

JAP

MOTO-COMPTOIR

**167 BOUL^D PEREIRE
PARIS XVIII^e**

**ADRESSE TÉLÉGR.
MOTORCOM-PARIS**

**TÉL. WAGRAM 83-45
R.C. 214.141 B SEINE**

Garantie de la Maison "JAP"



Nous garantissons sujet aux conditions ci-dessous, que toutes les précautions qui sont usuelles et raisonnables sont prises par nous pour assurer la perfection de la matière première et de la main-d'œuvre.

Cette garantie est valable pour une période de trois mois à dater du jour de l'achat.

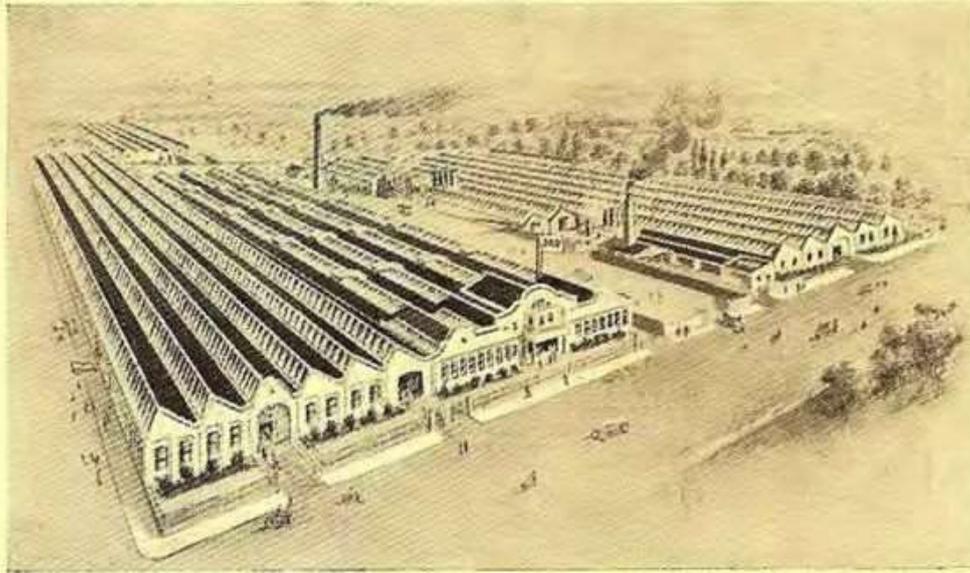
Les dommages pour lesquels nous sommes responsables sous cette garantie, sont limités au remplacement de toute pièce qui a été reconnue défectueuse.

Nous prenons à notre charge, sujet aux conditions mentionnées ci-dessous, durant le délai de trois mois de garantie contre tout défaut. Comme les moteurs peuvent se trouver détériorés par négligence ou mauvais emploi, cette garantie ne s'applique qu'aux défauts causés par négligence, mauvais usage, etc...

Conditions de garantie. — Si une pièce défectueuse est trouvée sur un de nos moteurs, elle doit être envoyée, à nos Agents, port payé, avec une mention de l'expéditeur, disant qu'il désire la réparation gratuite sous notre garantie et il doit, en même temps, nous fournir également le numéro du moteur, le nom de l'agent qui lui a vendu et la date de l'achat.

S'il y a manquement aux conditions ci-dessus, nous ne sommes aucunement responsables et aucune garantie ne peut entrer en jeu.





1915. J-A-P. MOTOR WORKS EST^D 1895

J-A-PRESTWICH & Co. TOTTENHAM, [LONDON

Depuis leur création, en 1895, les usines J. A. P. ont toujours eu la suprématie et ont devancé toutes les idées réalisées dans cette industrie.

La production des moteurs J. A. P. est maintenant de beaucoup supérieure à celle des usines similaires.

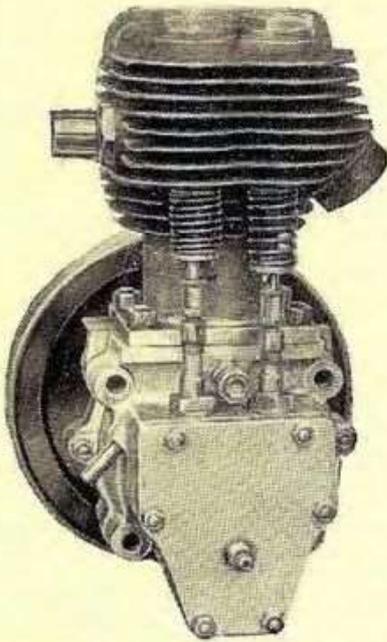
Un des problèmes les plus difficiles dans la fabrication des moteurs est d'obtenir l'interchangeabilité des pièces ; à ce point de vue les clients de J. A. P. n'ont aucune crainte à avoir. Dans les usines J. A. P. les meilleurs spécialistes sont employés, et grâce à un système de vérification et de calibrage, toutes les pièces sont rigoureusement interchangeables.

Le plus grand soin est également apporté dans le choix des matières premières avec lesquelles les moteurs sont fabriqués. Un groupe d'experts métallurgistes est employé continuellement à vérifier et à éliminer toutes les matières qui pourraient être défectueuses. Ces experts apportent tous leurs soins pour standardiser les aciers et la composition des alliages.

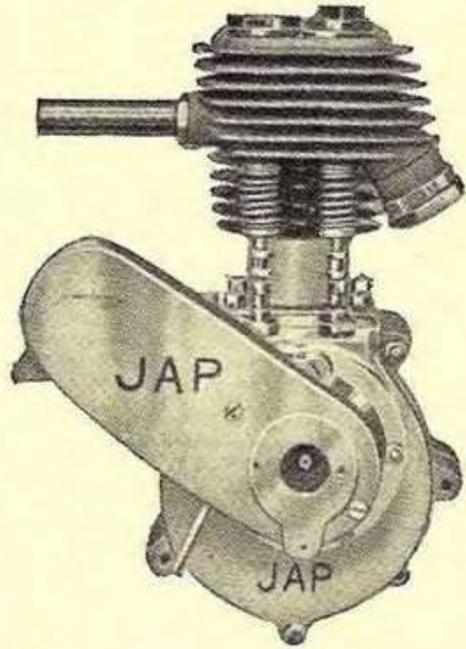
Les moteurs J. A. P. sont maintenant fournis en deux catégories, les modèles " Standard " et les modèles " Sport ". Plusieurs types existent dans chaque catégorie et dans certains cas, les cylindrées sont équivalentes ; cependant chaque type de moteur est distinct et le dessin en est entièrement différent.

Les instructions contenues dans ce catalogue, à part quelques exceptions de détail s'appliquent à tous les types de moteurs J. A. P. Pour le cas de moteurs très anciens MOTO-COMPTOIR se chargera sur demande de fournir tous renseignements utiles.

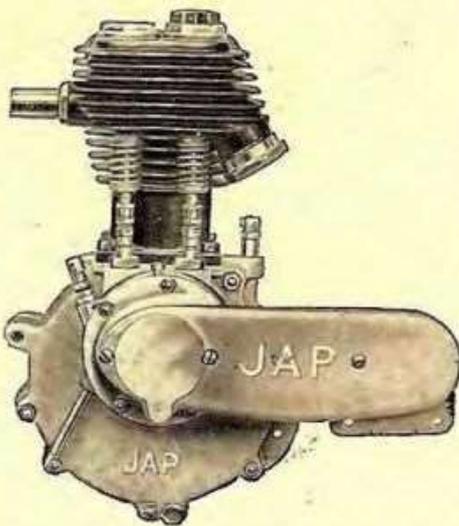
www.jpw.fr



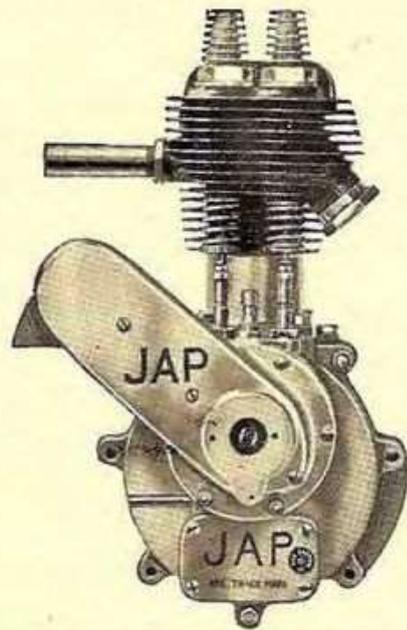
175 c.c. Soupapes Latérales
" STANDARD "



200 c.c. Soupapes Latérales
" STANDARD "

