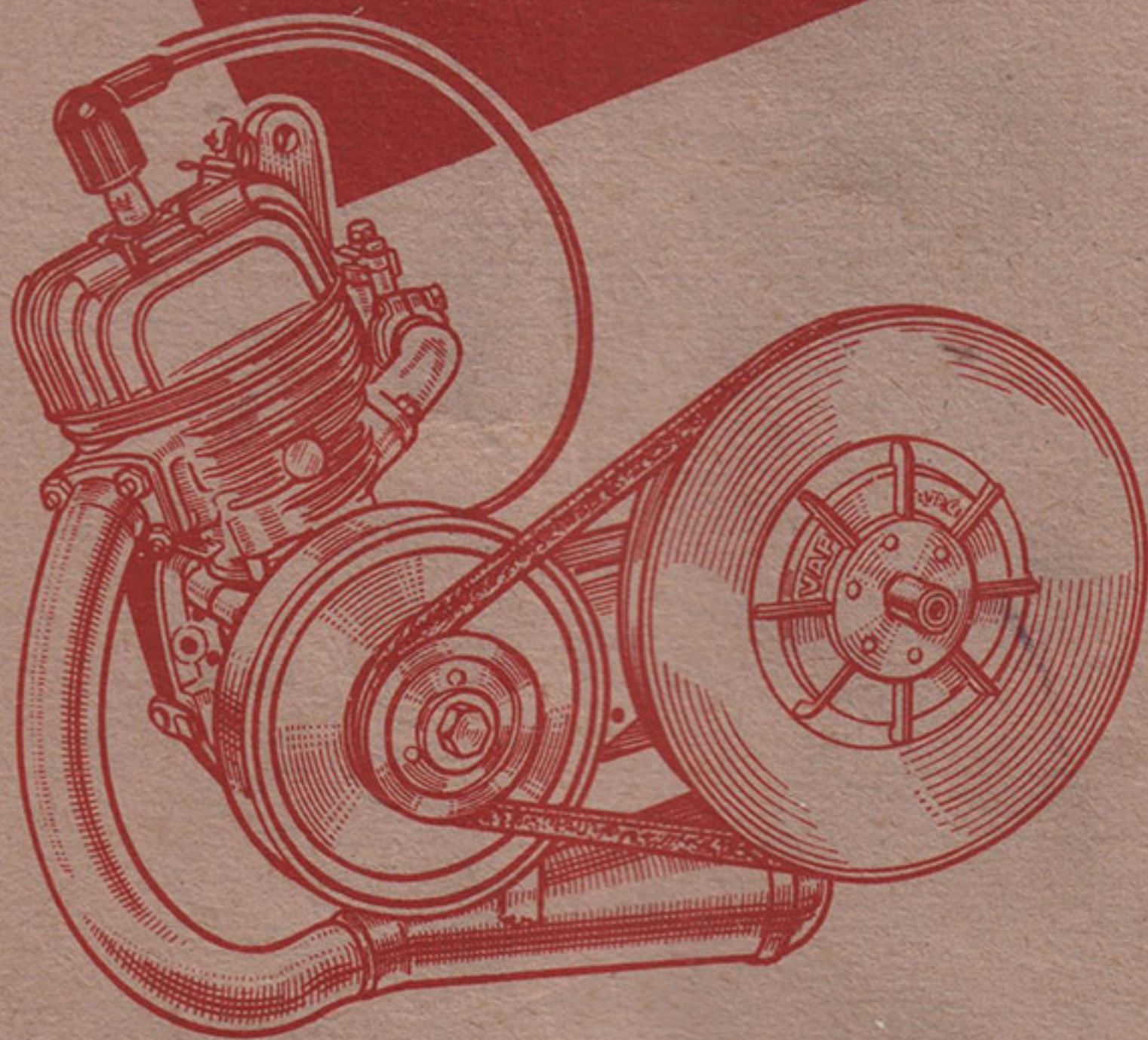


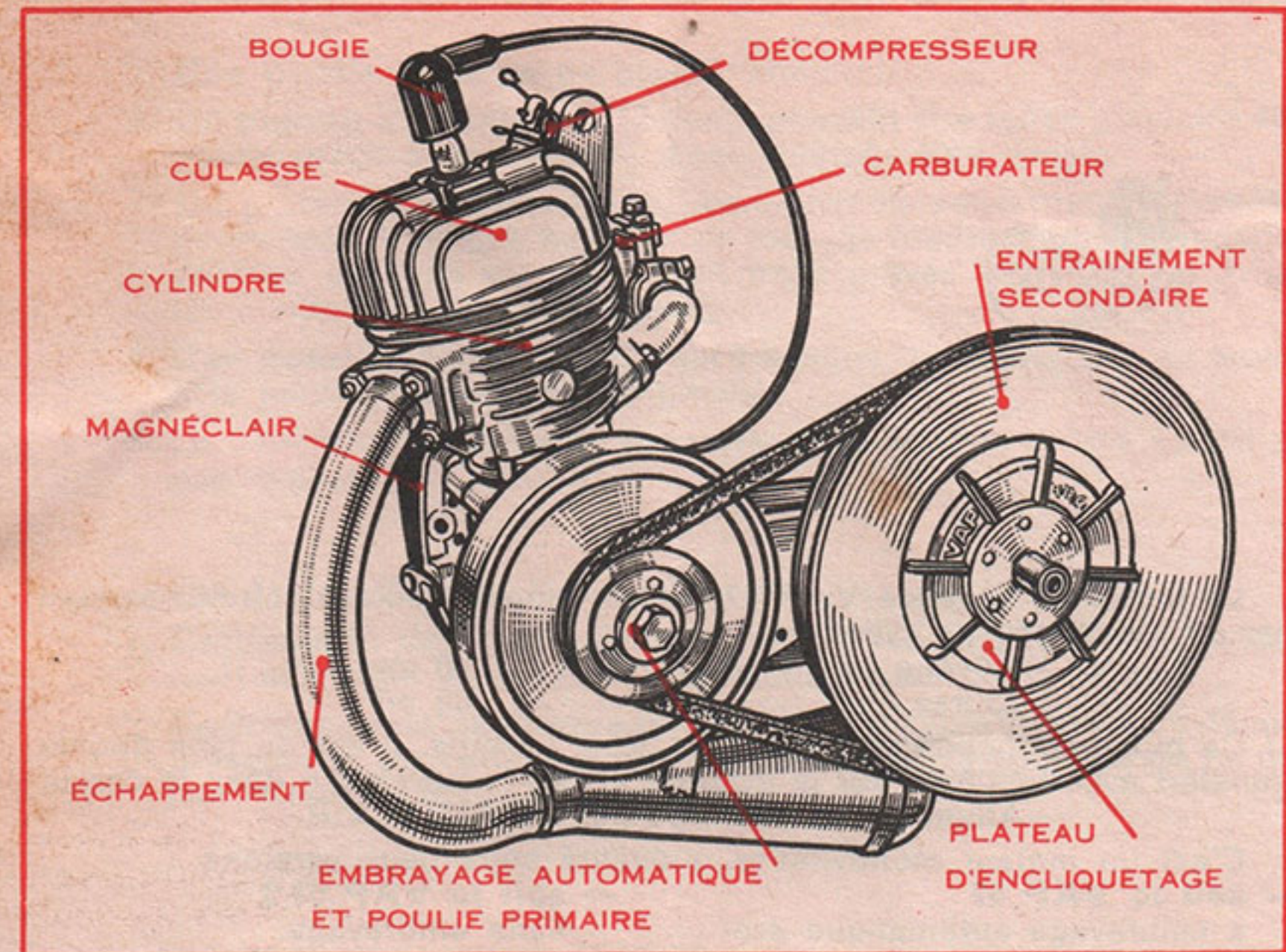
apprenez à connaître
votre plus fidèle
compagnon



moteur **VAF**₅₇

57 à embrayage automatique progressif

57/3 sans embrayage



PRÉSENTATION DU MOTEUR

**ABG
VAP 57**

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 VAP 57 est un monocylindre à refroidissement par air, de 48 cm³ de cylindrée.

Alésage	40 mm
Course	38 mm

Ce moteur fonctionne selon le cycle à 2 temps. Il est du type double transfert avec lumières sur le cylindre et pré-compression dans le carter. Allumage et éclairage par MAGNECLAIR

C'est un moteur monovitesse, présenté sous deux versions :

- soit le **VAP 57** à embrayage automatique progressif, dit : « Auto-Démarréur ».
- soit le **VAP 57/3** sans embrayage.

QUELS SONT LES ORGANES PRINCIPAUX DU VAP 57 ?

