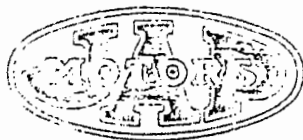




RÉGLAGE des SOUPAPES et RÉGLAGE de la MAGNÉTO

Types de Moteurs	Admission ouverte avant point mort haut	Admission fermée après point mort bas	Échappement ouverte avant point mort bas	Échappement 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° ½	22° ½	40°	11 $\frac{m}{m}$
550 cc. Soupapes latérales Roadster	15°	60°	62° ½	22° ½		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° ½	22° ½	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° ½	22° ½	45°	
680 cc. Culbuteurs Standard 2 cylindres	20°	50°	50°	20°	40°	
1000 cc. Culbuteurs Standard 2 cylindres	15°	60°	62° ½	22° ½	40°	12 $\frac{m}{m}$
1100 cc. Culbuteurs Standard 2 cylindres Ref. à eau	15°	60°	62° ½	22° ½	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° ½	22° ½	44°	14 $\frac{m}{m}$
1100 cc. Culbuteurs Sport Refroidis. à eau	15°	60°	62° ½	22° ½	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° ½	22° ½		15 $\frac{m}{m}$



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 $\frac{m}{m}$
"B"	64 $\frac{m}{m}$ 5	76 $\frac{m}{m}$	250 cc.	"L"	85 $\frac{m}{m}$	7	95 $\frac{m}{m}$
"D"				"M"	70 $\frac{m}{m}$		97 $\frac{m}{m}$
"E"	74 $\frac{m}{m}$	85 $\frac{m}{m}$	365 cc.	"N"	65 $\frac{m}{m}$		83 $\frac{m}{m}$
"F"	50 $\frac{m}{m}$ 5	62 $\frac{m}{m}$	125 cc.	"P"	62 $\frac{m}{m}$ 5		80 $\frac{m}{m}$
"G"	70 $\frac{m}{m}$	88 $\frac{m}{m}$	340 cc.	"S"	74 $\frac{m}{m}$		80 $\frac{m}{m}$
"H"				"U"	85 $\frac{m}{m}$	7	104 $\frac{m}{m}$
"I"	70 $\frac{m}{m}$	90 $\frac{m}{m}$	350 cc.	"V"	60 $\frac{m}{m}$		62 $\frac{m}{m}$
"J"	80 $\frac{m}{m}$	99 $\frac{m}{m}$	500 cc.	"X"	55 $\frac{m}{m}$		62 $\frac{m}{m}$

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
1000BE	Numéro du moteur	Position de magnéto arrière basse	Cylindre spécial



RAPPORT

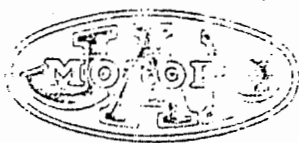


Rapport de vitesse	Pour trouver le rapport de vitesse d'un moteur, diviser le produit du nombre de dents du pignon entraîné par celui des pignons entraîneurs, c'est-à-dire le pignon de roue arrière multiplié par le grand pignon de boîte, ce résultat divisé par le pignon moteur multiplié par le petit 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





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.



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.

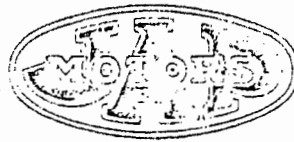
Le point essentiel à se rappeler est que la soupape d'échappement doit être presque fermée et la soupape d'admission commence à s'ouvrir lorsque le piston se trouve au point mort haut. On peut trouver ce point en introduisant par le robinet décompresseur un morceau de fil de fer rigide. Tout moteur réglé 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 comes (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 scigneusement 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.

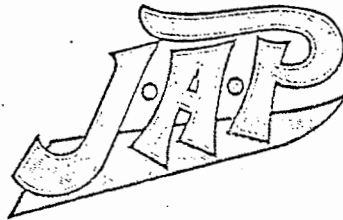
Il nous est absolument impossible de recommander une marque spéciale de bougie, mais à la suite d'essais, nous recommandons une bougie à une seule électrode de bonne marque. Il est très fréquent qu'un moteur chauffe anormalement, cogne ou perde sa puissance par suite d'une bougie de mauvaise qualité.