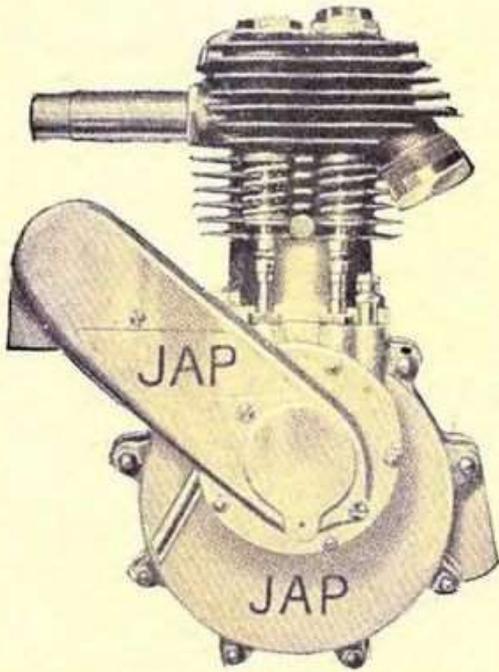


250 c/c ou 300 c/c. Soupapes Latérales
" STANDARD "

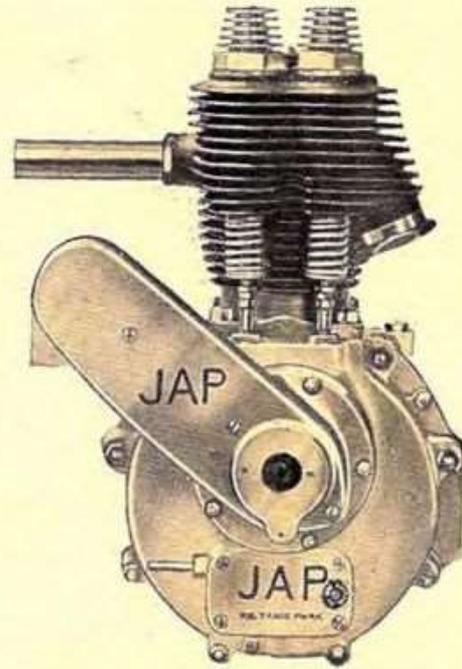


350 c.c. Soupapes Latérales
" STANDARD "

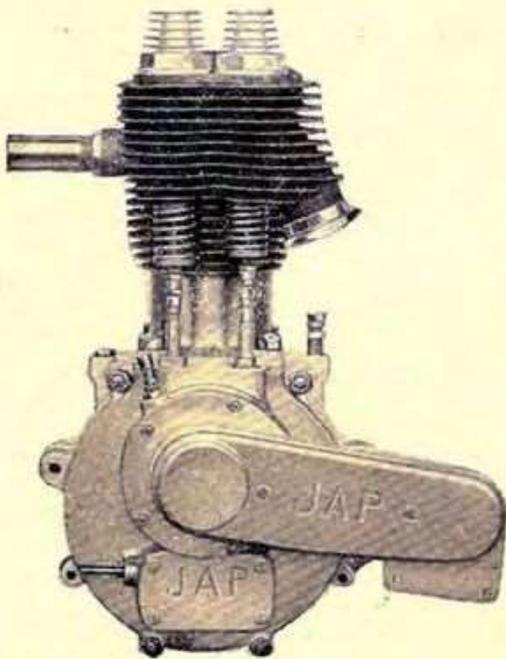
www.rpw.it



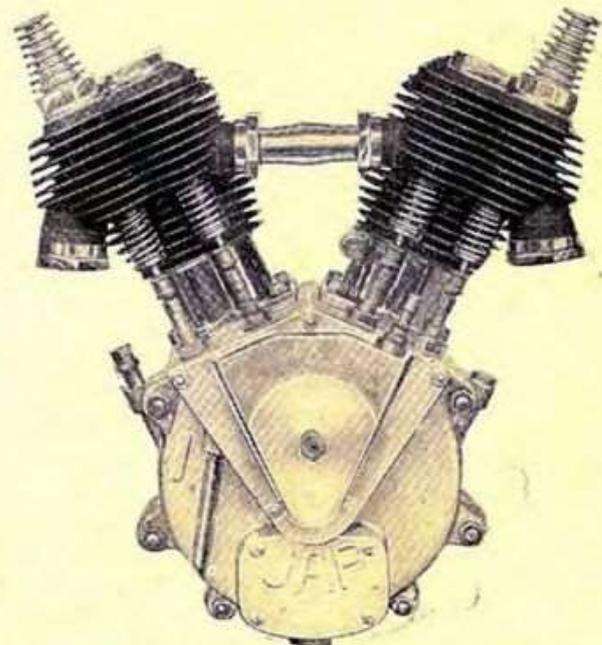
**500 c.c. Soupapes Latérales
" STANDARD "**



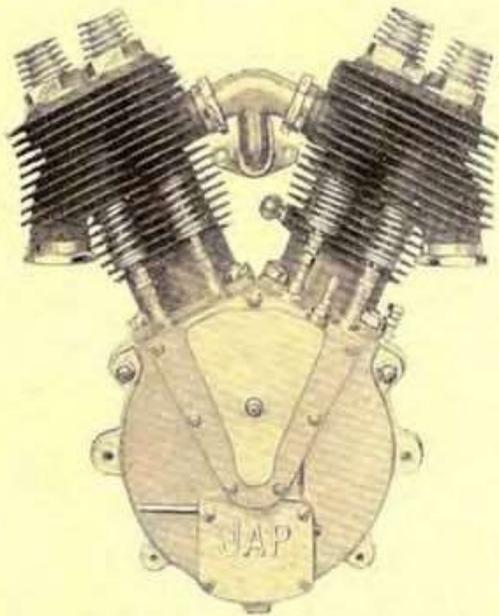
**500 c.c. Soupapes Latérales
" SPORT "**



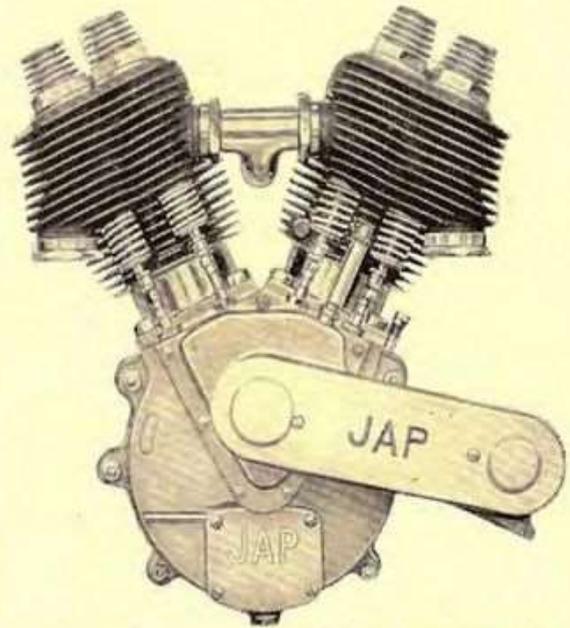
**600 c.c. Soupapes Latérales
" SPORT "**



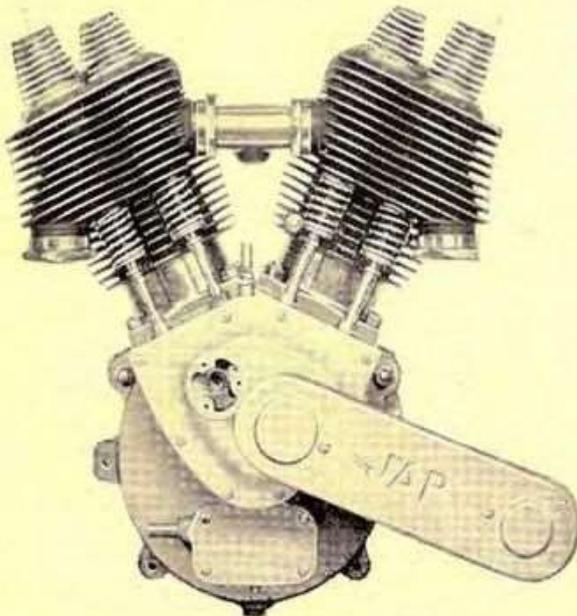
**680 c.c. ou 750. Soupapes Latérales
" STANDARD "**



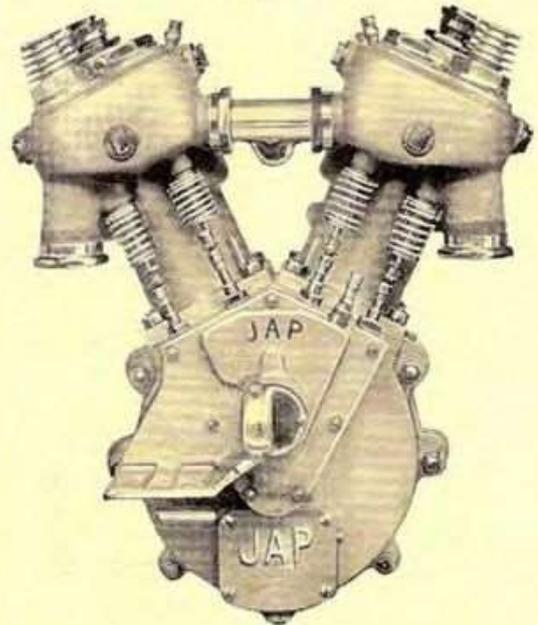
**1.000 c.c. Soupapes Latérales
"STANDARD"**