A) Le moteur proprement dit comprenant :

1. **Cylindre et carter** : le cylindre est en fonte spéciale sans chemisage.
2. **Embiellage et piston** : L'embiellage tête et pied est monté sur bloc-aiguilles et le vilebrequin sur roulements à billes. Le piston est en alliage léger.
3. **VAP 57 à embrayage automatique** : l'embrayage automatique fonctionne par force centrifuge, il comporte une roue libre robuste pour le lancement du moteur, et deux patins munis d'une garniture embrayant quand le régime du moteur atteint 2 200 t/min. Il porte, en outre, une poulie à gorge pour courroie caoutchouc de transmission.
VAP 57/3 sans embrayage : poulie à gorge pour courroie caoutchouc de transmission calée à l'extrémité du vilebrequin.
4. **Le Magnéclair** : l'allumage et l'éclairage sont assurés par un appareil d'un type nouveau : « Le MAGNECLAIR ». Celui-ci est placé sur l'une des faces du carter moteur; le stator est fixé sur ce carter et la partie tournante est clavetée sur le vilebrequin. Cet appareil a l'avantage d'avoir ses différents organes facilement accessibles et démontables, et en même temps bien à l'abri des poussières et de la pluie.
5. **Le carburateur** : le moteur VAP 57 ou VAP 57/3 est équipé soit d'un carburateur ZENITH 13 MX, soit d'un carburateur GURTNER D 12.

B) L'entraînement secondaire, monté sur l'axe de pédalier et comprenant:

1. **Une poulie à gorge** de grand diamètre.
2. **Un pignon de chaîne** de 12 dents pouvant être rendu solidaire de la poulie grâce à un système d'encliquetage très simple.
3. **Un plateau d'encliquetage**, manœuvrable **seulement à l'arrêt** et permettant, à chaque huitième de tour, de rendre le moteur indépendant ou solidaire du cycle. Huit traits gravés sur la poulie évitent toute erreur de fonctionnement.
4. **Une courroie trapézoïdale** qui transmet le mouvement du moteur à la poulie secondaire démultipliée.
5. La transmission finale du mouvement de la roue arrière se fait par une chaîne.

C) Commandes.

Les commandes du moteur sont montées sur le guidon :

1. **Commande des gaz** reliée par câble au boisseau du carburateur dont elle règle la levée. Course minimum du câble 14 mm.
2. **Commande de décompresseur** reliée par câble à l'étrier du décompresseur et permettant d'ouvrir ou de fermer la soupape de ce dernier. Course minimum du câble 10 mm.

CONDUITE DU CYCLOVAP 57

AVANT TOUTE CHOSE :

Se pénétrer du dicton : « Qui veut voyager loin ménage sa monture ». Par conséquent :

Il faut que vous rodiez votre moteur.

La période de rodage doit durer un minimum de 500 km.

PENDANT LE RODAGE :

Ne pas dépasser 35 km à l'heure sur le plat.

Aider le moteur dans les côtes en pédalant.

Pour le graissage : mélanger 10% d'huile **MOTUL MIX COURSES** dans l'essence (ne pas utiliser les super-carburants).

APRÈS RODAGE :

Veillez suivre les prescriptions suivantes pour la conduite de votre cyclo VAP :

Ramener la proportion d'huile **MOTUL MIX COURSES** à 7 ou 8% (il est important de bien observer ce pourcentage).

Dans les côtes assez fortes, lorsque la vitesse du cyclo diminue sans que le moteur faiblisse, ne pas craindre de pédaler dès que la vitesse descend en dessous de 22 à 25 km/heure. L'effort à fournir est faible et il soulage le moteur qui, en dessous de 18 km/h, n'est pas suffisamment refroidi par le déplacement d'air pour l'effort maximum qu'on lui demande de fournir. L'aide des pédales compense le manque de refroidissement.

L'utilisation sur plat ou en régions peu accidentées, c'est-à-dire dans la majorité du territoire français, ne nécessite aucune précaution spéciale. Eviter simplement de pousser le moteur à fond pendant un parcours très prolongé. Le VAP 57 permet de rouler à 50 et même 55 km/h, mais on ne devrait atteindre ces vitesses que passagèrement et rouler en principe autour de 40 km/h.

A) MISE EN ROUTE A FROID :

Effectuer les opérations suivantes :

- Faire le plein du réservoir** avec un mélange d'essence ordinaire et d'huile **MOTUL MIX COURSES** à raison de 7% d'huile dans l'essence (10 % en période de rodage) préparé comme l'indique le chapitre graissage.
- Vérifier si le moteur est accouplé au cycle.** Pour cela, pousser le vélo à la main : s'il y a résistance, c'est que l'accouplement existe, donc rien à manœuvrer. S'il n'y a pas de résistance, tourner d'un huitième de tour le plateau d'encliquetage placé sur l'axe de pédalier devant la poulie secondaire. Cette manœuvre pouvant se faire, soit à la main, soit avec le bout du pied. Lorsque l'on entend un déclic et que les oreilles du plateau sont venues à nouveau en face des traits repères de la poulie, l'accouplement est réalisé.
- Ouvrir le robinet d'essence.**
- Fermer le volet d'air du carburateur** (par temps très chaud, le laisser ouvert); monter sur le cycle; ouvrir légèrement les gaz (1/3 environ de la course de la poignée) et tirer sur la manette de décompresseur. Donner trois à quatre coups de pédale et lâcher le décompresseur, le moteur partira immédiatement.
- Ouvrir un peu plus les gaz** et continuer de pédaler pendant quelques dizaines de mètres pour soulager le moteur.
- Après avoir parcouru une centaine de mètres, ouvrir les gaz en grand. Le cycle prendra de la vitesse.

B) MISE EN ROUTE A CHAUD :

Même processus que ci-dessus, sauf qu'il n'y a pas :

- à manœuvrer le volet d'air du carburateur,
- et que les gaz peuvent être ouverts en grand dès que le moteur se met à tourner.

NOTA. — Dès que l'on est habitué à son cyclo VAP 57, équipé de l'embrayage automatique, il n'est plus nécessaire de pédaler pour le mettre en route. Quelques pas faits rapidement, gaz légèrement ouverts, en poussant la bicyclette et le moteur démarre immédiatement. C'est un avantage très appréciable pour un démarrage en côte.

C) ARRÊT MOMENTANÉ (à un feu rouge par exemple).

Moteur VAP 57 à embrayage

Réduire les gaz suffisamment pour découpler embrayage et moteur. Le moteur continue à tourner sur son ralenti sans entraîner le cyclo. Pour repartir, ouvrir les gaz en grand. Le cyclo repart seul, sans à-coups et doucement. Mais il est indispensable néanmoins de pédaler, ceci afin d'éviter un patinage excessif de l'embrayage.

Moteur VAP 57/3 sans embrayage

Réduire les gaz, ouvrir le décompresseur et freiner jusqu'à l'arrêt. Pour repartir, ouvrir le décompresseur, donner 3 à 4 coups de pédale, lâcher le décompresseur et ouvrir légèrement les gaz, le moteur repartira.

D) ARRÊT DÉFINITIF :

Réduire les gaz à fond et ouvrir le décompresseur. Fermer le robinet d'essence.

E) TRANSFORMATION DU CYCLO EN VÉLO :

A l'arrêt, tourner de 1/8 de tour, dans un sens ou dans l'autre le plateau d'encliquetage placé devant la poulie secondaire. Le moteur se trouvera désaccouplé.



GRAISSAGE

I) GRAISSAGE DU MOTEUR :

Le graissage s'effectue par mélange d'huile **MOTUL MIX COURSES** à l'essence ordinaire. 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 **MOTUL MIX COURSES** 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.

II) GRAISSAGE DE L'EMBRAYAGE AUTOMATIQUE (pour les moteurs VAP 57 à embrayage).

Les aiguilles et la roue libre de l'embrayage automatique sont, en principe, graissées une fois pour toutes au départ de l'Usine. Cependant, tous les 2.000 à 3.000 km, surtout si l'on roule par mauvais temps, la poulie primaire peut être démontée et nettoyée. Au remontage, ne pas oublier de graisser les aiguilles et la roue libre avec une graisse à haut point de liquéfaction (150° environ) et pas trop collante (graisse **MOTUL** n° 5093).

Mettre une goutte d'huile de temps en temps derrière la coupelle pare-poussière placée en bout du vilebrequin, sous la vis et la rondelle frein, en particulier si l'on a roulé par temps pluvieux.

III) GRAISSAGE DE L'ENTRAÎNEMENT SECONDAIRE :

- Pièces intérieures** : le graissage est fait à l'Usine pour une utilisation de plusieurs milliers de kilomètres. S'il doit être refait, utiliser une graisse adhérente à point de liquéfaction supérieur à 80°.
- Axe de pédalier** : remplir la réserve de graisse en injectant, à l'aide d'une pompe à piston une graisse demi-fluide, de qualité courante, dans le petit graisseur placé en bout du pédalier (graisse **MOTUL 850 S** par exemple). Prendre soin d'essuyer le graisseur avant cette opération.

