

ABG VAP

ABG

Société anonyme au capital de 450.000.000 de Francs

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

Service Commercial VAP

3, Impasse Thoreton — PARIS (15^e)

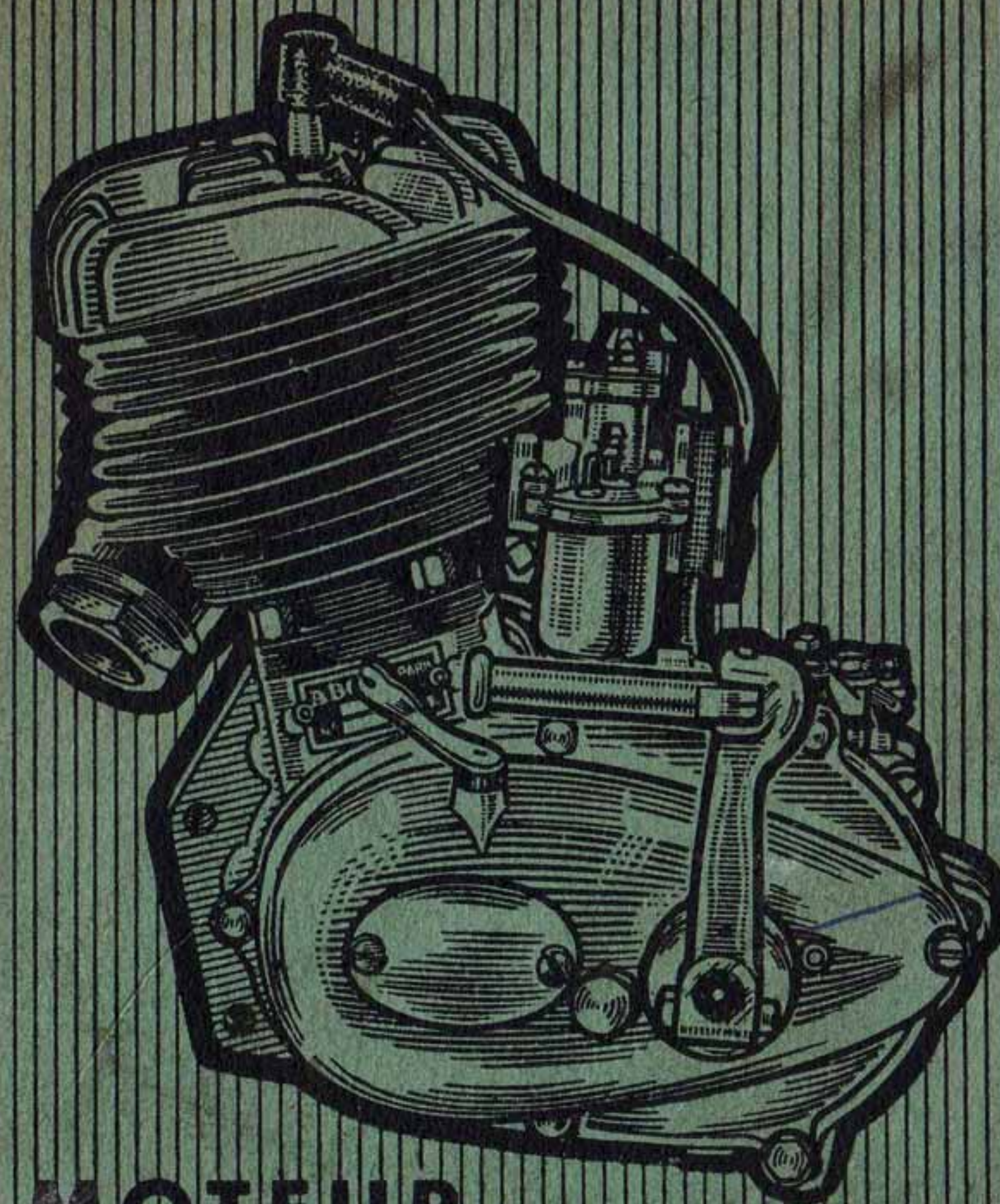
Téléphone : VAU. 68-40.

Adresse télégraphique : Labégé - Paris

O C E R P

102, rue Amelot
PARIS

NOTICE D'ENTRETIEN



MOTEUR

VAP

110

Qui suis-je ?