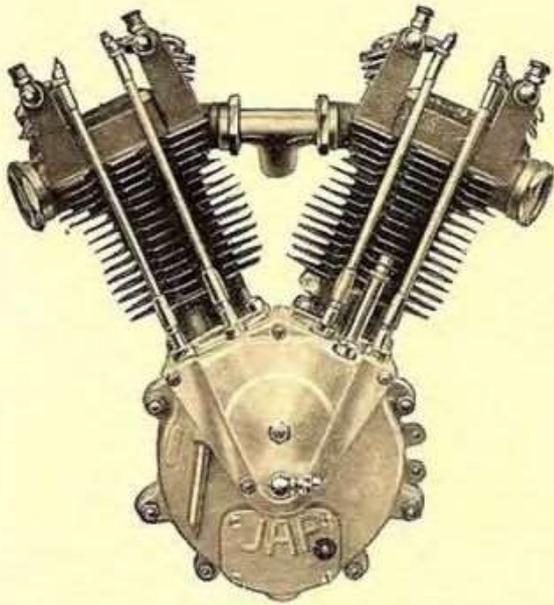
**1.000 c.c. Soupapes Latérales
"SPORT"**



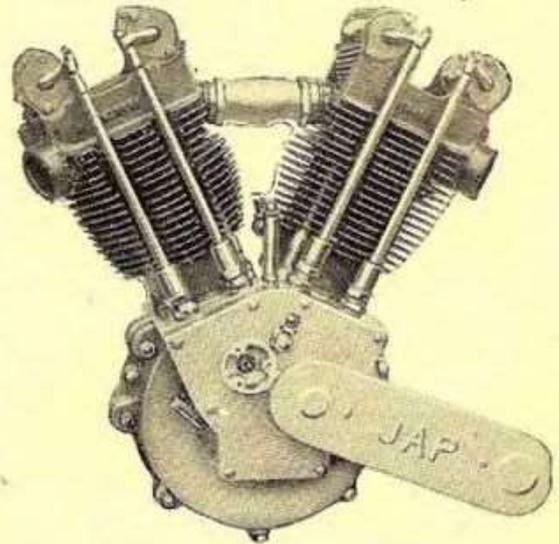
**1.000 c.c. Soupapes Latérales
"SUPER-SPORT"**



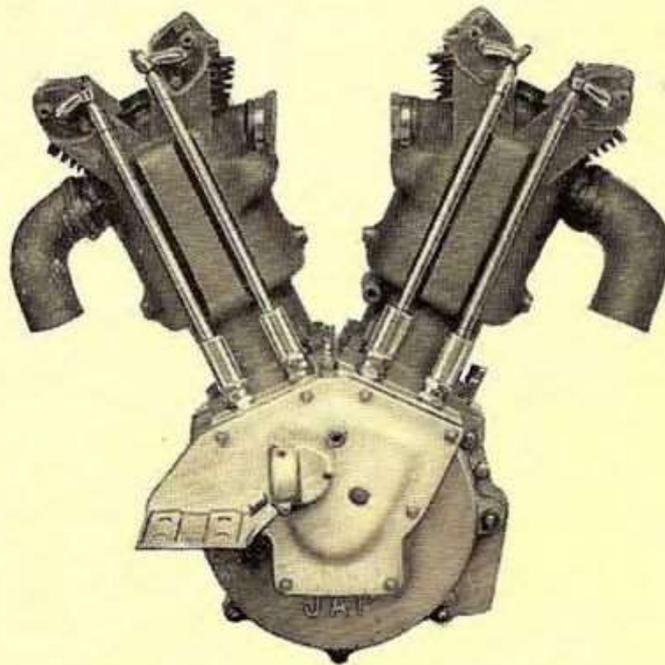
**1.000 c.c. Soupapes Latérales
"STANDARD A EAU"**



750 c.c. Culbuteurs "RACING"



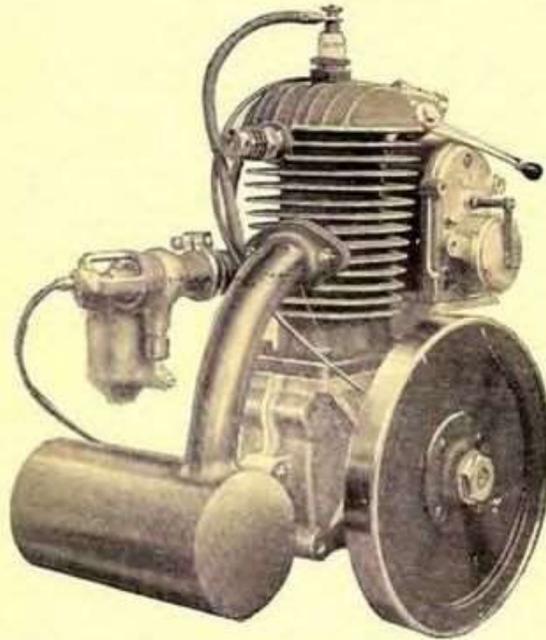
1.000 c.c. Culbuteurs "RACING"



1.100 c.c. Culbuteurs "RACING"



125 c/c
150 c/c
ou 175 c/c

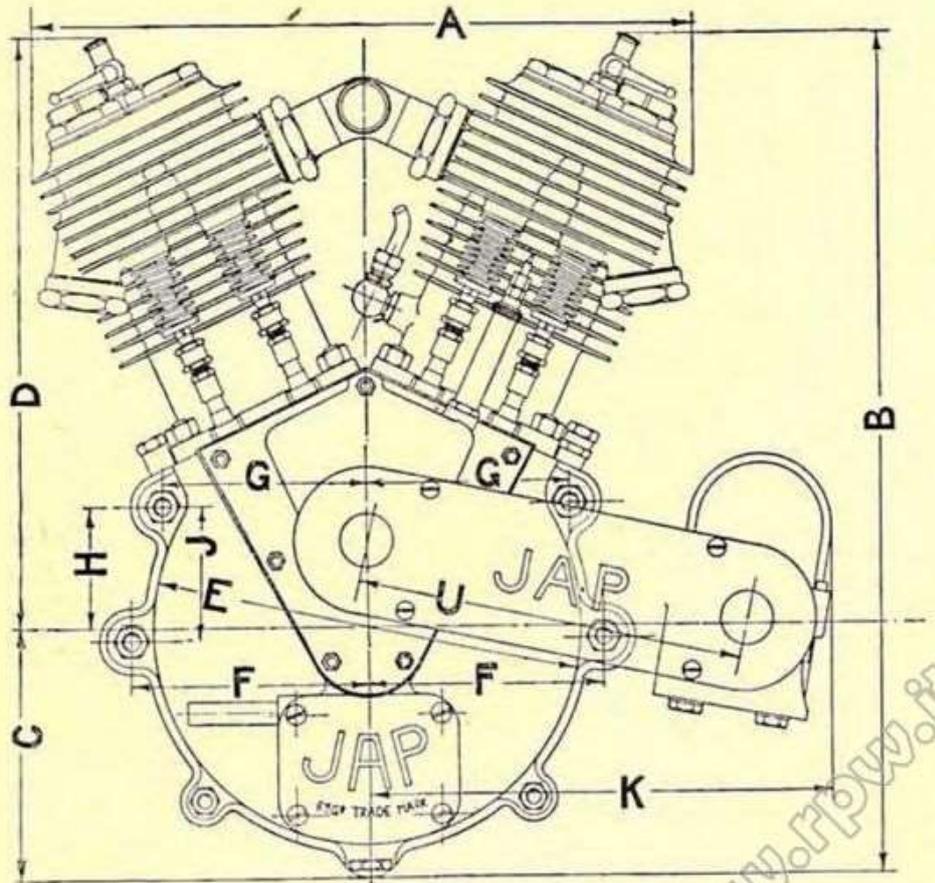
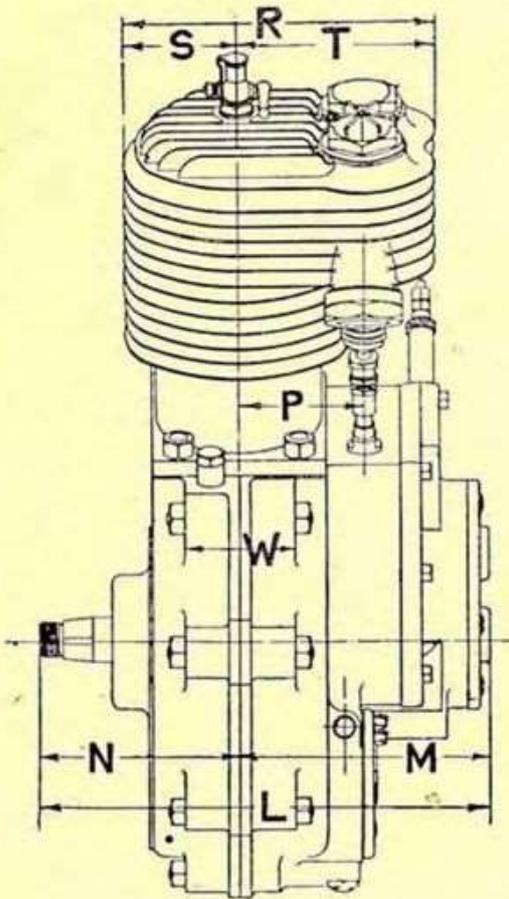