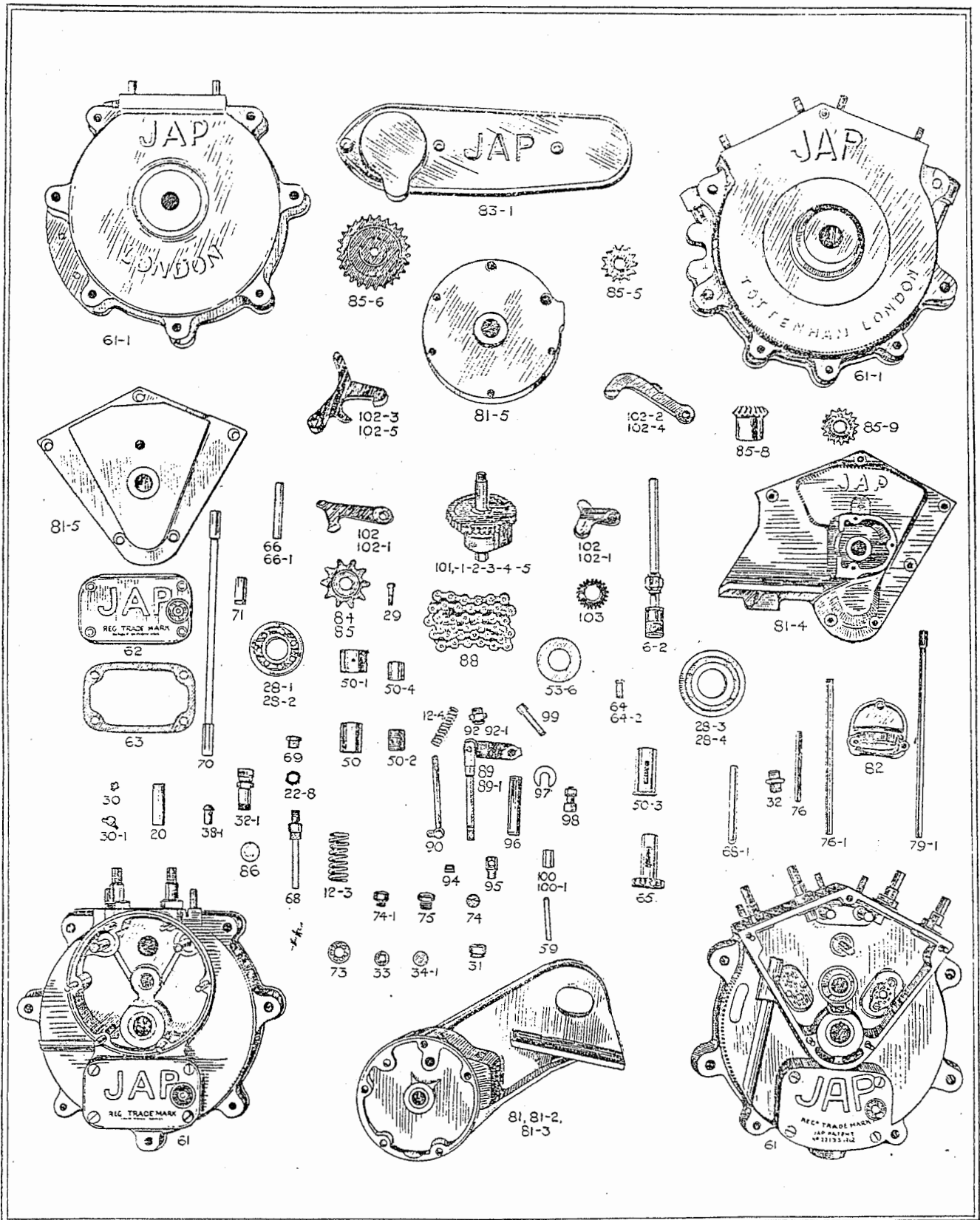
Les remarques ci-dessus s'appliquent en général pour tous les moteurs JAP mais il nous



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.