JE suis un moteur à 2 temps
Double transfert - Alésage 49 - Course 57,80 - Cylindrée 110 cm³ -
Rapport volumétrique 6,5/1

Puissance à la jante 5 Ch. à 5.000 t/m du moteur

Vitesse de rotation maximum 6.000 t/m

Carburateur Zénith 18 MX. Gicleur n° 92

Gurtner H. 18 G. Gicleur n° 30

Bougie Marchal 34 H

Allumage par volant magnétique ABG

Avance à l'allumage 4 mm

Eclairage par volant magnétique ABG - 30 Watts

Lampe avant 6 volts 25/25

Lanterne arrière 6 volts 3 W.

Veilleuse avant 6 volts 3 W. - Shuntée par résistance 1,5 ohm

Graissage : Moteur - Huile Motul Mix Courses 6 %

Boîte de vitesses - Motul Century L ou
Motul n° 2

Transmission par chaîne primaire pas. 9.52
larg. 5 - 44 maillons

Chaîne secondaire :

Pas	12.7
Largeur	5
Rouleau	8.51

Référence : Brampton N 4
Renold 110.044
Yellow 6 N



DESCRIPTION

Le moteur VAP 100 est un monocylindre à refroidissement par air de 110 cm³ de cylindrée. Le moteur fonctionne suivant le cycle à deux temps.

Sa distribution est réalisée par un ensemble de lumières pratiquées dans le cylindre et comprenant : 1 lumière d'échappement, 2 lumières de transfert et 1 lumière d'admission.

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

L'alimentation se fait par un carburateur Zenith 18 MX (ou Gurtner H 18 G) comportant une cuve à niveau constant et un filtre d'aspiration.

Les parties essentielles du moteur sont :

Le carter moteur

en trois parties est coulé sous pression en alliage d'aluminium. Il renferme :

1° **Le vilebrequin** logé dans un compartiment spécial, dont l'étanchéité est assurée par un joint d'une grande largeur en papier armé et par 2 bagues spéciales en caoutchouc synthétique placées sur l'axe du vilebrequin.

2° **La boîte de vitesses.**

3° **L'embrayage, la démultiplication primaire et le démarrage.**

Ces derniers organes sont placés dans un compartiment latéral.

Le cylindre

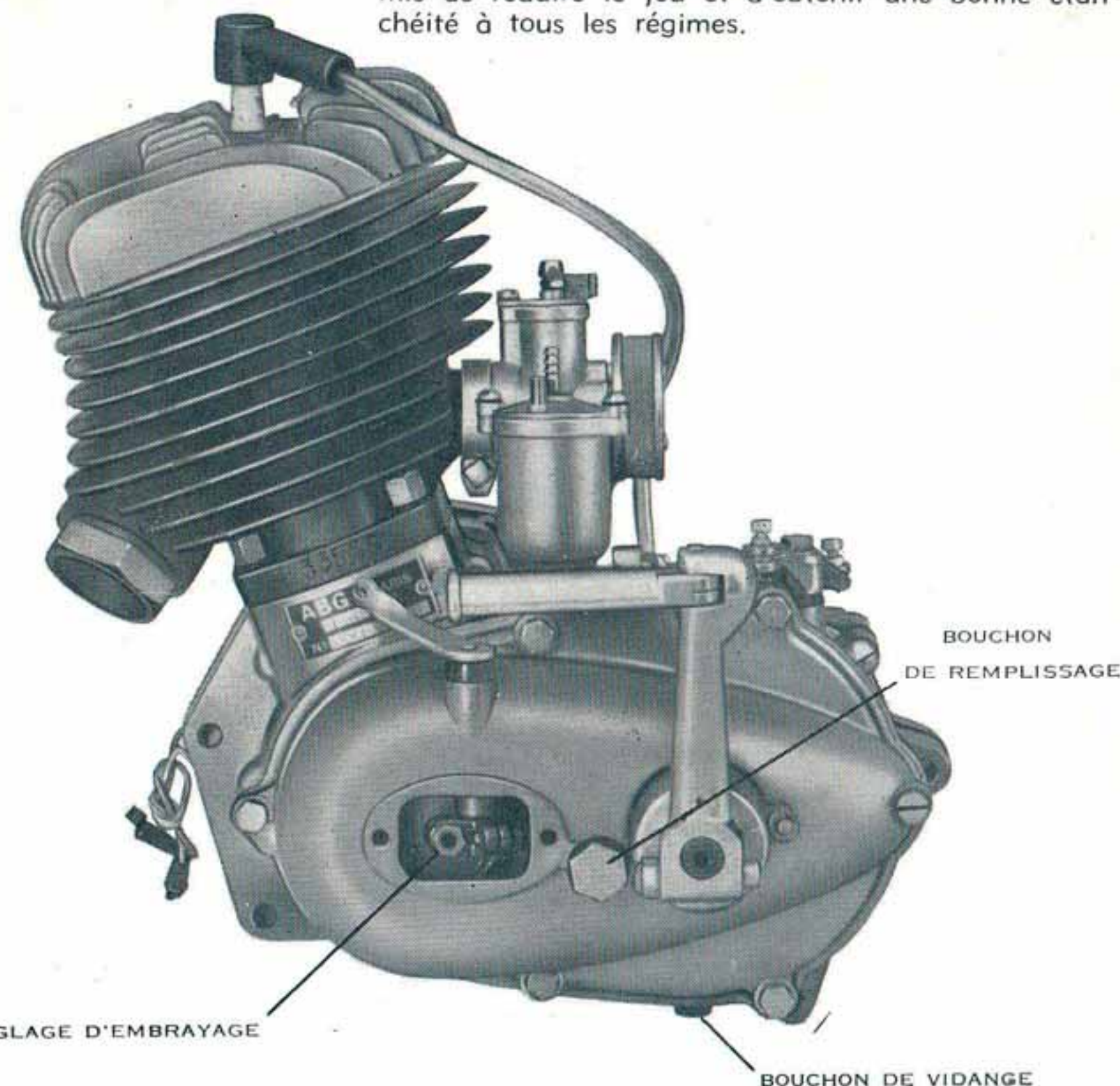
en fonte perlitique, muni de grandes ailettes comporte les lumières d'échappement, de transfert et d'admission ; elles ont été déterminées de façon à assurer le maximum de couple aux régimes inférieurs tout en permettant des vitesses de rotation élevées. Après usinage, le cylindre reçoit un traitement spécial destiné à faciliter le rodage.