“ STANDARD ”
ou
“ SPORT ”

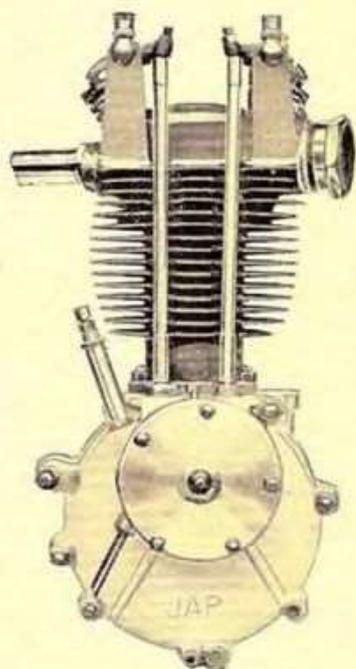


“ AZA ” deux temps

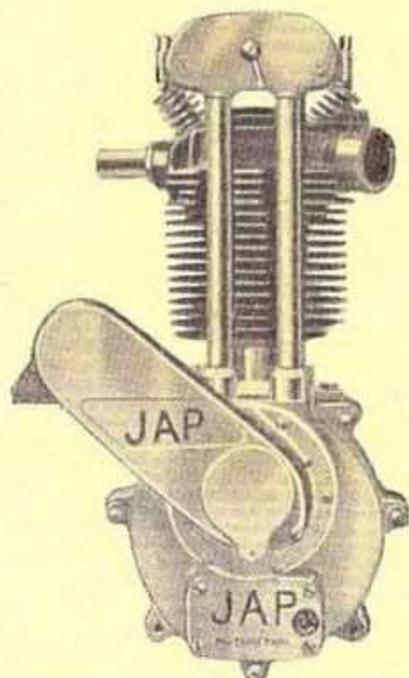
ENCOMBREMENT DES MOTEURS (Voir pages 10 et 11)



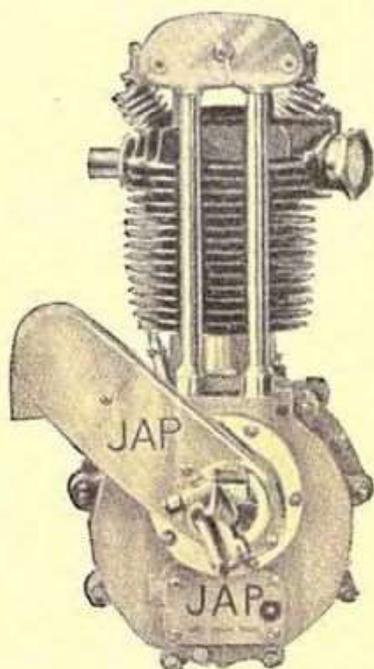
www.rpw.it



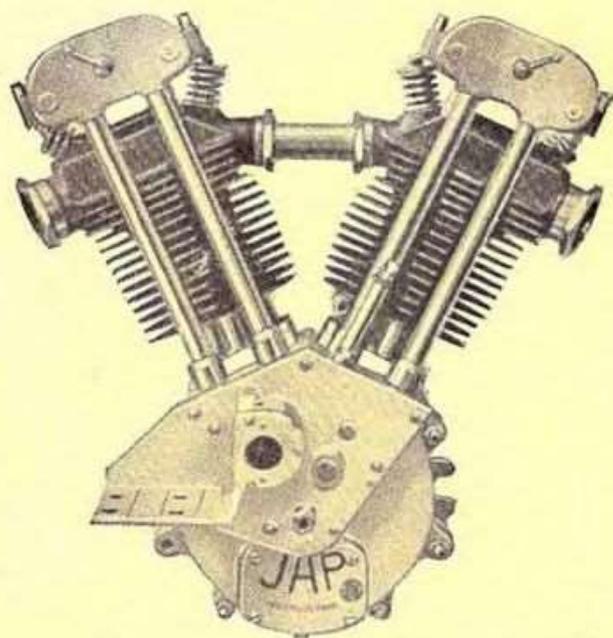
250 c.c. Culbuteurs "STANDARD"
1 ou 2 échappements



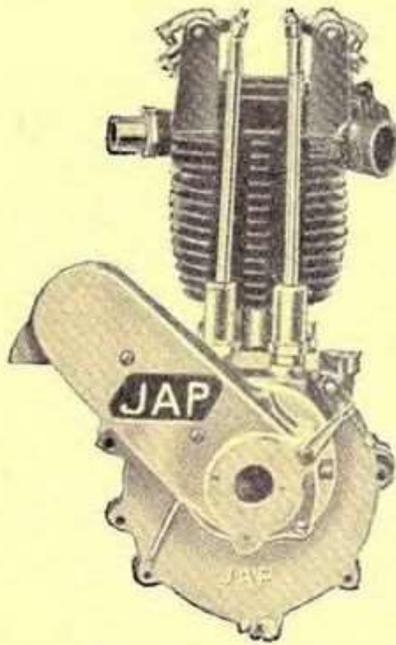
350 c.c. Culbuteurs "STANDARD"
1 ou 2 échappements



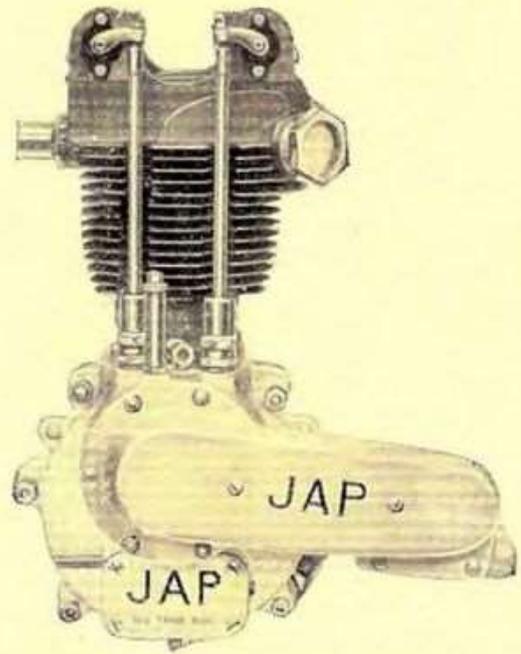
500 c.c. Culbuteurs "STANDARD"
1 ou 2 échappements



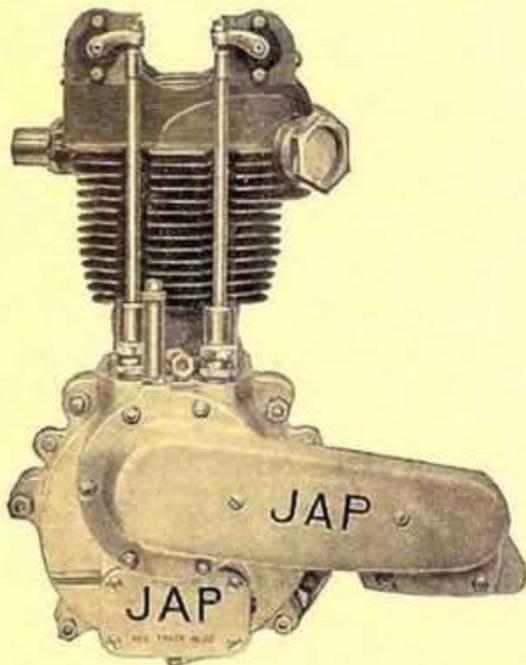
680 ou 1.000 c.c. Culbuteurs
"STANDARD"



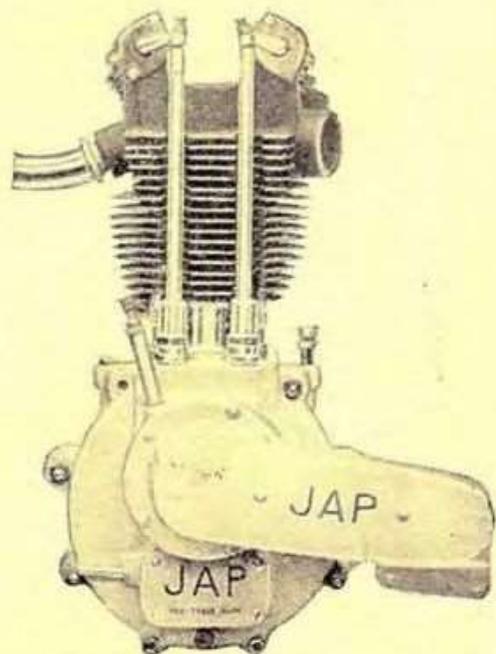
175 c.c. Culbuteurs "RACING"