NOTA. — Si le cyclo est toujours utilisé avec son moteur, ce dernier graissage suffira pour quelques milliers de km, même si l'utilisateur se trouve dans une région accidentée, et doit fréquemment aider son moteur en pédalant. Par contre, si le cyclo est souvent utilisé en bicyclette, ce graissage devra être renouvelé à intervalles plus rapprochés; en principe, dès que le pédalage devient un peu plus pénible.



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, il se produit le phénomène du calaminage; le sommet du piston, le fond de la culasse, les lumières de distribution, le pot d'échappement et son tube 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, du pot et du tube d'échappement doit avoir lieu en principe tous les 1 500 km et elle est du ressort d'un mécanicien spécialiste. On effectuera un **premier décalaminage après les 500 km du rodage.**
 - 3. Entretien et réglage du Magnéclair :** tous les 2 500 à 3 000 km, vérifier en enlevant le couvercle l'état de propreté intérieure de cet appareil. Si c'est nécessaire, nettoyer les contacts du rupteur à l'essence.
Cet appareil est bien calé quand les contacts du rupteur se séparent lorsque le piston est à 3 mm-3 mm 2 du point mort haut. On peut corriger le calage en faisant tourner légèrement le stator après avoir débloqué les deux vis de fixation situées en dessous des bobines.
L'écartement des contacts du rupteur à pleine ouverture doit être compris entre 0,25 et 0,35 mm. Ne pas mettre d'huile sur la came, le graissage initial assuré par le feutre suffit pour 8 000 à 10 000 km.
Si le feutre est trop sec, l'imprégner avec une graisse très consistante.
 - 4. Eclairage :** la bobine d'éclairage du Magnéclair est prévue pour l'emploi de lampes 6 volts, 1 ampère à l'avant; 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 durée de celle-ci en dépend.
Bien vérifier le serrage des lampes : un mauvais serrage de l'une d'elles pouvant entraîner le grillage de l'autre. Pour la même raison, remplacer immédiatement une ampoule grillée.

5. Bougie.

Tous les 1 500 à 2 000 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). Nettoyer la bougie, s'il y a lieu, avec une petite brosse métallique pour enlever les dépôts charbonneux.

NOTA. — Les moteurs VAP 57 sont livrés 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 n'utilise que rarement son moteur au maximum. Mais, pour le conducteur qui pousse souvent sa machine, il y 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.

6. Tension de la courroie.

La courroie ne doit pas présenter de flèche au repos.

En appuyant avec le doigt, la flèche doit être de l'ordre de 1 cm.

Pour régler la tension, on fait pivoter le moteur autour de son point de fixation supérieur.

Une règle de vérification de tension de courroie est vendue par A.B.G. sous le n° 36.

A.B.G. peut vous fournir également une clé spéciale pour le réglage de la tension de la courroie (réf. n° 51), qui facilite cette opération.

Ce réglage est très important si l'on veut éviter une usure prématurée des pièces commandées par la courroie.

7. Embrayage.

L'embrayage est réglé une fois pour toutes en Usine. La réparation de l'embrayage est du ressort d'un agent spécialisé.

QUELQUES CONSEILS

Moteur VAP 57 à embrayage

Nous rappelons que l'intérêt de ce moteur réside dans son embrayage automatique progressif.

Pour les faibles allures, c'est-à-dire en dessous de 18 km/h, l'embrayage peut patiner, ce qui rend la conduite du cyclo VAP 57 très souple et très agréable, notamment en ville. Toutefois, il est toujours nécessaire d'accompagner à la pédale.

Au-dessus de 18 km/h, l'embrayage ne doit plus patiner. Si vous croyez constater qu'au-dessus de 18 km/h l'embrayage patine, ceci provient d'un manque de puissance au moteur. Il faut en rechercher la cause.

Moteur VAP 57/3 sans embrayage

Si vous constatez un net manque de puissance du moteur, veuillez noter les conseils suivants.



Deux cas peuvent se présenter :

1. Manque de puissance à froid comme à chaud.

Cela peut être dû, dans le début d'utilisation du cyclomoteur, au manque de rodage du moteur. En effet, celui-ci ne donnera sa puissance qu'après avoir roulé pendant plusieurs centaines de kilomètres.

Après rodage convenable et resserrage des écrous comme indiqué à l'entretien, en cas de manque de puissance, il faut vérifier :

- a) **La bougie.** Elle peut être ou trop chaude (électrodes blanches) ou trop froide (électrodes goudronneuses). Il faut la changer.
- b) **Le carburateur.** Filtre partiellement obstrué. Fuite au pointeau.
- c) **Le Magnéclair.** Mauvais calage. Vis platinées dérégées.

De plus, le manque de puissance peut provenir :

- d) **D'un décalaminage non fait :** vérifier les lumières du cylindre et l'intérieur du pot d'échappement.
- e) **D'une courroie mal tendue :** le réglage de tension doit être vérifié : après 100 km de parcours, après 500 km. Ensuite, tous les 1 000 km par exemple.

2. Manque de puissance à chaud seulement, c'est-à-dire lorsque le moteur a été poussé à fond pendant longtemps sur un parcours difficile.

Dans ce cas, c'est presque toujours l'auto-allumage créé par un échauffement exagéré qui freine le moteur.

Si le fait est exceptionnel, il suffit de laisser refroidir le cylindre en réduisant les gaz pendant quelques minutes et en aidant avec les pédales.

Si le fait se reproduit fréquemment, il faut :

- a) Vérifier si piston et culasse ne sont pas très calaminés ou la culasse simplement desserrée.
- b) Vérifier si les segments du piston ne sont pas collés.
- c) Essayer une bougie plus froide (attention à la qualité de la bougie).

NOTA POUR L'UTILISATION DES CARBURATEURS

GURTNER "D" 12 ET ZENITH 13 MX

Ces deux types de carburateurs comportent une cuve à niveau constant, un gicleur de marche, un boisseau de réglage de l'admission des gaz, un filtre d'admission et une vis de ralenti. Cette dernière vis est facilement accessible de l'extérieur et permet d'obtenir un ralenti parfait du moteur, qualité très appréciée des usagers sur les moteurs munis de l'embrayage progressif.

Ce réglage est très sensible et l'on ne doit agir sur la vis qu'avec beaucoup de précautions. Le réglage initial est effectué en usine.

Tous deux sont également pourvus d'un dispositif permettant de passer automatiquement de la position départ à la position marche normale.

Manœuvre de ce dispositif :

Pour départ à froid :

Sur ZENITH 13 MX - Appuyer à fond sur le téton placé à côté de la vis creusée de réglage du câble de gaz.

Sur GURTNER D 12 D - Manœuvrer vers la gauche le petit levier placé sur le silencieux d'admission jusqu'à ce qu'il s'engage sous la petite languette formant ressort.

Sur GURTNER D 12 G - Appuyer à fond sur le petit levier placé sur le silencieux d'admission.

Pour démarrer : Ouvrir légèrement les gaz, 1/3 environ de la course de la poignée.

Après avoir parcouru de 50 à 100 mètres suivant la température extérieure, manœuvrer rapidement à fond de course la manette de commande des gaz pour supprimer le starter et rouler en marche normale.

La poignée tournante commande l'ouverture du volet des gaz pour la marche normale. La manette de starter commande la fermeture du volet d'air pour le départ à froid.

Disons de suite qu'il est absolument nécessaire de fermer les gaz pour pouvoir enclencher le volet d'air.

N'utiliser le volet d'air (starter) que pour lancer le moteur à froid; lorsque celui-ci est en route, accélérer légèrement et après quelques instants, variables avec la température, donner un brusque coup d'accélérateur pour déclencher le starter.

Un carburateur, pour avoir une marche normale, doit être monté bien droit, le collier bien serré sur un emmanchement sans jeu et en butée sur sa face d'appui. Les filtres à air et essence devront être bien propres.

Bien vérifier l'orientation des fentes de la bague isolante, afin d'éviter toute prise d'air additionnelle.

NOTA. — Sur le carburateur ZENITH 13 MX, le gicleur est placé à l'intérieur de la cuve à niveau constant. Pour accéder au gicleur, il est nécessaire de démonter cette cuve.

— Sur le carburateur GURTNER D 12, pour démonter le volet des gaz, dévisser la vis du chapeau et sortir le volet bien droit (attention de ne pas égarer le ressort et le pion de déclenchement). Comprimer le ressort contre le chapeau, faire tourner la languette guide-volet et décrocher le volet.