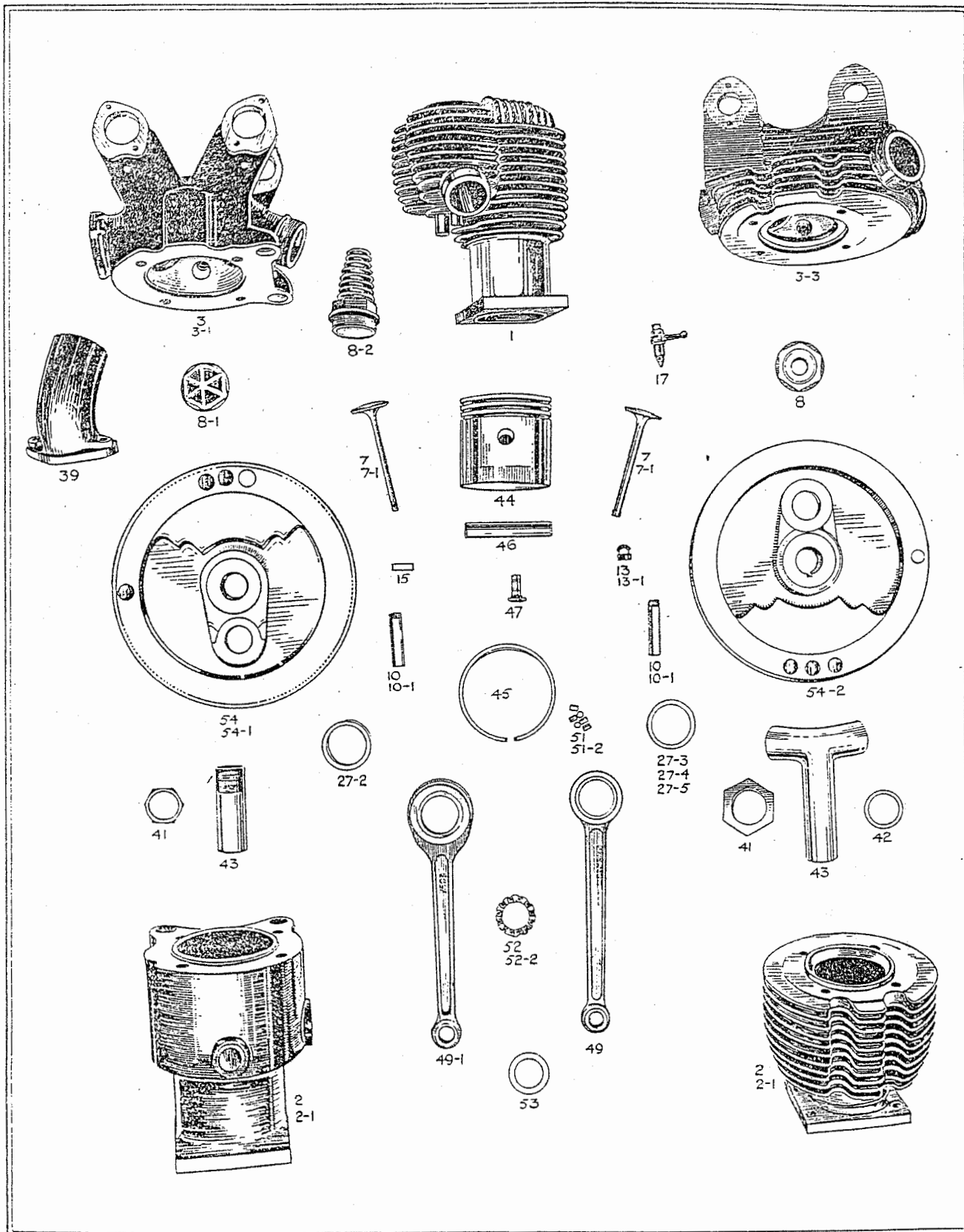
A LA COMMANDE le numéro du moteur et LETTRES accompagnant ce numéro DOIVENT ÊTRE MENTIONNÉS