250 c.c. Culbuteurs "RACING"



350 c.c. Culbuteurs "RACING"



500 c.c. Culbuteurs "RACING"



TYPES DE MOTEURS

	Symbole	Alésage et Course	Cylindrée :
Modèles AZA 2 temps			
125 cc.	F 2 S	50,5 × 62	124 cc. 2
150 cc.	X 2 S	55 × 62	147 cc.
175 cc.	V 2 S	60 × 62	173 cc.
175 cc. Type Sport	V 2 Y S	60 × 62	173 cc.
Monocylindriques soupapes latérales			
175 cc. Type Standard	V S	60 × 62	173 cc.
200 cc. Type Standard	N S	55 × 83	197 cc.
250 cc. Type Standard	B S	64,5 × 76	249 cc.
300 cc. Type Standard	A S	70 × 78	298 cc.
350 cc. Type Roadster	I Y S	70 × 90	345 cc.
350 cc. Type Sports	I S	70 × 90	345 cc.
500 cc. Type Roadster	K Y S	85,7 × 90	490 cc.
550 cc. Type Roadster	L Y S	85,7 × 95	548 cc.
500 cc. Type Sports	K S	85,7 × 85	490 cc.
600 cc. Type Standard	U S	85,7 × 104	599 cc.
Deux cylindres soupapes latérales			
680 cc. Type Standard	G T S	55 × 88	674 cc.
750 cc. Type Standard	M T S	70 × 97	747 cc.
980 cc. Type Standard	K T S	85,7 × 85	981 cc.
980 cc. Type Standard Refroidis. à eau	K T W S	85,7 × 85	981 cc.
980 cc. Type Sports	K T C S	85,7 × 85	981 cc.
980 cc. Type Super Sport 8 × 30 HP	K T C Y S	85,7 × 85	981 cc.
Culbuteurs Standard			
250 cc. Type Standard 1 échappement	P O S	62,5 × 80	245 cc.
250 cc. Type Standard 2 échappements	P O Y S	62,5 × 80	245 cc.
350 cc. Type Standard 1 échappement	I O S	70 × 90	345 cc.
350 cc. Type Standard 2 échappements	I O Y S	70 × 90	345 cc.
500 cc. Type Standard 1 échappement	K O S	85,7 × 85	490 cc.
500 cc. Type Standard 2 échappements	K O Y S	85,7 × 85	490 cc.
680 cc. Type Standard	G T O Y S	70 × 88	674 cc.
1000 cc. Type Standard	J T O S	80 × 99	995 cc.
1100 cc. Type Standard Refroidis. à eau	L T O W S	85,7 × 95	1.096 cc.
Culbuteurs Sport et Course			
350 cc. Culbuteurs Sport	S O C S	74 × 80	343 cc.
500 cc. Culbuteurs Sport	K O C S	85,7 × 85	490 cc.
1100 cc. Culbuteurs Sport Refroidis. à eau	L T O W C S	85,7 × 95	1.096 cc.
175 cc. Culbuteurs Racing	H O R S	53 × 78	173 cc.
250 cc. Culbuteurs Racing	P O R S	62,5 × 80	245 cc.
350 cc. Culbuteurs Racing	S O R S	74 × 80	343 cc.
350 cc. Culbuteurs Racing Spécial	I O R S	70 × 90	345 cc.
500 cc. Culbuteurs Racing	K O R S	85,7 × 85	490 cc.
500 cc. Culbuteurs Racing Spécial	J O R S	80 × 99	497 cc.
600 cc. Culbuteurs Racing	U O R S	85,7 × 104	599 cc.
750 cc. Culbuteurs Racing	E T O R S	74 × 85	730 cc.
980 cc. Culbuteurs Racing	K T O R S	85,7 × 85	981 cc.
1000 cc. Culbuteurs Racing Spécial	J T O R S	80 × 99	995 cc.
1100 cc. Culbuteurs Racing Refroid. à eau	L T O W R S	85,7 × 95	1.096 cc.

www.pw.it



Cylindrée	175 cc.	175 cc.	200 cc.	250 cc.	300 cc.	350 cc.	350 cc.	500 cc.
Désignation	A.2.A 2 Temps	Soupapes latérales Standard	Soupapes latérales Standard	Soupapes latérales Standard	Soupapes latérales Standard	Soupapes latérales Roadster	Soupapes latérales Sport	Soupapes latérales Roadster
Symboles	V 2/S	V/S	N/S	B/S	A/S	IY/S	I/S	KY/S
A								
B	297 $\frac{m}{m}$	298 $\frac{m}{m}$	428 $\frac{m}{m}$	500 $\frac{m}{m}$	440 $\frac{m}{m}$	480 $\frac{m}{m}$	484 $\frac{m}{m}$	492 $\frac{m}{m}$
C	66 $\frac{m}{m}$ 5	79 $\frac{m}{m}$	94 $\frac{m}{m}$	100 $\frac{m}{m}$	100 $\frac{m}{m}$	122 $\frac{m}{m}$	122 $\frac{m}{m}$	120 $\frac{m}{m}$ 5
D	230 $\frac{m}{m}$	219 $\frac{m}{m}$	334 $\frac{m}{m}$	400 $\frac{m}{m}$	340 $\frac{m}{m}$	358 $\frac{m}{m}$	362 $\frac{m}{m}$	371 $\frac{m}{m}$ 5
F		45 $\frac{m}{m}$ 2				222 $\frac{m}{m}$	222 $\frac{m}{m}$	228 $\frac{m}{m}$
G		45 $\frac{m}{m}$ 2		114 $\frac{m}{m}$ 2	114 $\frac{m}{m}$ 2	143 $\frac{m}{m}$	143 $\frac{m}{m}$	143 $\frac{m}{m}$
H	36 $\frac{m}{m}$	36 $\frac{m}{m}$	82 $\frac{m}{m}$ 4	82 $\frac{m}{m}$ 4	82 $\frac{m}{m}$ 4	86 $\frac{m}{m}$	86 $\frac{m}{m}$	91 $\frac{m}{m}$ 1
J	36 $\frac{m}{m}$		87 $\frac{m}{m}$ 2	58 $\frac{m}{m}$	58 $\frac{m}{m}$			67 $\frac{m}{m}$
K	130 $\frac{m}{m}$						315 $\frac{m}{m}$ 8	
L	187 $\frac{m}{m}$	217 $\frac{m}{m}$ 3	225 $\frac{m}{m}$	221 $\frac{m}{m}$ 2	221 $\frac{m}{m}$ 2	234 $\frac{m}{m}$	234 $\frac{m}{m}$	258 $\frac{m}{m}$ 5
M	54 $\frac{m}{m}$	100 $\frac{m}{m}$	127 $\frac{m}{m}$	123 $\frac{m}{m}$ 7	123 $\frac{m}{m}$ 7	132 $\frac{m}{m}$ 2	132 $\frac{m}{m}$ 2	149 $\frac{m}{m}$
N	133 $\frac{m}{m}$	117 $\frac{m}{m}$ 3	98 $\frac{m}{m}$	97 $\frac{m}{m}$ 5	97 $\frac{m}{m}$ 5	101 $\frac{m}{m}$ 8	101 $\frac{m}{m}$ 8	109 $\frac{m}{m}$ 5
P		56 $\frac{m}{m}$ 2	56 $\frac{m}{m}$ 2	56 $\frac{m}{m}$ 2	56 $\frac{m}{m}$ 2	58 $\frac{m}{m}$	58 $\frac{m}{m}$	72 $\frac{m}{m}$
R			155 $\frac{m}{m}$	155 $\frac{m}{m}$	165 $\frac{m}{m}$	165 $\frac{m}{m}$	175 $\frac{m}{m}$	205 $\frac{m}{m}$
S			58 $\frac{m}{m}$	58 $\frac{m}{m}$	60 $\frac{m}{m}$	60 $\frac{m}{m}$	65 $\frac{m}{m}$	75 $\frac{m}{m}$
T			97 $\frac{m}{m}$	97 $\frac{m}{m}$	105 $\frac{m}{m}$	105 $\frac{m}{m}$	110 $\frac{m}{m}$	130 $\frac{m}{m}$
U	129 $\frac{m}{m}$	100 $\frac{m}{m}$		139 $\frac{m}{m}$ 5	139 $\frac{m}{m}$ 5	165 $\frac{m}{m}$	162 $\frac{m}{m}$	
W	57 $\frac{m}{m}$	57 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$				
Symboles	V 2/S	V/S	N/S	B/S	A/S	IY/S	I/S	KY/S