Pour le remontage, après le passage du plot de câble, s'assurer que le guide-volet est bien à sa place et vient fermer la fente du volet.

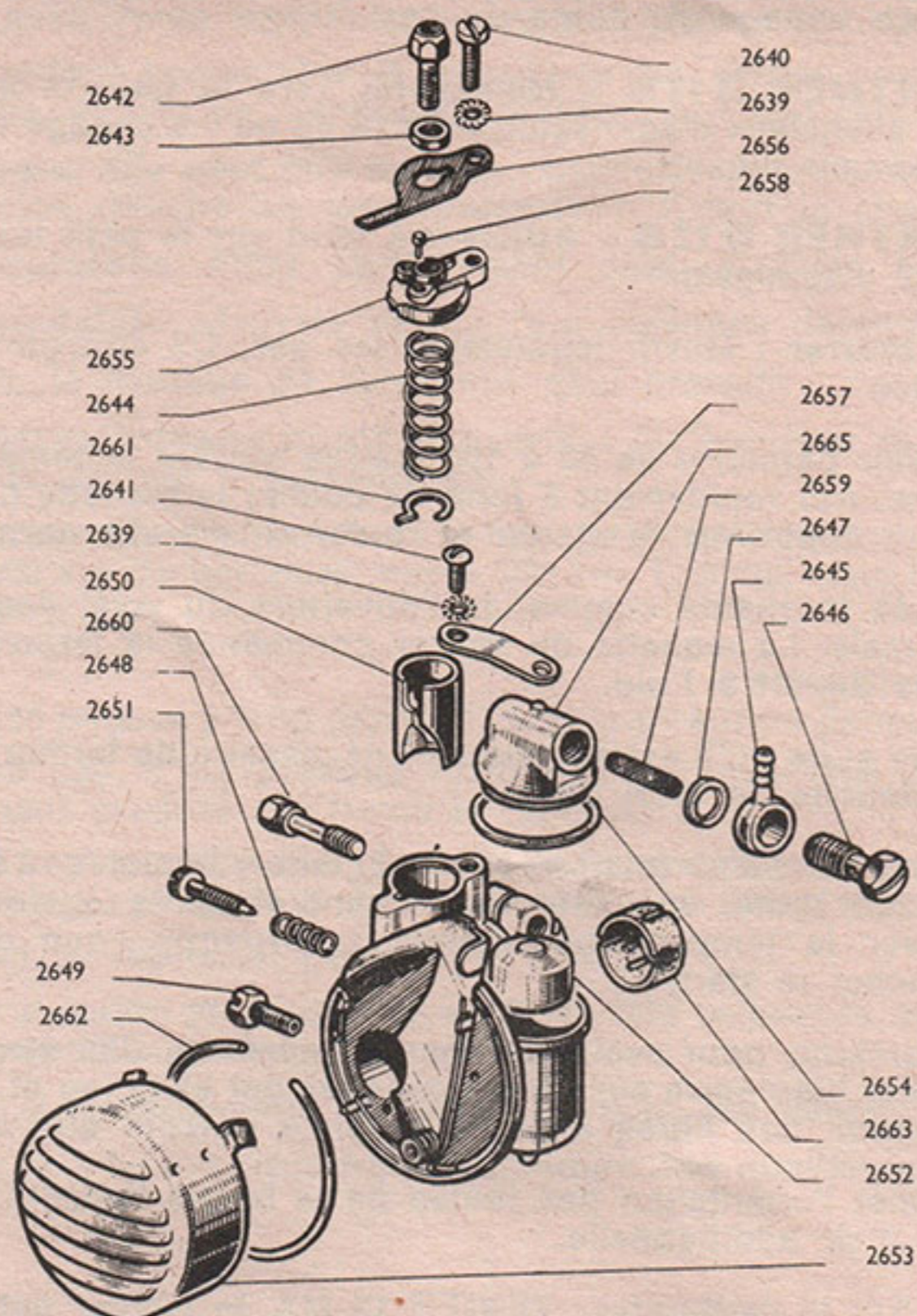
Nettoyer périodiquement la cuve. Pour cela :

- débrancher l'arrivée d'essence,
- dévisser la vis du couvercle,
- faire pivoter la bride et enlever le couvercle,
- dégager le flotteur (attention, pièce très fragile),
- passer de l'essence dans la cuve et rincer,
- nettoyer également le filtre d'arrivée d'essence ainsi que le filtre d'air.

PLANCHES

CARBURATEUR GURTNER TYPE D 12 - D 421 ABG

Nomenclature Pièces détachées

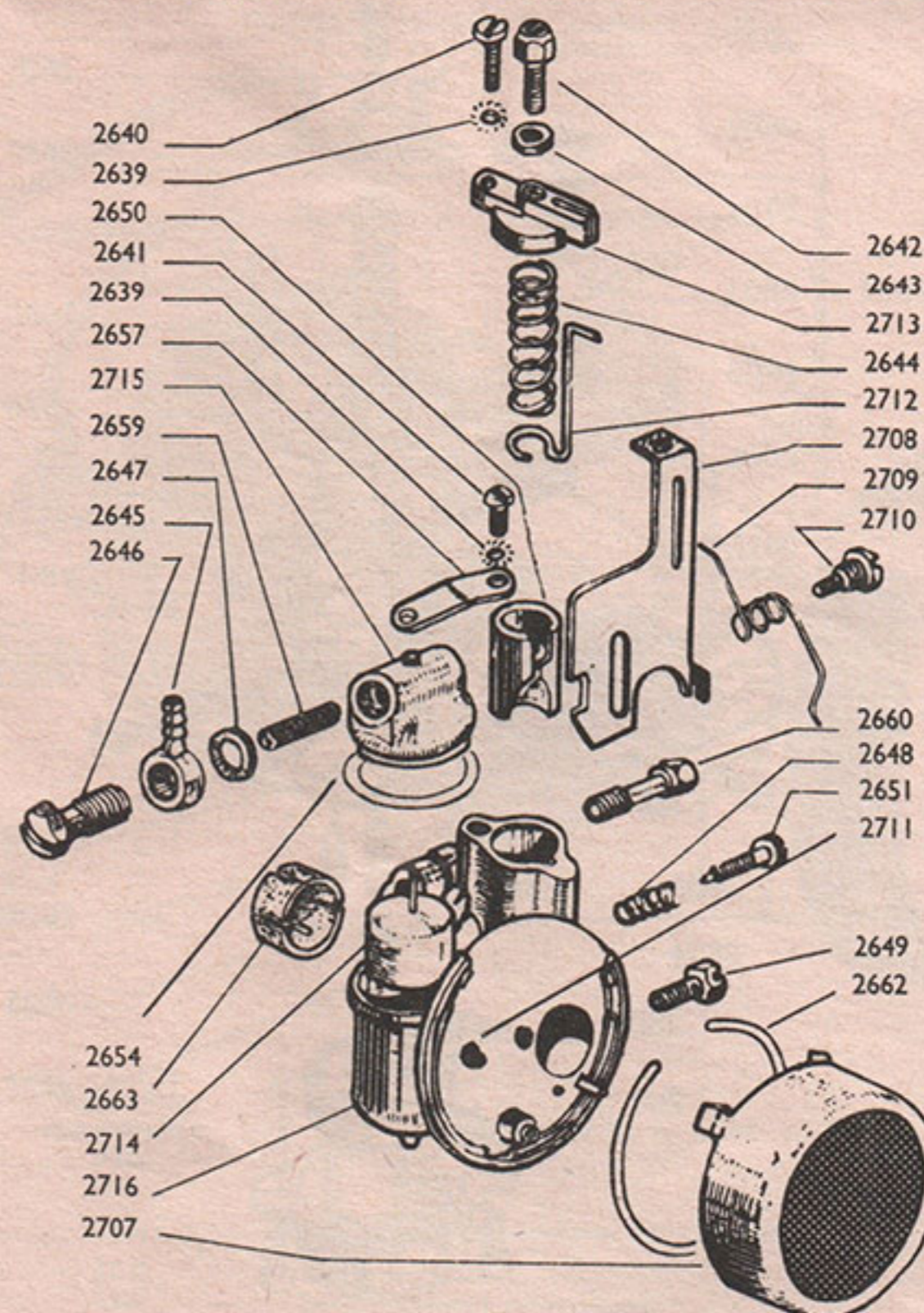


Référence Commerciale A B G	Désignation de la pièce	Référence Commerciale A B G	Désignation de la pièce
2639	Rondelle	2654	Joint de cuve
2640	Vis	2655	Chapeau
2642	Vis tendeur	2656	Verrou starter
2643	Contre-écrou	2657	Lame fixe couvercle
2644	Ressort de volet	2658	Déclencheur
2645	Banjo	2660	Vis collier
2646	Bouchon	2661	Guide volet
2647	Joint	2662	Jonc
2649	Gicleur	2665	Couvercle pointeau
2643	Ressort de butée	2653	Filtre à air
2663	Bague isotherme	2659	Filtre à essence
2650	Volet de gaz	2641	Vis
2652	Flotteur	2651	Vis butée de volet