Numéro de série	DÉSIGNATION	250 c. c.	350 c. c.	350 c. c.	500 c. c.	500 c. c.	600 c. c.	250 c. c.	350 c. c.	500 c. c.	250 c. c.	350 c. c.	500 c. c.
		Soupapes lat. Standard	Soupapes lat. Roadster	Soupapes lat. Sport	Soupapes lat. Roadster	Soupapes lat. Sport	Soupapes lat. Sport	Culbuteurs Standard	Culbuteurs Standard	Culbuteurs Standard	Culbuteurs Racing	Culbuteurs Racing	Culbuteurs Racing
1	Cylindre soupapes latérales.	525.	525.	562.50	525.	562.50	600.	—	—	—	—	—	—
2	Corps de cylindre culbuteur.	—	—	—	—	—	—	375.	375.	375.	375.	375.	412.50
3/2	Culasse nue simple échappement.	—	—	—	—	—	—	450.	450.	487.50	—	—	—
3/3	— double échappement	—	—	—	—	—	—	562.50	562.50	600.	600.	600.	618.75
4	Joint de culasse.	—	—	—	—	—	—	15.	15.	15.	15.	15.	15.
6	Boulon de culasse long	—	—	—	—	—	—	7.50	7.50	7.50	—	—	—
6/1	— court	—	—	—	—	—	—	7.50	7.50	—	—	—	—
6/2	— complet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.75	33.75	33.75
7	Soupape admission.	35.	35.	35.	35.	63.75	63.75	63.65	63.75	63.75	63.75	63.75	63.75
7/1	— échappement	35.	35.	35.	35.	63.75	63.75	63.75	63.75	63.75	63.75	63.75	63.75
8	Bouchon-soupape admission fonte	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	—	—	—	—	—	—
8/1	— échappement fonte.	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	27.50	—	—	—	—	—	—
8/2	— aluminium	37.50	37.50	37.50	37.50	37.50	37.50	—	—	—	—	—	—
9	Joint bouchon de soupape.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—	—	—	—
10	Guide de soupape admission	15.	15.	15.	15.	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40
10/1	— échappement	15.	15.	15.	15.	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40	24.40
11	Coupelle de soupape bas côté clavette.	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	7.50	4.40	4.40	7.50
11/1	— haut côté guide	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	—	—	4.40	7.50	7.50	7.50
12	Ressort de soupape extérieur	4.40	4.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40
12/1	— intermédiaire.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40
12/2	— intérieur.	—	—	—	—	—	—	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
12/3	— de rappel de tige de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.40	4.40	4.40
12/4	— de lève-soupape échappement (décompresseur)	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75
13	Coupelle de soupape fendue.	—	—	—	—	—	—	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
13/1	— type avec ressort d'arrêt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.90	6.90	6.90
14	Ressort d'arrêt de coupelle fendue.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.75	0.75	0.75
15	Clavette de soupape soupapes latérales.	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	—	—	—	—	—	—
16	Embout ou calotte de tige de soupape, modèles culbuteurs	—	—	—	—	—	—	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
17	Robinet dégonneur.	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75	—	—	—	—	—	—
18	Culbuteur admission.	—	—	—	—	—	—	63.75	63.75	63.75	—	—	—
18/1	— échappement.	—	—	—	—	—	—	63.75	63.75	63.75	—	—	—
18/2	— admission.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.75	63.75	63.75
18/3	— échappement.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63.75	63.75	63.75
19	Axe de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	23.75	23.75	23.75	—	—	—
21	Écrou d'axe de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
21/1	Contre-écrou d'axe de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.50
22	Écrou de plaque de couverture de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.50	2.50	2.50
22/1	Contre-écrou d'axe de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	2.50	2.50	2.50	—	—	—
22/2	Écrou d'ajusteur de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
22/3	— d'axe accouplement	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
22/4	— distribution côté pignon	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
22/5	— volant	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
22/6	— entraînement côté pignon.	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
22/7	— volant.	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
22/8	Contre-écrou de taquet modèles soupapes latérales.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—	—	—	—
22/9	Écrou de 6 m/m 3.	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90
22/10	— 7 m/m 9.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
22/11	— 9 m/m 5.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
22/12	— 11 m/m 1.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	2.50	—	—	—
22/13	Contre-écrou de lève-soupape échappement (décompresseur)	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90
22/14	Écrou de pignon came.	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90
23	Ajusteur de culbuteur (rotule).	—	—	—	—	—	—	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
24	Joint de feutre d'ajusteur de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
25	Coupille fendue.	—	—	—	—	—	—	0.50	0.50	—	—	—	—
26	Plaque de couverture culbuteur côté distribution intérieure.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.25	11.25	11.25
26/1	Plaque de couverture culbuteur côté distribution extérieure.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.25	11.25	11.25
26/2	Plaque de couverture culbuteur côté entraînement intérieure.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.25	11.25	11.25
26/3	Plaque de couverture culbuteur côté entraînement extérieure.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.25	11.25	11.25
27	Bague roulement de culbuteur côté distribution	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.50	22.50	22.50
27/1	— entraînement.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.50	22.50	22.50
27/3	— acier de tête de bielle.	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75
27/4	— acier roulement côté entraînement.	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75	48.75
28	Roulement à billes de culbuteurs.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60.
28/2	— côté entraînement.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28/3	— distribution	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93.75
28/4	— entraînement.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112.50
29	Boulon de plaque de couverture de culbuteurs.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.75	3.75	3.75
30	Graisseur droit	—	—	—	—	—	—	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
30/1	— coudé.	—	—	—	—	—	—	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75
31	Écrou d'arrivée d'huile.	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40	4.40
31/3	— de tube échappement.	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25
32	Raccord à huile court.	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40
32/1	— long.	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	—	—	—
33	Siège de pastille de graissage.	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65	5.65
34	Pastille de graissage petite.	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
34/1	— grosse.	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	—	—	—	—

