**MOTEUR
AUXILIAIRE
VAP**

OCERP

SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR
22, R. de NORMANDIE, COURBEVOIE. (Seine) - Tél. DÉF. 29-55