ET ÉCLATÉS

CARBURATEUR GURTNER TYPE D 12 - G 479 ABG

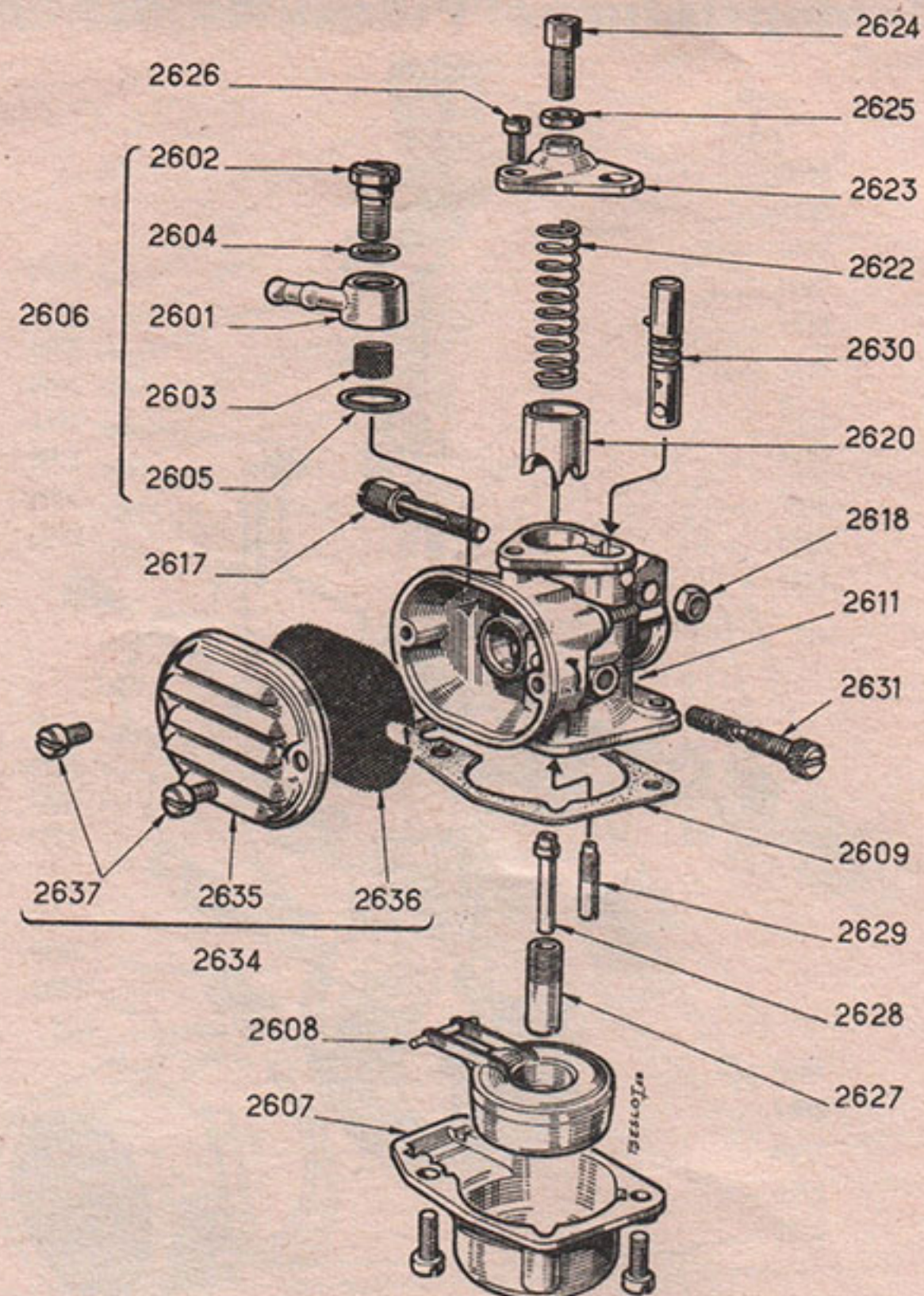
Nomenclature Pièces détachées



Référence Commerciale A B G	Désignation de la pièce	Référence Commerciale A B G	Désignation de la pièce
2639	Rondelle	2648	Ressort de butée
2640	Vis	2663	Bague de réduction
2642	Vis tendeur	2654	Joint de cuve
2643	Contre-écrou	2657	Lame fixe couvercle
2644	Ressort de volet	2660	Vis de collier
2645	Banjo	2662	Jonc
2646	Bouchon	2712	Déclencheur
2647	Joint	2713	Chapeau
2707	Filtre à air	2659	Filtre à essence
2708	Volet d'air	2714	Flotteur
2709	Ressort de rappel	2641	Vis
2711	Doigt d'arrêt	2651	Vis de butée de volet
2710	Vis de fixation du volet d'air	2716	Corps
2649	Gicleur	2715	Couvercle de cuve
		2650	Volet de gaz