DÉSIGNATION

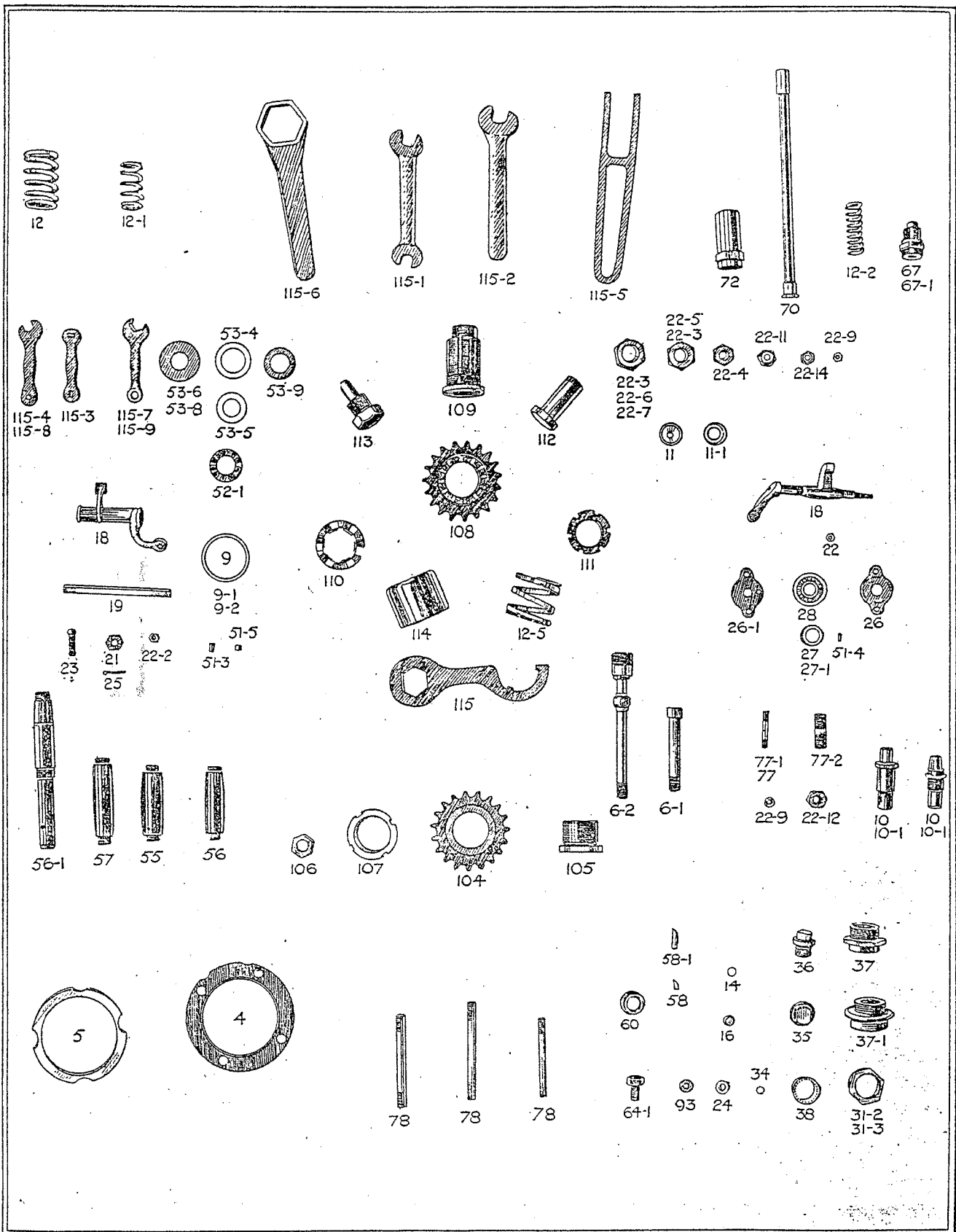
DÉSIGNATION	250 c. c. Soupapes lat. Standard	350 c. c. Soupapes lat. Roadster	350 c. c. Soupapes lat. Sport	500 c. c. Soupapes lat. Roadster	500 c. c. Soupapes lat. Sport	600 c. c. Soupapes lat. Sport	250 c. c. Culbuteurs Standard	350 c. c. Culbuteurs Standard	500 c. c. Culbuteurs Standard	250 c. c. Culbuteurs Racing	350 c. c. Culbuteurs Racing	500 c. c. Culbuteurs Racing
le acier d'échappement.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—
de pipe admission.	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
linission	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25
nt	159. »	150. »	150. »	150. »	150. »	150. »	150. »	150. »	210.50	158.30	134.40	210.50
piston.	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40
it axe de piston.	25.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90	26.90
le d'arrêt axe de piston.	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10	3.10
nue	150. »	165. »	172.50	180. »	180. »	180. »	150. »	172.50	180. »	225. »	225. »	242.50
axé de piston.	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	21.25	24.40	24.40
côté distribution bronze.	30. »	30. »	30. »	30. »	30. »	30. »	20. »	30. »	30. »	30. »	30. »	30. »
de pignon came sur carter.	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
de clapet rotatif.	—	—	—	—	26.25	26.25	—	—	26.25	26.25	26.25	26.25
de pignon came sur couvercle de distribution	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
ou rouleur tête de bielle.	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55
— de culbuteurs TT	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— roulement côté entraînement	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55	1.55
— de culbuteurs diamètre 4 m/m 7.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.25	1.25	1.25
— 3 m/m l.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.75	0.75	—
— roulement côté distribution.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.55	1.55	—
à galets tête de bielle.	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »
— roulement côté entraînement.	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »	15. »
— distribution	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
elle écartement tête de bielle.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—
— culbuteur.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.90	1.90	—
— de poussée.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.90	1.90	—
— écartement côté distribution.	—	—	—	—	—	—	2.50	2.50	2.50	2.50	—	2.50