La culasse

en alliage d'aluminium, garnie d'ailettes assurant un refroidissement très efficace.

Le piston

en alliage d'aluminium hypersilicié, comporte 3 segments ergotés. Le faible coefficient de dilatation du métal employé, allié à une forme particulière a permis de réduire le jeu et d'obtenir une bonne étanchéité à tous les régimes.



Le vilebrequin

de forme très classique comporte un embiellage monté sur aiguilles et repose sur deux roulements à billes, très robustes, placés de part et d'autre de la bielle. L'assemblage est exécuté à la presse hydraulique et il est renforcé par des bouchons expandeurs garantissant l'absolue rigidité de l'ensemble.

L'embrayage

monté en bout du vilebrequin est composé de disques acier et Férodo alternés, baignant dans l'huile; la forme de chacun de ces disques a été déterminée pour obtenir un embrayage sûr et très progressif en même temps qu'un débrayage parfait, même à froid; une butée à billes assure le débrayage.

Boîte de vitesses

La liaison du vilebrequin et de la boîte de vitesses s'effectue par une **chaîne à rouleaux** au pas de 9.52, fermée rivée; baignant constamment dans l'huile, elle ne nécessite aucun réglage.

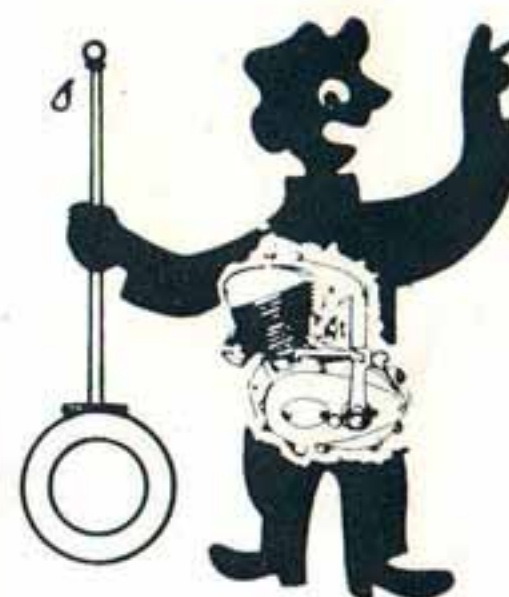
La boîte de vitesses proprement dite comporte 3 rapports, les engrenages qui la composent sont toujours en prise et le changement de vitesse s'effectue par la translation simultanée des deux baladeurs; un verrouillage positif accessible de l'extérieur du moteur, maintient les baladeurs dans la position choisie. La manœuvre de ce dispositif est conjuguée avec celle du débrayage dans le but de rendre le changement de vitesse plus facile. Sur l'arbre secondaire est monté le pignon de chaîne transmettant le mouvement à la roue arrière.