CARBURATEUR ZENITH 13 MX

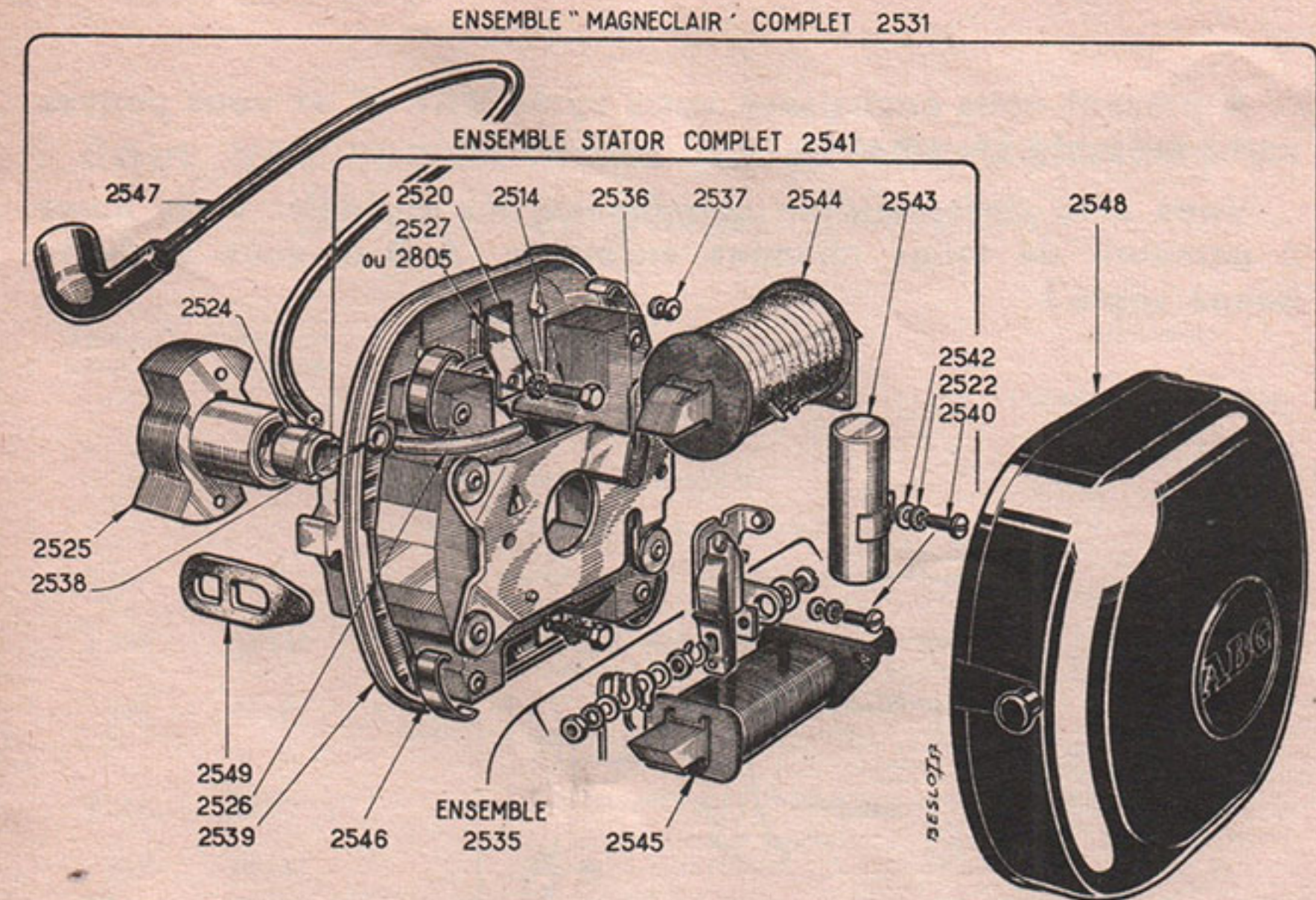
Nomenclature Pièces détachées



Référence commerciale A B G	Désignation de la pièce	Référence commerciale A B G	Désignation de la pièce
2600	Carburateur complet	2621	Tiroir des gaz spécial
2601	Raccord orientable (de 6 ext)	2622	Ressort du tiroir des gaz
2602	Axe de raccord	2623	Bouchon de tiroir pour modèle à commande de starter
2603	Crépine formant filtre	2624	Vis creuse formant butée de gaine
2604	Joint entre axe et raccord	2625	Ecrou de la vis
2605	Joint entre raccord et corps	2626	Vis fixant le bouchon du tiroir sur le corps
2606	Raccord d'arrivée d'essence complet	2627	Gicleur principal
2607	Cuve à niveau constant	2628	Tube de gicleur ABG - VAP 57
2608	Flotteur	2629	Gicleur de ralenti
2609	Joint entre cuve et corps	2630	Tiroir de ralenti
2610	Vis fixant la cuve sous le corps	2631	Vis de butée du tiroir des gaz
2611	Corps principal avec pointeau et siège de pointeau	2632	Ressort de la vis
2616	Bague calibrée d'air de ralenti	2634	Prise d'air complète
2617	Vis de serrage du collier du corps	2635	Couvercle de prise d'air
2618	Ecrou de la vis	2636	Crépine formant filtre
2620	Tiroir des gaz avec aiguille standard	2637	Vis fixant la prise d'air

MAGNÉCLAIR

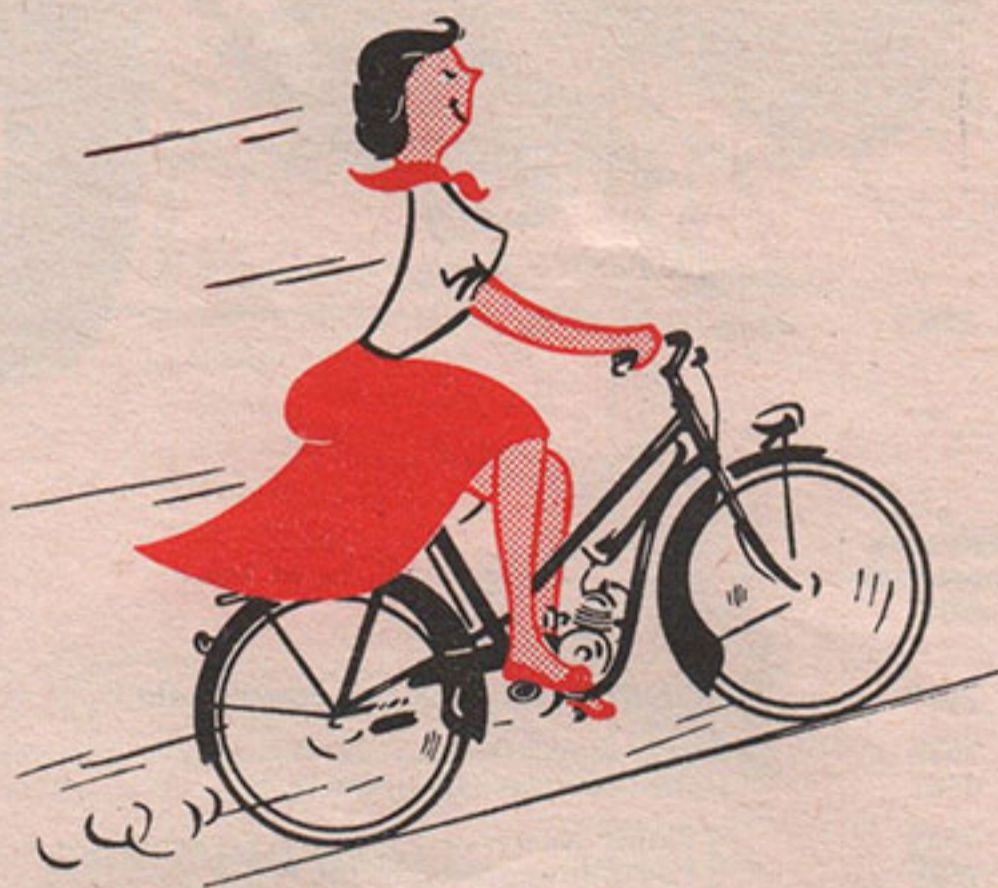
Nomenclature Pièces détachées



Référence technique ABG	Référence commerciale ABG	Désignation de la pièce	Quantité
28775	2531	MAGNÉCLAIR complet comprenant :	1
28786	2525	Rotor complet	1
28785	2541	Stator complet comprenant :	1
28784	2539	Stator nu	1
28801	2538	Passe-fil caoutchouc (fil H.T.)	1
28802	2537	Passe-fil caoutchouc (fil lumière)	1
27309	2536	Tampon graisseur	1
28795	2535	Rupteur complet	1
28817	2540	Vis de fixation du rupteur	1
28861	2542	Rondelle plate 4,2 x 8 x 0,8	1
106212 ^e	2522	Rondelle éventail	1
29025	2543	Condensateur	1
28817	2540	Vis de fixation du condensateur	1
28861	2542	Rondelle plate 4,2 x 8 x 0,8	1
106212 ^e	2522	Rondelle éventail	1
28790	2544	Bobine d'allumage	1
29026	2545	Bobine d'éclairage	1
28771	2546	Ressort de fixation des bobines	4
29002	2547	Fil de bougie	1
28791	2548	Couvercle	1
28862	2549	Attache du couvercle (caoutchouc)	2
28778a	2524	Ecrou de fixation du rotor	1
28807a	2514	Vis fixation stator	2
29023	2527	Plaquette fixation stator pour carter réf. 2500 ..	2
34499	2805	Plaquette fixation stator pour carter réf. 2804 ..	2
112473	2520	Rondelle frein à denture extérieure	2
29006	2550	Souplisso de protection du fil de bougie	1

A présent vous connaissez votre cyclo VAP 57 et vous pouvez partir en toute sécurité.

Vous avez désormais un compagnon sûr et fidèle. Vous aurez à parcourir de longs chemins ensemble. A B G vous souhaite bonne route !



*Et maintenant
bonne route !*

NOMENCLATURE DES PIÈCES DÉTACHÉES DU MOTEUR "VAP 57" ET "VAP 57/3"

Pour vos commandes de pièces détachées,
exigez les pièces d'origine

Référence commerc.	Référence technique	DESIGNATION DES PIÈCES	Quantité par moteur	
			VAP 57	VAP 57/3
		BLOC-MOTEUR comprenant	1	1
		a) Carter complet comprenant :	1	1
2 501	33 931	Soit : 1° Carter complet avec alésage côté Magné- clair \varnothing 30 comprenant :		
2 500	33 933	1/2 carter côté Magnéclair \varnothing 30 complet comprenant :	1	1
109	80 184	1/2 carter nu côté Magnéclair avec alésage \varnothing 30 Tirant de cylindre.	2	2
2 293	33 657	1/2 carter côté poulie complet comprenant	1	1
109	80 184	1/2 carter nu côté poulie	2	2
2 296	32 641	Tirant de cylindre	1	1
2 502	33 871	Joint des 2 1/2 carters	2	2
2 295	32 689	Vis H \varnothing 6 x 60 } Assemblage des Vis H \varnothing 6 x 56 } 1/2 carters	3	3
2 148	27 013	Rondelle plate 6,25 x 10,25 x 0,8	2	2
2 220	113 463	Rondelle WZ 6	5	3
503	114 485	Ecrou H 6	5	5
2 297	32 642	Joint d'étanchéité 15 x 30 x 4,5	2	2
2 028	32 445	Rondelle anti-retour	1	
2 260	32 678	Ferrure d'accrochage inférieure	2	2
2 810	33 931	Soit : 2° Carter complet avec alésage côté Magné- clair \varnothing 24 comprenant :		
2 804	33 933	1/2 carter côté Magnéclair alésage \varnothing 24 complet comprenant :	1	1
109	80 184	1/2 carter nu côté Magnéclair alésage \varnothing 24	1	1
2 293	33 657	Tirant de cylindre	2	2
109	80 184	1/2 carter côté poulie complet comprenant	1	1
2 296	32 641	1/2 carter nu côté poulie	1	1
2 502	33 871	Tirant de cylindre	2	2
2 295	32 689	Joint des 1/2 carters	1	1
2 148	27 013	Vis H \varnothing 6 x 60 } Assemblage des Vis H \varnothing 6 x 56 } 1/2 carters	2	2
2 220	113 463	Vis H \varnothing 6 x 56 } 1/2 carters	3	3
503	114 485	Rondelle plate 6,25 x 10,25 x 0,8.....	2	2
2 297	32 642	Rondelle WZ 6	5	5
1 109	80 175	Ecrou H 6	5	5
2 260	32 678	Joint d'étanchéité 15 x 30 x 4,5 (côté poulie)	1	1
		Joint d'étanchéité 15 x 24 x 7 (côté ma- gnéclair)	1	1
		Ferrure d'accrochage	2	2