— — entraînement	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—
— volants.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—
— logement carter entraînement.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—
ant côté distribution.	172.50	187.50	187.50	187.50	187.50	187.50	187.50	187.50	225. »	262.50	262.50	281.25
— entraînement	172.50	187.50	187.50	187.50	187.50	187.50	187.50	187.50	225. »	262.50	262.50	281.25
— accouplement.	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40
— distribution.	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40
— entraînement	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	39.40	45. »	45. »	45. »
— clavette axe distribution côté pignon.	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90
— entraînement côté volant.	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90
jecteur d'huile	—	—	—	—	3.75	3.75	—	—	—	—	—	—
arter côté distribution.	538.10	657.50	657.50	657.50	678.75	678.75	600. »	600. »	639.25	669.40	669.40	742.50
— entraînement	405. »	607.50	607.50	607.50	607.50	607.50	506.25	506.25	543.75	544.30	544.30	608.10
ouvercle de boîte à huile.	—	18.75	18.75	—	18.75	18.75	—	18.75	18.75	18.75	18.75	18.75
int de couvercle de boîte à huile.	—	3.75	3.75	—	3.75	3.75	—	3.75	3.75	3.75	3.75	3.75
is de couvercle de boîte à huile.	—	1.25	1.25	—	1.25	1.25	—	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
— distribution	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25
— pignon d'angle.	—	—	—	—	45. »	45. »	—	—	45. »	45. »	45. »	45. »
Clapet rotatif de graissage.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
xe de levier came.	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10
— lève-soupape échappement.	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10	13.10
uide de taquet court	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40
— long.	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40
Corps et tige de taquet.	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	—	—	—	—	—	—
Taquet.	—	—	—	—	—	—	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25
Tête de culbuteur complète.	5. »	5. »	3.75	5. »	3.75	3.75	—	—	—	—	—	—
Tige de culbuteur complète.	—	—	—	—	—	—	26.25	26.25	26.25	26.25	26.25	26.25
Embout tige de culbuteur haut.	—	—	—	—	—	—	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50	7.50
Embase de ressort de rappel de tige de culbuteur.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.75	18.75	18.75
Clapet-grille de graissage.	13.75	13.75	13.75	13.75	13.75	13.75	13.75	13.75	—	—	—	—