Démarrage

Sur le couvercle latéral gauche du moteur est monté le dispositif de lancement: il comprend un axe porte-cliquet actionné par la pédale; par la rotation de celle-ci le cliquet entre en contact avec une bague à rochet solidaire de la roue de chaîne et du vilebrequin.

Accessibilité des principaux organes

L'embrayage et sa butée, la transmission primaire, le mécanisme de lancement peuvent être visités ou démontés en enlevant simplement le couvercle latéral gauche du moteur.



GRAISSAGE

Deux graissages sont à prévoir:

- 1° Graissage du moteur proprement dit;
- 2° Graissage de l'embrayage et de la boîte de vitesses.

1° Moteur

Le graissage, comme dans la généralité des moteurs à 2 temps s'effectue par mélange d'huile à l'essence. Ce mélange doit être très intime et très stable. Il se fait très facilement sans nécessiter l'emploi d'un récipient spécial en employant l'huile MOTUL Mix Courses qui se mélange instantanément à l'essence.

Dosage du mélange

Pour assurer le graissage normal du moteur il est nécessaire de mélanger à la quantité d'essence employée 6 % de son volume d'huile MOTUL Mix Courses. Pendant la période de rodage augmenter cette proportion jusqu'à 8 %.

2° Embrayage et boîte de vitesses

Le carter de l'embrayage et celui de la boîte de vitesses communiquent entre eux et sont donc graissés par la même huile.

Le graissage s'effectue en introduisant de l'huile par le bouchon placé au centre du couvercle de l'embrayage, le niveau d'huile doit affleurer cet orifice: employer pour ce graissage l'huile MOTUL Century L ou à défaut MOTUL n° 2.

La vérification du niveau doit être faite tous les 1.000 km.

Après 500 km puis après 1.500 km il est recommandé de faire la vidange de la boîte, à chaud autant que possible. Par la suite, cette vidange sera faite tous les 3.000 km.

VIS DE RÉGLAGE
DU CABLE DE
CHANGEMENT
DE VITESSE

FIXATION
DU CABLE DE
DÉBRAYAGE

1^{ERE}
P. M.
2^{EME}
3^{EME}
LEVIER DE
CHANGEMENT DE VITESSE

BORNE H. T.

BORNE DE MASSE (BLEUE)

BORNE D'ÉCLAIRAGE (BLANCHE)

BUTÉE DE DÉBRAYAGE

VIS DE RÉGLAGE
D'EMBRAYAGE

- 1^o Eclairage ville (Veilleuse avant 6 volts 3 watts).
(Lanterne arrière 6 volts 3 watts).

Dans ce cas une résistance auxiliaire de 1,5 ohm environ doit être montée en parallèle avec la veilleuse avant.

- 2^o Eclairage code et route par une lampe à 2 filaments, marquée 6 volts 25/25.

Attention

au contacteur de commande d'éclairage. Il ne doit jamais laisser, même un court instant, tout le courant sur la lanterne arrière, la longue vie de celle-ci en dépend.

Embrayage

Pour avoir en toutes occasions un embrayage sûr il faut maintenir un léger jeu (2 à 3 mm) sur le câble de débrayage. Celui-ci s'obtient au moyen de la vis creuse de réglage de ce câble placée sur le carter. Dans le cas où ce réglage serait insuffisant il faut retirer le petit couvercle ovale et faire le réglage au moyen de la vis et du contre-écrou placé au centre de la butée du débrayage. Ne pas laisser un jeu excessif que ne permet pas un débrayage complet.

Changement de vitesse

Le positionnement des vitesses est assuré par un poussoir cylindrique avec ressort, réalisant un verrouillage positif. Le fonctionnement de ce dispositif est conjugué avec la commande du débrayage et ne nécessite donc aucune manœuvre particulière.

A chaque changement de vitesse la manœuvre du débrayage lèvera le poussoir et permettra le déplacement du levier de changement de vitesse ; il ne faut donc pas forcer sur ce dernier sans s'être assuré que le poussoir de verrouillage est bien levé !