Référence commerc.	Référence technique	DESIGNATION DES PIECES	Quantité par moteur	
			VAP 57	VAP 57/3
2 511	33 934a	b) Embiellage complet comprenant :		
2 509	33 935	Embiellage 1/2 nu comprenant :		
2 508	33 939	Embiellage nu, composé de :		
		Bielle	1	1
		Maneton	1	1
		Aiguille de tête de bielle (2,5 x 9,8)	22	22
		Rondelle de tête de bielle	2	2
		1/2 vilebrequin côté poulie	1	1
		1/2 vilebrequin côté magnéclair	1	1
2 015	80 172	Rondelle d'appui	2	2
153	45 039	Axe de piston	1	1
155	45 018	Aiguille de pied de bielle (2 x 9,8)	19	19
156	45 021	Rondelle de pied de bielle	2	2
162	45 026	Roulement 6202 (15 x 35 x 11)	2	2
2 331	33 650	c) Piston complet comprenant :	1	1
		Piston ergoté comprenant :	1	1
		Piston nu	1	1
		Ergot de segment	2	2
2 223	32 773	Segment	2	2
206	145 011	Circlips de 12 int.	2	2
2 311	33 668	d) Cylindre fonte complet comprenant :	1	1
		Cylindre nu	1	1
240	80 222	Goujon de 5 x 12	6	6
252	32 599	Joint de cylindre	1	1
2 316	33 654	e) Super-culasse complète comprenant :	1	1
		Super-culasse nue	1	1
2 381	33 671	Soupape de décompression complète comprenant :	1	1
2 382	33 555	Soupape de décompression nue	1	1
2 383	33 556	Ressort de soupape	1	1
2 384	33 557	Bouchon porte-ressort	1	1
2 385	33 567	Etrier de compresseur	1	1
2 386	113 574	Goupille fendue de 2 x 20	1	1
1 210		Bougie Floquet 14 CS	1	1
1 211		ou Marchal CR 36	1	1
1 220		ou A.C - F.10	1	1
255	114 495	Ecrou de culasse	4	4
256	45 181	Rondelle 6,25 x 14 x 1	4	4
2 153	32 579	Pipe d'admission	1	1
182	80 186	Joint de pipe	1	1
506	114 367	Ecrou H 5 (2 admission - 4 échappement)	6	6
507	106 213	Rondelle Blocfor 5 i	6	6
2 503	20 178	Bague isolante de carburateur	1	1
189	80 139	Joint d'échappement	1	1
2 600	34 060	Carburateur Zénith 13 MX	1	1
2 638	34 014	Carburateur Gurtner D 12 D	1	1
2 706	34 187	Carburateur Gurtner D 12 G	1	1

Référence commerc.	Référence technique	DESIGNATION DES PIECES	Quantité par moteur	
			VAP 57	VAP 57/3
		MOTEUR VAP 57 AVEC EMBRAYAGE		
		EMBRAYAGE AUTOMATIQUE complet		
		composé de :	1	
2 521	33 936	Plateau d'entraînement complet comprenant :	1	
2 519	33 940	Plateau équipé de :	1	
2 518	33 867	Plateau découpé	1	
		Moyeu d'entraînement	1	
		Plaque de freinage	1	
		Axe de patin	2	
		Rondelle plate 6,2 x 10,2 x 0,8	2	
		Téton pour ressort	2	
2 288	32 751	Jonc de freinage	1	
2 517	33 641	Anneau d'inertie	1	
2 506	33 579	Patins d'embrayage complet comprenant chacun :	2	
		Patin	1	
		Garniture	1	
		Tampon caoutchouc	1	
		Jonc d'arrêt de patin	1	
2 360	32 768	Ressort de patin	2	
(1) 2 507	32 594a	Poulie primaire complète composée de :	1	
2 516	33 943a	Poulie rivée comprenant :	1	
		Moyeu de poulie	1	
		Cuvette d'embrayage	1	
		Flasque extérieur	1	
		Entraîneur de roue libre	1	
		Rivet tête plate Ø 3	3	
		Douille à aiguilles	2	
2 504	34 013	Cage de roue libre	1	
2 357	32 666	Rouleau Ø 4 - long. 6	3	
2 358	32 667	Coupelle pare-huile	1	
2 369	32 715	Rondelle pare-huile	1	
2 816	33 969	Coupelle pare-poussière	1	
2 815	33 968	Rondelle frein	1	
2 512	33 689	Vis butée	1	
2 513	33 688		1	
		MOTEUR VAP 57/3 SANS EMBRAYAGE		
2 551	34 061	Poulie primaire	1	
2 512	33 689	Rondelle frein	1	
2 513	33 688	Vis butée	1	
2 391	33 670			
		ENTRAINEMENT SECONDAIRE complet comprenant :	1	1
		Poulie secondaire nue	1	1
2 334	32 719	Douille Nadella	2	2
		Téton d'arrêt	1	1
		Ressort d'arrêt	1	1
2 399	33 595	Rondelle de frottement	1	1
2 400	33 599	Plateau d'encliquetage	1	1
2 402	33 632	Rondelle joint	1	1
2 403	33 608	Tôle de maintien	1	1
2 393	33 609a	Coulisseaux complets comprenant chacun :	2	2
		Coulisseau nu	1	1
		Téton de commande	1	1
2 395	33 630	Ressort de rappel	4	4
2 396	33 602	Tôle de protection	1	1
2 397	114 356	Vis CB Ø 4 - long. 8	4	4
2 398	112 464	Rondelle Blocfor E 4	4	4
2 394	33 663	Pignon de chaîne complet comprenant :	1	1
		Pignon de chaîne	1	1
		Cuvette de protection	1	1

(1) Porte également le n° 2372 (VAP 55).

Référence commerc.	Référence technique	DESIGNATION DES PIECES	Quantité par moteur	
			VAP 57	VAP 57/3
2 346	33 596	Rondelle d'appui épaisseur 2 mm	1	1
2 338	32 753	Rondelle butée côté pédale épaisseur 1 mm	2	2
2 337	32 635	Courroie trapézoïdale	1	1
2 259	32 631	Axe de pédalier	1	1
2 264	32 644	Graisser d'axe de pédalier	1	1
2 235	32 712	Cuvette fixe de pédalier	1	1
2 236	32 720	Cuvette réglable	1	1
2 237	32 721	Contre-écrou	1	1
2 238	32 724	Rondelle frein épaisseur 0,8	1	1
AXE PÉDALIER LISSE				
2 811 a	34 179	Axe pédalier lisse complet comprenant :	1	1
2 806	34 026	Axe pédalier nu	1	1
2 080	34 182	Rondelle plate	1	1
2 807	34 181	Rondelle cuvette	1	1
2 809	113 269	Circlips 16 e	2	2
2 810	34 183	Bague autolubrifiante	2	2
2 264	32 644	Graisser d'axe de pédalier	1	1
PIECES DE FIXATION (2)				
2 378	33 564	Ferrure sur tube de cadre	2	2
2 254	32 680	Ferrure droite sur moyeu de cadre	1	1
2 255	32 681	Ferrure gauche sur moyeu de cadre	1	1
Fixation supérieure :				
2 379	114 518	Vis H \varnothing 8 x 30	1	1
2 284	112 213	Rondelle WZ de 8	1	1
1 172	113 199	Ecrou H \varnothing 8	1	1
Fixation inférieure :				
2 233	32 704	Vis H \varnothing 8 - long. 65	1	1
1 172	113 199	Ecrou H \varnothing 8	1	1
	113 205	Ecrou H bis \varnothing 8	2	2
2 273	112 349	Rondelle plate de 8 (8,25 x 2)	1	1
2 258	32 684	Tube entretoise pour ferrure inférieure	1	1
2 271	32 746	POT D'ÉCHAPPEMENT ET SA TUBULURE comprenant :	1	1
2 274	32 705 a	Pot complet comprenant :	1	1
		Pot nu	1	1
		Coupelle de pot	1	1
		Goujon de fixation	1	1
		Patte soudée	1	1
2 275	32 794	Calotte de pot comprenant :	1	1
		Tube sur calotte	1	1
		Calotte nue	1	1
		Coupelle de calotte	1	1
516	31 847	Rondelle plate de 6,25 x 12 x 1	1	1
2 276	32 986	Ecrou borgne H \varnothing 6	1	1
2 277	32 988	Tubulure avec bride comprenant :	1	1
		Tubulure nue	1	1
		Bride	1	1
2 278	32 709		1	1