www.wolpert.de



500 cc.	600 cc.	680 cc.	1.000 cc.	250 cc.	350 cc.	500 cc.	680 cc.	Cylindrée
Soupapes latérales Sport	Soupapes latérales Standard	Soupapes latérales Standard	Soupapes latérales Standard	Soupapes culbuteurs Standard	Soupapes culbuteurs Standard	Soupapes culbuteurs Standard	Soupapes culbuteurs Standard	Désignation
KS	U/S	GT/S	KT/S	PO/S	IO/S	KO/S	GTO/S	Symboles
		378 $\frac{m}{m}$	420 $\frac{m}{m}$ 5				463 $\frac{m}{m}$ 4	A
485 $\frac{m}{m}$ 5	534 $\frac{m}{m}$	422 $\frac{m}{m}$	446 $\frac{m}{m}$	482 $\frac{m}{m}$	525 $\frac{m}{m}$	563 $\frac{m}{m}$	526 $\frac{m}{m}$	B
120 $\frac{m}{m}$ 5	127 $\frac{m}{m}$	127 $\frac{m}{m}$	141 $\frac{m}{m}$	135 $\frac{m}{m}$ 6	147 $\frac{m}{m}$ 5	120 $\frac{m}{m}$ 5	127 $\frac{m}{m}$	C
365 $\frac{m}{m}$	407 $\frac{m}{m}$	295 $\frac{m}{m}$	305 $\frac{m}{m}$	346 $\frac{m}{m}$ 4	377 $\frac{m}{m}$ 5	442 $\frac{m}{m}$ 5	399 $\frac{m}{m}$	D
254 $\frac{m}{m}$	254 $\frac{m}{m}$	119 $\frac{m}{m}$	268 $\frac{m}{m}$		222 $\frac{m}{m}$			F
			232 $\frac{m}{m}$ 2		122 $\frac{m}{m}$			G
104 $\frac{m}{m}$ 5	104 $\frac{m}{m}$ 5	55 $\frac{m}{m}$ 4	66 $\frac{m}{m}$ 5		86 $\frac{m}{m}$ 4	104 $\frac{m}{m}$		H
74 $\frac{m}{m}$ 5	74 $\frac{m}{m}$ 5	96 $\frac{m}{m}$ 7	73 $\frac{m}{m}$ 6					J
163 $\frac{m}{m}$ 5	180 $\frac{m}{m}$	247 $\frac{m}{m}$ 5				216 $\frac{m}{m}$	158 $\frac{m}{m}$ 5	K
259 $\frac{m}{m}$ 4	259 $\frac{m}{m}$ 4		262 $\frac{m}{m}$	226 $\frac{m}{m}$ 9	231 $\frac{m}{m}$ 4	260 $\frac{m}{m}$	309 $\frac{m}{m}$ 5	L
150 $\frac{m}{m}$ 7	150 $\frac{m}{m}$ 7		144 $\frac{m}{m}$ 3	129 $\frac{m}{m}$ 2	128 $\frac{m}{m}$ 4	151 $\frac{m}{m}$	200 $\frac{m}{m}$	M
108 $\frac{m}{m}$ 7	108 $\frac{m}{m}$ 7	109 $\frac{m}{m}$ 4	117 $\frac{m}{m}$ 7	97 $\frac{m}{m}$ 7	103 $\frac{m}{m}$	209 $\frac{m}{m}$	109 $\frac{m}{m}$ 5	N
72 $\frac{m}{m}$	72 $\frac{m}{m}$	72 $\frac{m}{m}$	72 $\frac{m}{m}$					P
190 $\frac{m}{m}$	190 $\frac{m}{m}$	165 $\frac{m}{m}$	190 $\frac{m}{m}$	145 $\frac{m}{m}$	150 $\frac{m}{m}$	170 $\frac{m}{m}$	150 $\frac{m}{m}$	R
68 $\frac{m}{m}$	68 $\frac{m}{m}$	60 $\frac{m}{m}$	70 $\frac{m}{m}$	75 $\frac{m}{m}$	75 $\frac{m}{m}$	85 $\frac{m}{m}$	75 $\frac{m}{m}$	S
122 $\frac{m}{m}$	122 $\frac{m}{m}$	105 $\frac{m}{m}$	120 $\frac{m}{m}$	70 $\frac{m}{m}$	75 $\frac{m}{m}$	85 $\frac{m}{m}$	75 $\frac{m}{m}$	T
			216 $\frac{m}{m}$	142 $\frac{m}{m}$ 7	181 $\frac{m}{m}$	184 $\frac{m}{m}$		U
64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	64 $\frac{m}{m}$	W
KS	U/S	GT/S	KT/S	PO/S	IO/S	KO/S	GTO/S	Symboles

www.wolff.fr



RÉGLAGE des SOUPAPES et RÉGLAGE de la MAGNÉTO

Types de Moteurs	Admission ouverte avant point mort haut	Admission fermée après point mort bas	Echappement ouverte avant point mort bas	Echappement fermé après point mort haut	Avance de magnéto avant point mort haut	
175 cc. Soupapes latérales Standard	5°	45°	65°	15°	35°	7 $\frac{m}{m}$
200 cc. Soupapes latérales Standard	8°	52°	60°	20°	32°	
250 cc. Soupapes latérales Standard	8°	52°	60°	20°	40°	10 $\frac{m}{m}$
300 cc. Soupapes latérales Standard	8°	52°	60°	20°	35°	9 $\frac{m}{m}$
350 cc. Soupapes latérales Roadster	8°	52°	60°	20°	35°	11 $\frac{m}{m}$
350 cc. Soupapes latérales Sport	8°	52°	60°	20°	35°	11 $\frac{m}{m}$
500 cc. Soupapes latérales Roadster	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	40°	11 $\frac{m}{m}$
550 cc. Soupapes latérales Roadster	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2		11 $\frac{m}{m}$
500 cc. Soupapes latérales Sport	10°	50°	60°	20°	40°	11 $\frac{m}{m}$
600 cc. Soupapes latérales Standard	10°	50°	60°	20°	35°	13 $\frac{m}{m}$
680 cc. Soupapes latérales Standard 2 cylindres	5°	40°	50°	25°	38°	11 $\frac{m}{m}$
750 cc. Soupapes latérales Standard 2 cylindres	5°	40°	50°	25°	38°	12 $\frac{m}{m}$
980 cc. Soupapes latérales Standard 2 cylindres	10°	50°	60°	20°	40°	11 $\frac{m}{m}$
980 cc. Soupapes latérales Standard 2 c. Ref. à eau	10°	50°	60°	20°	40°	11 $\frac{m}{m}$
980 cc. Soupapes latérales Sport 2 cylindres	10°	50°	60°	20°	40°	11 $\frac{m}{m}$
980 cc. Soupapes latérales Super Sport 9×32 HP	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	40°	11 $\frac{m}{m}$
<hr/>						
250 cc. Culbuteurs Standard	20°	60°	60°	25°		11 $\frac{m}{m}$
350 cc. Culbuteurs Standard	24°	55°	60°	20°	40°	12 $\frac{m}{m}$
500 cc. Culbuteurs Standard	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	45°	
680 cc. Culbuteurs Standard 2 cylindres	20°	50°	50°	20°	40°	
1000 cc. Culbuteurs Standard 2 cylindres	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	40°	12 $\frac{m}{m}$
1100 cc. Culbuteurs Standard 2 cylindres Ref. à eau	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	40°	12 $\frac{m}{m}$
350 cc. Culbuteurs Sport	15°	55°	65°	25°	42°	12 $\frac{m}{m}$
500 cc. Culbuteurs Sport	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	44°	14 $\frac{m}{m}$
1100 cc. Culbuteurs Sport Refroidis. à eau	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2	40°	12 $\frac{m}{m}$
175 cc. Culbuteurs Racing	20°	60°	60°	30°	35°	
250 cc. Culbuteurs Racing	24°	55°	62°	25°		15 $\frac{m}{m}$
350 cc. Culbuteurs Racing 70×90	24°	55°	62°	25°		15 $\frac{m}{m}$
500 cc. Culbuteurs Racing 80×99	20°	55°	65°	25°		15 $\frac{m}{m}$
1000 cc. Culbuteurs Racing 80×99	15°	60°	62° 1/2	22° 1/2		15 $\frac{m}{m}$

www.jap.fr



SOINS ET ENTRETIEN DES MOTEURS



La plus grande attention donnée au moteur sera une garantie pour sa longue durée. La durée d'un moteur dépend de la façon dont on le conduit pendant les mille premiers kilomètres. Les paliers doivent tous être rodés et pour obtenir ce résultat une abondante quantité d'huile est nécessaire.