— Au chapitre « Embrayage », nous avons recommandé de laisser au câble un jeu de 2 à 3 mm, nécessaire pour obtenir un embrayage sûr, mais il ne faut pas que ce jeu soit beaucoup plus grand car il ne permettrait plus au mécanisme, assurant le déverrouillage, de fonctionner normalement.

Réglage de la poignée de changement de vitesse

La poignée peut comporter, soit un crantage, soit un repérage par index ou par bille ; pour obtenir un fonctionnement correct, il faut faire coïncider les deux dispositifs de la poignée et du moteur ; on procédera de la façon suivante :

— Placer le levier sur la boîte de vitesse en po-

sition de la 1^{re} vitesse, c'est-à-dire l'extrémité côté volant magnétique vers l'avant.

— Placer l'index de la poignée en face du repère 1.

— Tendre les deux câbles au moyen des vis creuses de réglage, placées sur le moteur.

— On vérifiera ensuite qu'en position de la troisième vitesse, le levier sur la boîte de vitesse est bien à fond de course, c'est-à-dire l'extrémité côté volant magnétique vers l'arrière.

— S'il existe une petite différence, on peut la corriger en modifiant le réglage des câbles, en ayant soin de détendre un câble avant de retendre l'autre.

MISE EN ROUTE



Avant la première mise en route du moteur, il est recommandé de s'assurer :

- a) que le niveau d'huile dans le carter de boîte de vitesses est correct ;
- b) que l'interrupteur permettant d'arrêter le moteur n'est pas sur la position arrêt ;
- c) que le réservoir contient du mélange (voir chapitre graissage) ;
- d) que la commande des vitesses est bien à la position Q (point mort).

Pour mettre le moteur en marche :

Ouvrir le robinet d'essence.

Fermer le volet de prise d'air du carburateur et ouvrir au quart de sa course la manette des gaz. Puis actionner plusieurs fois la pédale du lanceur. Le moteur doit partir facilement.

Après 15 à 30 secondes de fonctionnement suivant la température, ne pas oublier de rouvrir le volet de départ.

Remarque :

Pour une remise en route 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 quand la température extérieure est élevée.

Pour partir :

Le moteur tournant au ralenti ou tout au moins à faible vitesse, débrayer à fond et tourner la poignée de changement de vitesse pour l'amener sur la position 1. Embrayer progressivement en ouvrant la manette des gaz.

Pour passer en deuxième vitesse :

Couper les gaz.

Débrayer et tourner la poignée pour amener l'index en face du 2, embrayer progressivement en redonnant des gaz.

Exécuter la même manœuvre pour passer de deuxième en troisième.

Pour rétrograder :

Il faut procéder de la même manière en évitant cependant de couper complètement les gaz de façon que le moteur s'accélère de lui-même, le passage des vitesses s'en trouvera facilité.

En règle générale ces manœuvres doivent être faites sans précipitation mais sans marquer un temps d'arrêt trop important qui ne les rend pas plus faciles ; elles doivent toujours être silencieuses.

Pour s'arrêter :

Couper les gaz et lorsque le véhicule est presque arrêté, débrayer et passer au point mort ; la manœuvre pour passer au point mort s'effectuera plus facilement si elle est exécutée lorsque le vélomoteur roule encore à faible vitesse.