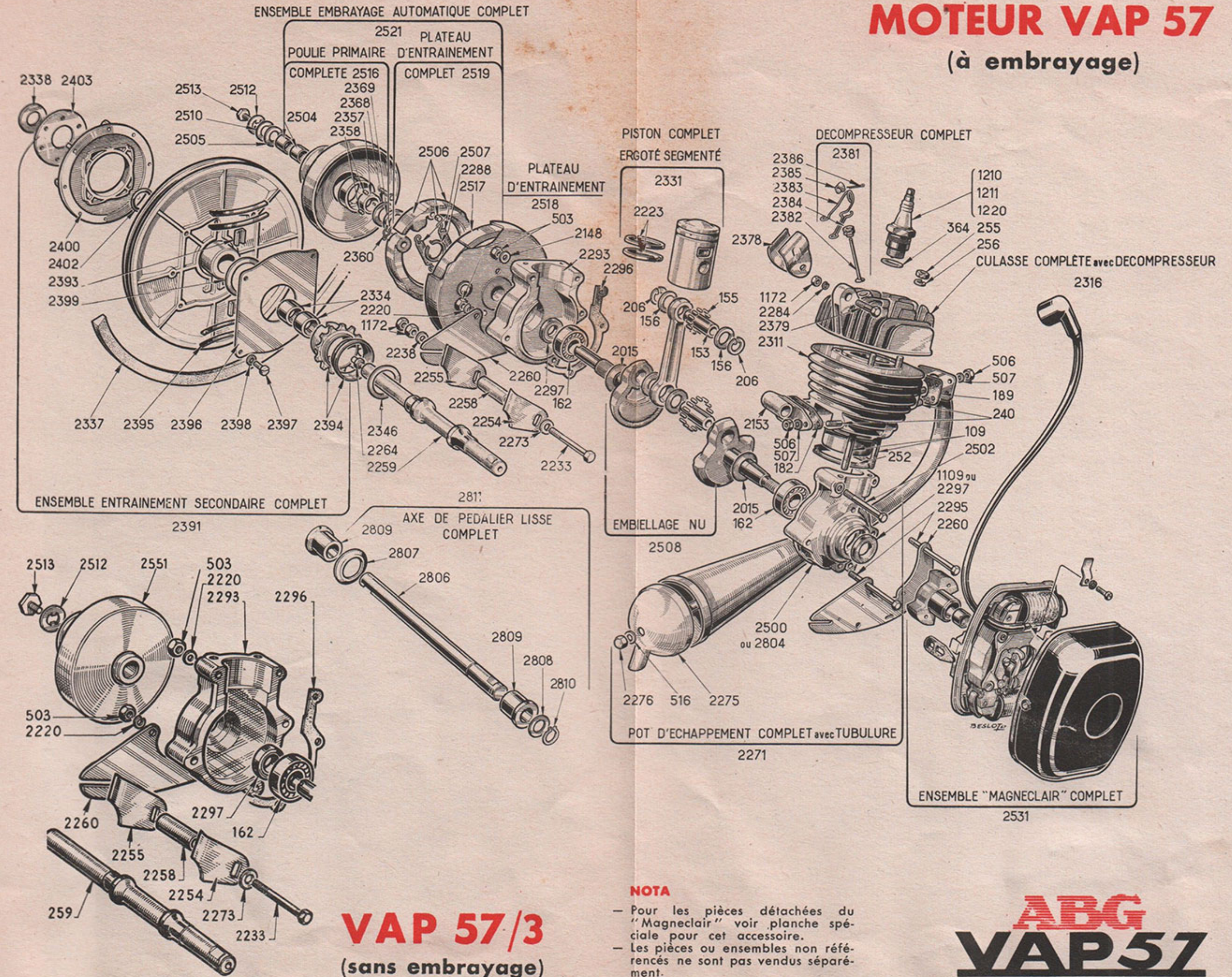


Pour toute commande ou demande de renseignements, veuillez rappeler le numéro et le type de moteur poinçonnés sur le carter. Exemple : 363210 - VAP. 57.

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

(2) Les pièces de fixation ABG, ainsi que le pot d'échappement, n'équipent pas tous les modèles de cyclo-moteurs.

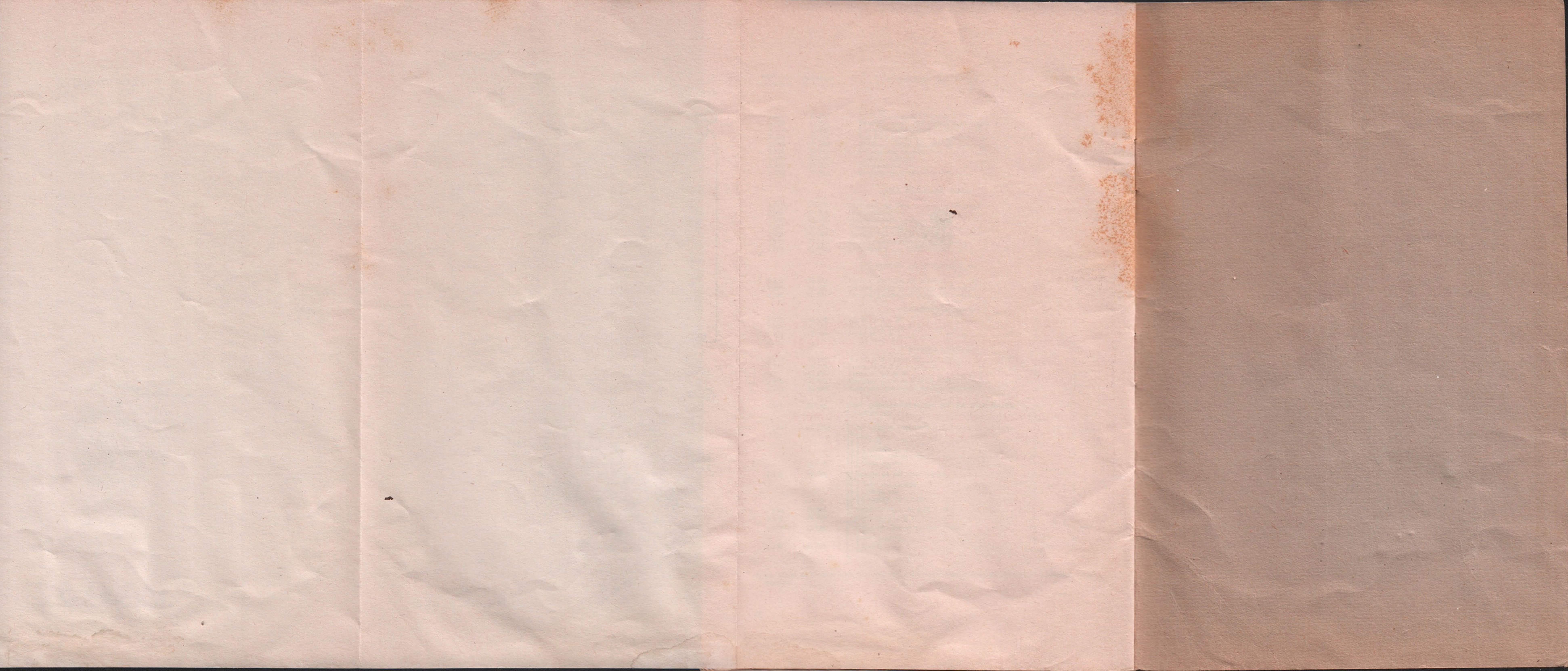
MOTEUR VAP 57 (à embrayage)



NOTA

- Pour les pièces détachées du "Magnéclair" voir planche spéciale pour cet accessoire.
- Les pièces ou ensembles non référencés ne sont pas vendus séparément.





ABG

Société Anonyme au capital de 450 millions

Service " Pièces détachées **VAP** et réparations "

27, Avenue Marceau à COURBEVOIE

Adresse Télégraphique : LABÉGÉ-COURBEVOIE

Téléphone : DÉFense 26-14 et 29-55

OCERP

102, Rue Amelot
PARIS

3-59