Même lorsque le moteur est complètement rodé le graissage est encore une question vitale et il est essentiel de choisir une très bonne marque d'huile. (Nous recommandons l'huile CASTROL voir tableau de graissage). Notre avis pour le type d'huile spéciale pour chaque moteur peut toujours être obtenu par retour du courrier. Mais prendre note que pour les moteurs de course il est toujours préférable de prendre une huile végétale pour lubrifier. La quantité d'huile fournie à un moteur dépend évidemment du travail qui lui est demandé mais normalement un moteur monocylindrique aura besoin d'une demi-pompe d'huile tous les quatre ou cinq kilomètres et les deux cylindres environ tous les trois kilomètres. Ces quantités correspondent approximativement à un débit de trente gouttes par minute. Lorsque des pompes mécaniques sans viseurs sont employées, le réglage correct ne peut être trouvé que par tâtonnement mais il est utile de rappeler que toutes les pompes actuellement sur le marché peuvent débiter plus d'huile que le moteur n'a besoin, c'est pourquoi en conditions normales le débit correct sera trouvé lorsque l'aiguille du pointeau sera ouverte de trois ou quatre crans.

Si le moteur rend mal perdant sa puissance sur des côtes montées facilement précédemment, un des premiers points à vérifier est la compression. Des pertes peuvent se produire aux sièges de soupapes, bouchons de soupapes, segments ou robinets décompresseurs. Une perte de gaz par un siège de soupape peut être vérifiée en couvrant l'orifice avec un morceau de papier bien imbibé d'huile ; si une perte se produit le papier se soulèvera. Si une perte se produit et si le taquet ne soulève pas la soupape de son siège, démonter la soupape et l'examiner. Sans aucun doute le siège est gravé. Dans ce cas, roder ce siège avec de la potée d'émeri fine mélangée avec de l'huile jusqu'à ce que le siège soit lisse et exempt de traces de gravures. Passer du graphite sur la tige de soupape avant de la remonter sur le cylindre.

Si des pertes se produisent aux bouchons de soupape elles peuvent généralement être localisées à l'oreille mais il est préférable d'entourer le joint d'huile épaisse et d'essayer la compression de nouveau ; si des bulles d'air se produisent autour du joint il est nécessaire de le remplacer par un neuf. Passer du graphite sur le filet avant de le remonter et passer également du graphite sur l'écrou de fixation du tube d'échappement afin d'éviter tout grippage sur le cylindre. Pour vérifier les segments, injecter par le trou de bougie une petite quantité d'huile épaisse et essayer la compression, l'huile occasionne une compression momentanée. Si la compression n'est que momentanée changer les segments. Les segments doivent être essayés d'abord dans le cylindre et l'espace de la coupe vérifié, cet espace doit être d'environ 5/10^e de millimètre.

www.fpw.it



Comme mentionné ci-dessus, il est possible que si un taquet est mal ajusté, la soupape ne porte plus sur son siège, ceci peut causer une perte de compression ou un échauffement anormal. Il est toutefois aussi mauvais de laisser un espace trop fort entre la tige de soupape et le taquet car ceci cause une grosse différence de réglage dans la distribution ; cette différence a un autre gros défaut car les contours de came sont étudiés de telle façon à ce que la soupape soit soulevée doucement de son siège et reposée de la même façon ; avec un espace trop fort un martellement se produit causant une usure excessive sur toutes les pièces. L'espace de taquet doit donc être réglé fréquemment **lorsque le moteur est chaud** ; l'espace correct sera de 1/10^e de millimètre entre la tige de soupape et la tête de taquet.

Le réglage des soupapes et de la magnéto paraît pour le débutant être hérissé de difficultés ; il n'y a toutefois aucune raison pour ceci car le réglage d'un moteur n'est en aucune façon difficile.

Le point essentiel à se rappeler est que la soupape d'échappement doit être presque fermée et la soupape d'admission commence à s'ouvrir lorsque le piston se trouve au point mort haut, On peut trouver ce point en introduisant par le robinet décompresseur un morceau de fil de fer rigide. Tout moteur réglé de cette manière doit marcher, à condition que tout le reste soit en état. Pour obtenir de meilleurs résultats, un réglage exact des soupapes est essentiel (consulter le tableau de la page 11).

Pour caler la magnéto la méthode suivante doit être adoptée. Le moteur doit être tourné sens de la marche jusqu'à ce que le piston (dans le cas d'un deux cylindres) du cylindre arrière se trouve à 9 m/m 5 avant le point mort haut du temps de compression (la distance correcte pour chaque moteur est donnée sur le tableau de la page 11). Le rupteur de la magnéto doit alors être placé sur la position pleine avance et l'armature tournée jusqu'à ce que les vis platinées commencent à se séparer. La came pour le cylindre arrière est marquée n° 1 et est celle qui suit le plus petit espace entre les deux cames (voir cliché). Le pignon de magnéto doit ensuite être mis en place et bloqué à l'aide de l'écrou en prenant soin de ne pas bouger le rupteur.

Tous les 1.000 à 1.500 kilomètres le carter doit être vidangé de toute huile, rincé avec du pétrole et rechargé avec environ 1/4 de litre d'huile fraîche. Prendre soin de faire circuler cette huile dans le moteur avant de le mettre en marche. Le silencieux doit être nettoyé environ tous les 1.500 kilomètres. Le décalaminage doit être fait environ tous les 2.500 à 3.000 kilomètres. Il est toujours préférable de faire cette opération avec le moteur hors du cadre. Une propreté absolue est essentielle en démontant et en remontant un moteur, toutes les pièces doivent être nettoyées dans du pétrole propre. En retirant les cylindres prendre soin que le bord du piston ne tape pas sur la bielle. Le côté des soupapes sur le piston doit être marqué si le piston est retiré de la bielle. Si les carters sont séparés bien vérifier que les volants tournent rond. En remontant, s'assurer que les segments sont libres dans leurs gorges et que les coupes se trouvent réparties autour du piston. Il n'est pas nécessaire de mettre des joints en papier car toutes les faces sont usinées soigneusement mais une légère couche d'Hermétic empêchera tout suintement d'huile. Les écrous de fixation du cylindre doivent être serrés alternativement un peu à la fois, ceci afin d'éviter une torsion sur la base du cylindre.

Il nous est absolument impossible de recommander une marque spéciale de bougie, mais à la suite d'essais, nous recommandons une bougie à une seule électrode de bonne marque. Il est très fréquent qu'un moteur chauffe anormalement, cogne ou perde sa puissance par suite d'une bougie de mauvaise qualité.

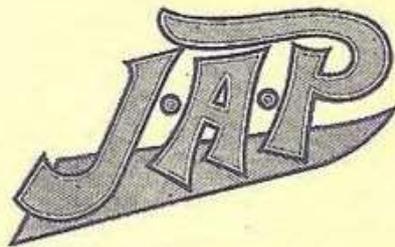
Les remarques ci-dessus s'appliquent en général pour tous les moteurs JAP mais il nous

www.tpw.fr



semble préférable de donner quelques renseignements complémentaires pour nos séries de moteurs à culbuteurs. Sans aucun doute actuellement, les moteurs à culbuteurs demandent un peu plus d'attentions que les moteurs à soupapes latérales. Dans le graissage par exemple, un peu plus d'observation est nécessaire car une quantité excessive d'huile dans le carter causera un encrassement de la bougie. Il est essentiel dans ce cas d'employer un type de bougie SPORT avec une bonne électrode centrale. Les moteurs à culbuteurs sont également très sensibles à la carburation et en aucun cas il ne faut employer un trop petit gicleur sur le carburateur car ceci cause un échauffement anormal de la soupape d'échappement.

L'espace entre le culbuteur et la tige de soupape doit être de $1/10^e$ de millimètre lorsque le moteur est froid. Les graisseurs de culbuteurs doivent être remplis d'huile moteur au minimum tous les 300 kilomètres de même qu'il est nécessaire de graisser les coupes des tiges de culbuteurs très fréquemment.





CLASSIFICATION DES MOTEURS



Les poinçons de classification des moteurs sont faits pour donner le plus d'informations possible par symboles aussi simples que possible. Il est donc très important que toutes les lettres constituant ces symboles soient communiquées lorsqu'il s'agit d'une demande concernant les moteurs.

Les poinçons de classification sont divisés en quatre sections distinctes :

Type de moteur	Année de construction
Numéro du moteur	Modifications sur la série

et se trouvent placés sur le haut du carter pour les deux cylindres ou sur le carter au-dessus du boulon de fixation supérieur avant.

Type de Moteur. — Un symbole d'une lettre donne la course, l'alésage et la cylindrée d'un moteur monocylindrique à soupapes latérales.