IMPORTANT

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

NOMENCLATURE DES PIÈCES DE RECHANGE VAP 100

NUMERO DE REPARE			DESIGNATION	Quantité par moteur
du premier moteur au n° 2700	du n° 2701 au n° 3200	à partir du n° 3201		
			CARTER MOTEUR	
33.502	33.544	33.545	Carter central complet assemblé comprenant :	1
33.306 a	33.306 a	33.306 a	1/2 carter côté embrayage	1
33.416	33.416	33.416	1/2 carter côté volant	1
113.376	113.376	113.376	pied de centrage	5
113.356	113.356	113.356	goujon 6x45	2
113.549	113.549	113.549	goujon 6x35	4
33.476	33.476	33.476	goujon 6x38	4
114.630	114.630	114.630	rondelle plate de 6	10
106.517	106.517	106.517	rondelle blocfor de 6 i	10
114.485	114.485	114.485	écrou H 6/100	10
33.365	33.517	112.802	goujon fixation de cylindre	4
33.475	33.475	33.475	rondelle plate de 8	4
113.732	113.732	113.732	rondelle blocfor de 8 i	8
33.427	33.427	33.427	écrou fixation de cylindre et de culasse	4
33.402	33.402	33.402	joint de papier.	1
33.308 a	33.308 a	33.308 b	Carter d'embrayage.	1
114.361	114.361	114.361	Vis C 6x20.	1
112.786	112.786	112.786	Vis TH 6x20.	5
106.417	106.417	106.417	Rondelle blocfor 6 i.	6
114.630	114.630	114.630	Rondelle plate de 6.	6
33.401	33.401	33.401	Joint de papier du carter d'embrayage.	1
33.364	33.364	33.364	Bouchon de remplissage.	1
33.421	33.421	33.421	Joint 12x20x1.	1
80.057	80.057	80.057	Bouchon de vidange.	1
114.578	114.578	114.578	Joint.	1
33.084	33.084	33.084	Couvercle de réglage embrayage.	1
113.046	113.046	113.046	Vis CB5x16.	2
33.428	33.428	33.428	Joint papier du couvercle.	1
33.450	33.450	33.450	Roulement de vilebrequin 6303 - 17x47x14.	2
112.482	112.482	112.482	Circlips 47 i.	2
33.362	33.362	33.362	Joint d'étanchéité 17x47x8.	2
33.447	33.447	33.447	Rondelle de réglage 38x46,8x0,2.	1
33.448	33.448	33.443	Rondelle de réglage 38x46,8x0,3.	1
45.026	45.026	45.026	Roulement 6202 - 15x35x11.	2
112.799	112.799	112.799	Circlips 35 i.	2
33.363	33.363	33.363	Joint d'étanchéité 22x35x5.	1
33.455	33.455	33.455	Rondelle de réglage 29x34,8x0,2.	1
33.456	33.456	33.456	Rondelle de réglage 29x34,8x0,3.	1
33.451	33.451	33.451	Roulement 6001 - 12x28x8.	2
113.901	113.901	113.901	Circlips 28 i.	1
33.453	33.453	33.453	Rondelle de réglage 22x27,8x0,2.	1
33.454	33.454	33.454	Rondelle de réglage 22x27,8x0,3.	1

NUMERO DE REPERE			DESIGNATION	Quantité par moteur
du premier moteur au n° 2700	du n° 2701 au n° 3200	à partir du n° 3201		
CYLINDRE ET CULASSE				
33.439	33.439	33.543	Cylindre de 49 goujonné.	1
33.812	33.812	33.990	Cylindre de 49,5.	1
33.442	33.442	33.442	Joint de cylindre.	1
33.443	33.501	33.501	Culasse.	1
33.441	33.441	33.441	Joint de culasse.	1
33.503	33.540	33.540	Bougie Marchal 34 S.H.	1
33.366	33.366	33.366	Ecrou de fixation de tube d'échappement.	1
33.367	33.367	33.367	Joint d'échappement.	1
112.910	112.910	112.910	Goujon de fixation de culasse.	4
EMBIELLAGE				
33.811	33.811	33.811	Embiellage complet comprenant :	1
33.417	33.417	33.417	1/2 vilebrequin côté volant	1
33.418 a	33.418 a	33.418 a	1/2 vilebrequin côté embrayage	1
33.902	33.902	33.902	Bielle baguée comprenant :	1
33.315	33.315	33.315	bielle nue	1
33.317	33.317	33.317	maneton	1
33.318	33.318	33.318	aiguille ϕ 2,5x13,8	29
33.319	33.319	33.319	rondelle latérale	2
33.320	33.320	33.320	bouchon expandeur	2
33.429	33.429	33.429	bague de pied de bielle.	1
112.208	112.208	112.208	Clavette disque N3.	1
PISTON				
33.479	33.479	33.479	Piston complet de 49 comprenant :	1
33.804	33.804	33.804	Piston nu ergoté comprenant :	1
33.438	33.438	33.438	piston nu	1
45.007	45.007	45.007	ergot	3
33.446	33.446	33.446	segment	3
33.518	33.518	33.518	jonc d'arrêt d'axe	2
33.361	33.361	33.361	axe de piston.	1
33.808	33.808	33.808	Piston complet de 49,5 comprenant :	1
33.806	33.806	33.806	Piston nu ergoté comprenant :	1
33.805	33.805	33.805	piston nu	1
45.007	45.007	45.007	ergot	3
33.807	33.807	33.807	segment	3
33.518	33.518	33.518	jonc d'arrêt d'axe	2
33.361	33.361	33.361	axe de piston.	1
VOLANT MAGNETIQUE 4 VEG 177				
28.465	28.465	28.465	Volant magnétique complet.	1
28.463	28.463	28.463	Rotor complet.	1
27.956	27.956	27.956	Bague arrache-moyeu.	1
28.462	28.462	28.462	Ecrou de rotor.	1
28.463	28.463	28.463	Stator complet avec écrou et bague.	1
28.490 a	28.490 a	28.490 a	Stator nu.	1
27.309	27.309	27.309	Tampon graisseur.	1
27.787	27.787	27.787	Rupteur complet.	1
27.784	27.784	27.784	Support de rupteur.	1
27.875 b	27.875 b	27.875 b	Levier de rupteur équipé.	1
28.012	28.012	28.012	Condensateur.	1
27.674 a	27.674 a	28.719	Fil de connexion de condensateur-masse.	1
28.623	28.623	28.623	Bobine allumage complet.	1
28.718 a	28.718 a	28.718 a	Bobine éclairage complète.	1
28.370	28.370	28.370	Borne allumage HT.	1

NUMERO DE REPERE			DESIGNATION	Quantité par moteur
du premier moteur au n° 2700	du n° 2701 au n° 3200	à partir du n° 3201		
26.909 a			Borne d'éclairage et borne de masse. Fiche complète (remplaçant la borne éclairage et de masse comprenant : 28.650 — Clip 28.831 — Languette cosse 28.651 — Manchon protecteur 27.257 — Passe-fil caoutchouc.	1
27.684	27.684	27.684	Vis de fixation du stator.	3
28.426	28.426	28.426	Rondelle plate 5,25 x 10 x 0,5.	3
106.213	106.213	106.213	Rondelle frein 5 E.	3
33.471	33.471	33.471	Fil d'allumage complet comprenant :	1
1.301	1.301	1.301	câble longueur 0,280	1
25.663	25.663	25.663	embout de fil	1
1.494	1.494	1.494	capuchon côté volant	1
25.656	25.656	25.656	capuchon côté bougie.	1
33.368 a	33.368 a	33.368 a	Cache-volant magnétique.	1
33.810	33.810	33.810	Arrêteur de cache-volant.	2
27.212 a	27.212 a	27.212 a	Vis tête cylindrique de 4 x 8 de levier de rupteur.	1
28.574	28.574	28.574	Vis fixation bobine allumage.	2
EMBRAYAGE				
33.321	33.321	33.321	Entraîneur intérieur d'embrayage.	1
33.464	33.464	33.464	Rondelle frein.	1
33.463	33.463	33.463	Ecrou de 12/100.	1
33.497	33.497	33.497	Entraîneur extérieur complet comprenant :	1
33.499	33.499	33.499	entraîneur extérieur	1
33.498	33.498	33.498	pignon de chaîne.	1
33.468	33.468	33.468	Rondelle d'appui.	2
112.336	112.336	112.336	Circlip 17 e.	1
33.326 a	33.326 a	33.326 a	Flasque d'appui du disque.	1
33.327 b	33.327 b	33.327 b	Disque férodo.	3
33.034 a	33.034 a	33.034 a	Disque acier.	4
33.029	33.029	33.899	Flasque extérieur.	1
113.902	113.902	113.902	Circlip 60 e.	1
33.328	33.328	33.328	Butée de débrayage complète comprenant :	1
33.329 a	33.329 a	33.329 a	cuvette de butée de débrayage	1
33.330 a	33.330 a	33.330 a	cône de butée	1
71.014	71.014	71.014	bille ϕ 4	11
33.480	33.480	33.480	rondelle d'arrêt.	1
33.436	33.436	33.436	Ressort extérieur d'embrayage.	1
33.437	33.437	33.437	Ressort intérieur d'embrayage.	1
33.038	33.038	33.038	Levier intérieur de débrayage.	1
33.045	33.045	33.045	Vis de réglage.	1
114.485	114.485	114.485	Ecrou H.6	1
112.223	112.223	112.223	Vis TH 6 x 12.	1
106.417	106.417	106.417	Rondelle blocfor de 6 i.	1
33.331	33.331	33.971	Levier extérieur complet de débrayage comprenant :	1
33.041	33.041	33.041	levier extérieur de débrayage	1
33.039	33.039	33.970	axe de débrayage.	1
33.388	33.388	33.388	Rondelle joint 8 x 16 x 7.	1
45.849	45.849	45.849	Vis de réglage de câble.	1
45.850	45.850	45.850	Contre-écrou.	1
BOITE DE VITESSES				
33.355	33.355	33.355	Roue de chaîne complète comprenant :	1
33.335 a	33.335 a	33.335 a	roue de chaîne nue	1
33.426	33.426	33.426	moyeu à rochet comprenant :	1
33.425	33.425	33.425	moyeu roue de chaîne	1
33.424	33.424	33.424	baguette à rochet	1
33.343	33.343	33.343	contreplaqué	1
113.904	113.904	113.904	rivet F 90 4 x 16.	4