Symbole	Alésage	Course	Cylindrée	Symbole	Alésage	Course	Cylindrée
"A"	70 $\frac{m}{m}$	78 $\frac{m}{m}$	300 cc.	"K"	85 $\frac{m}{m}$ 7	85 $\frac{m}{m}$	490 cc.
"B"	64 $\frac{m}{m}$ 5	76 $\frac{m}{m}$	250 cc.	"L"	85 $\frac{m}{m}$ 7	95 $\frac{m}{m}$	550 cc.
"D"				"M"	70 $\frac{m}{m}$	97 $\frac{m}{m}$	375 cc.
"E"	74 $\frac{m}{m}$	85 $\frac{m}{m}$	365 cc.	"N"	65 $\frac{m}{m}$	83 $\frac{m}{m}$	197 cc.
"F"	50 $\frac{m}{m}$ 5	62 $\frac{m}{m}$	125 cc.	"P"	62 $\frac{m}{m}$ 5	80 $\frac{m}{m}$	250 cc.
"G"	70 $\frac{m}{m}$	88 $\frac{m}{m}$	340 cc.	"S"	74 $\frac{m}{m}$	80 $\frac{m}{m}$	350 cc.
"H"				"U"	85 $\frac{m}{m}$ 7	104 $\frac{m}{m}$	600 cc.
"I"	70 $\frac{m}{m}$	90 $\frac{m}{m}$	350 cc.	"V"	60 $\frac{m}{m}$	62 $\frac{m}{m}$	175 cc.
"J"	80 $\frac{m}{m}$	99 $\frac{m}{m}$	500 cc.	"X"	55 $\frac{m}{m}$	62 $\frac{m}{m}$	150 cc.

Les symboles suivants indiquent les types de moteurs :

"T" — Deux cylindres 50°	"O" — Modèles culbuteurs
"Z" — Deux cylindres 90°	"W" — Modèles Refroidissement à eau
"C" — Modèles Sport	"Y" — Modèles Spéciaux
"R" — Modèles Racing!	"2" — Modèles deux temps

Année de Construction. — L'année de construction est indiquée par une lettre partant du 1^{er} Septembre, pour 1928 celle-ci est C, pour 1929 c'est S.

Numéro du Moteur. — L'importance du numéro du moteur est telle qu'elle nous permet en l'absence de tout autre symbole de trouver sur nos sorties le type du moteur. Le numéro seul ne nous donne pas une solution immédiate, donc il est toujours de grande utilité de donner le poinçon complet avec les lettres.

Modifications sur la Série. — Ces modifications apparaissent par des lettres suivant immédiatement le numéro du moteur. Il sera compris que ces symboles ont une très grosse importance pour la fourniture des pièces détachées.

"A" — Came modifiée	"O" —
"B" — Position de magnéto arrière basse.	"P" —
"C" — Carter de chaîne de magnéto fonte.	"R" — Modification de taquets.
"D" —	"S" —
"E" — Cylindre spécial.	"T" — Culbuteurs et distribution enfermés.
"F" — Piston spécial.	"U" — Position de magnéto Standard 250, 300 et 350 Roadster.
"G" —	"V" — Bielle avec centre réduit (compression plus basse).
"H" —	"W" — Tête de bielle modifiée.
"J" —	"X" — Cylindre Standard.
"K" — Axe entraînement spécial ou ligne de chaîne spéciale.	"Y" —
"L" — Ressorts de soupapes multiples.	"Z" —
"M" — Carter type "AZA".	"*" — Moteurs spéciaux.
"N" —	

Exemple de poinçon :

A/S	300 cc.	Soupapes latérales	Monocylindrique/1929
1000/BE	Numéro du moteur		Position de magnéto arrière basse
			Cylindre spécial

www.pow.it



RAPPORT



Rapport de vitesse	Pour trouver le rapport de vitesse d'un moteur, diviser le produit du nombre de dents du pignon entraîné par celui des pignons entraîneurs, c'est-à-dire le pignon de roue arrière multiplié par le grand pignon de boîte, ce résultat divisé par le pignon moteur multiplié par le petit pignon de boîte de vitesses.
Rapport prise directe	$\frac{\text{Pignon de roue arrière} \times \text{grand pignon de boîte.}}{\text{Pignon moteur} \times \text{petit pignon de boîte.}}$
Pignon moteur	$\frac{\text{Pignon de roue arrière} \times \text{grand pignon de boîte.}}{\text{Rapport de prise directe} \times \text{petit pignon de boîte.}}$
Grand pignon de boîte	$\frac{\text{Pignon moteur} \times \text{petit pignon de boîte} \times \text{rapport prise directe.}}{\text{Pignon de roue arrière.}}$
Petit pignon de boîte	$\frac{\text{Pignon de roue arrière} \times \text{grand pignon de boîte.}}{\text{Pignon moteur} \times \text{rapport prise directe.}}$
Pignon roue arrière	$\frac{\text{Pignon moteur} \times \text{petit pignon de boîte} \times \text{rapport prise directe.}}{\text{Grand pignon de boîte.}}$

Comme guide, nous indiquons les pignons suivants :

Jusqu'à 175 cc.	14 à 17 dents
250 cc.-300 cc.	16 à 19 dents
350 cc.-600 cc.	16 à 20 dents
980 cc.	18 à 24 dents





PIÈCES DÉTACHÉES ET RÉPARATIONS



Afin de faciliter la livraison des pièces détachées les points suivants doivent être observés :

1° Le numéro du moteur doit **toujours** être mentionné accompagné de **tous ses symboles** : Exemple KTC/U. Ce numéro se trouve poinçonné soit sur le dessus du carter de distribution, soit au-dessus du boulon supérieur de fixation du moteur ;

2° Toute correspondance doit être faite sous notre nom seulement. Tous tarifs de pièces détachées peuvent être fournis sur demande ;

3° Les clients qui demandent le remplacement des pièces sous notre garantie **doivent** nous retourner en **port payé à domicile** les pièces soi-disant défectueuses, pour vérification. Elles doivent en plus du numéro du moteur porter la date d'achat du moteur ;

4° Lorsqu'il s'agit d'anciens types de moteurs (antérieurs à 1920) il est toujours préférable d'envoyer les anciennes pièces comme modèles.

Les tiges de taquets envoyées comme pièces détachées ne sont pas trempées, elles sont laissées longues de façon à pouvoir être coupées à la longueur voulue pour chaque moteur. Lorsque ceci a été fait le bout de la tige doit être trempé ; pour tremper cette pièce, chauffer au rouge vif et tremper dans l'huile. Les taquets de sport et de course ainsi que les tiges de culbuteurs étant fabriquées en acier tubulaire sont envoyées avec corps et tiges séparés. Le bout ouvert doit être meulé à la longueur demandée et ensuite rentrée dans le corps du taquet. Aucun traitement thermique n'est nécessaire.

RÉPARATIONS. — En nous envoyant un moteur pour révision ou réparation, des instructions complètes doivent toujours nous être adressées d'avance, nous indiquant si le travail doit être exécuté immédiatement ou si un devis seulement est demandé. Dans le premier cas le moteur est démonté à réception, examiné soigneusement et un rapport complet du prix approximatif est envoyé. Ce rapport peut être considéré comme une facture et un versement immédiat du total évitera tout délai lorsque le moteur sera prêt pour envoi.

DEVIS. — Si un devis est demandé le travail n'est pas commencé avant d'avoir reçu l'acceptation du devis.

Lorsque nous envoyons les moteurs réparés, ceux-ci, à moins d'instructions contraires, sont retournés par petite vitesse, port dû.

Les points suivants doivent être notés :

1° En cas de réparation sur un côté de carter, il est essentiel que l'autre moitié nous soit adressée en même temps, ceci afin de nous permettre d'obtenir une surface plane pour la base des cylindres. Dans ce cas un délai de deux mois est demandé avant livraison, ces pièces devant retourner à l'usine en Angleterre ;

2° Une commande pour un volant doit toujours être accompagnée soit des marques et lettres qui se trouvent sur le bord ou au cas où celles-ci seraient effacées, du volant opposé car les volants doivent être équilibrés très soigneusement et mis par paire. (Délai de deux mois pour livraison) ;

3° Il nous est impossible de fournir un carter autrement que complet, c'est-à-dire avec les goujons de cylindre, bagues, etc... ;

4° Le transport dans tous les cas doit être payé par le Client. Les emballages ne sont pas repris. Une étiquette portant le nom de l'expéditeur doit **toujours** être attachée sur les pièces retournées.

www.rpw.it



GUIDE DE GRAISSAGE



MOTEURS Soupapes Latérales STANDARD
MOTEURS Culbuteurs Standard
MOTEURS Culbuteurs Racing

CASTROL XL
CASTROL XL ou R
CASTROL R

Société des Huiles "CASTROL"
19, Rue des Minimes, 19
COURBEVOIE (Seine)

A NOS CLIENTS possédant des Moteurs de Course et qui désirent participer aux compétitions nous conseillons l'emploi du carburant "DISCOL".

Tous renseignements concernant ce carburant spécial leur seront fournis en s'adressant à

Établissements Lionnel DEKTEREFF

88, Avenue des Ternes, 88

PARIS



www.rpw.fr

~~~~~  
**M. FIGNÉ, Imp.**  
**8, rue Demours**  
~~~~~