NUMERO DE REPERE			DESIGNATION	Quantité par moteur
du premier moteur au n° 2700	du n° 2701 au n° 3200	à partir du n° 3201		
33.433	33.433	33.433	Chaîne pas 9,52, larg. 5. 44 maillons.	1
33.407 a	33.407 a	33.407 a	Arbre primaire 11 dents.	1
33.409	33.409	33.409	Engrenage baladeur 15 dents.	1
33.411	33.411	33.411	Engrenage de 3 ^e vitesse 18 dents.	1
33.467	33.467	33.467	Rondelle frein.	1
33.408 a	33.408 a	33.408 a	Arbre secondaire 17 dents.	1
33.410	33.410	33.410	Engrenage baladeur 20 dents.	1
33.412	33.412	33.412	Engrenage de 1 ^{re} vitesse 24 dents.	1
33.356	33.356	33.356	Rondelle de butée.	2
33.466	33.466	33.466	Rondelle frein.	1
33.465	33.465	33.465	Vis de 8.	2
33.423	33.423	33.423	Pignon de chaîne 14 dents.	1
33.405	33.405	33.913	Fourchette de commande de vitesse.	1
33.406	33.406	33.406	Axe de fourchette.	1
33.392	33.392	33.392	Vis d'arrêt.	1
33.435	33.435	33.911	Levier intérieur complet comprenant :	1
33.419	33.419	33.910	— levier intérieur	1
33.415 a	33.415 a	33.415 a	— axe du levier.	1
33.413 a	33.413 a	33.413 a	Levier extérieur.	1
112.223	112.223	112.223	Vis H 6×12.	1
114.630	114.630	114.630	Rondelle plate de 6.	1
33.389	33.389	33.389	Rondelle joint 10×18×4.	1
32.984	32.984		Bille de verrouillage Ø 5.	1
32.506	32.506		Ressort.	1
33.420	33.420	33.509	Bouchon support de verrouillage.	1
		33.510	Bonhomme de verrouillage.	1
		33.511 a	Ressort.	1
		113.548	Rondelle de 5.	1
		32.768	Jonc d'arrêt.	1
		33.914	Levier de verrouillage complet.	1
		33.512	— levier de verrouillage	1
		33.549	— serre-câble	1
		112.947	— vis H 4×8.	1
		33.513	Support de levier.	1
		33.516	Axe de levier.	1
33.421	33.421	27.804	Jonc d'arrêt.	2
33.809	33.809	33.421	Rondelle joint 12×20×1.	1
		33.809	Articulation de levier de changement de	1
			vitesse.	
45.849	45.849	45.849	Vis de réglage de câble.	2
45.850	45.850	45.850	Contre-écrou.	2
33.495	33.495	33.495	Support de vis de réglage (avec carburateur	2
			Gurtner).	
LANCEUR				
33.345	33.345	33.345	Axe de lanceur.	1
33.346	33.346	33.346	Cliquet du lanceur.	1
33.347	33.347	33.347	Ressort de cliquet.	1
33.434	33.434	33.434	Goupille cannelée.	1
33.351	33.351	33.351	Butée de l'axe de lanceur.	1
33.350	33.350	33.350	Vis de fixation de butée.	1
33.348	33.348	33.348	Ressort de rappel de pédale.	1
33.347	33.347	33.347	Cache-Ressort.	1
33.387 a	33.387 a	33.387 a	Pédale de lanceur comprenant :	1
33.382 a	33.382 a	33.382 a	— corps de pédale	1
33.383	33.383	33.383	— patin	1
33.384	33.384	33.384	— axe de patin	1
33.385	33.385	33.385	— ergot	1
33.386	33.386	33.386	— ressort.	1
33.472	33.472	33.472	Clavette complète avec écrou.	1
33.390	33.390	33.390	Rondelle joint 14×24×6.	1

MOTEUR TYPE 100