Bouchon de vidange boîte à huile	—	—	—	—	3.75	3.75	—	—	6.90	4.40	4.40	4.40
— sur carter.	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
— d'obturation de haut de carter.	—	—	—	—	9.40	9.40	—	—	9.40	—	—	9.40
— boîte à huile 17 m/m 4.	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	9.40	—	—	—	—	—	—
Remiflar dans boîte à huile	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	—	—	6.90	6.90	6.90	6.90
Tube à huile.	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
Goujon de couvercle de distribution	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
— cylindre.	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	—	—	—
Boulon de carter 9 m/m 5.	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
— 7 m/m 9.	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
— 6 m/m 3.	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90	6.90
Couvercle de distribution Standard arrière.	260.99	260.90	260.90	260.90	300. »	300. »	260.90	260.90	300. »	260.90	260.90	270. »
— magnéto avant	206.25	206.25	262.50	262.50	262.50	262.50	262.50	262.50	262.50	206.25	206.25	217.50
— position de magnéto basse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— arrière	206.25	206.25	206.25	206.25	262.50	262.50	206.25	206.25	262.50	260.90	260.90	270. »
Couvercle de distribution pour pignon d'angle.	—	—	—	—	206.25	206.25	—	—	262.50	—	—	262.50
— sans plate-forme de ma-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
gnéto.	75. »	75. »	75. »	—	—	—	75. »	75. »	93.75	75. »	75. »	93.75
Couvercle de pignons d'angle	—	—	—	—	42.60	42.60	—	—	42.60	—	—	42.60
— carter de chaîne Standard arrière.	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »
— — avant	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »
— — arrière bas	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »	45. »
Pignon de magnéto sur magnéto	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »
— sur moteur arrière	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »
— — avant.	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »	35. »

c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. sport
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. sport
c. c. pes lat. sport
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. dard
c. c. pes lat. dard



A LA COMMANDE le numéro du moteur et LETTRES accompagnant ce numéro DOIVENT ÊTRE MENTIONNÉS

A LA COMMANDE le numéro du moteur et LETTRES accompagnant ce numéro DOIVENT ÊTRE MENTIONNÉS



A LA COMMANDE le numéro du moteur et LETTRES accompagnant ce numéro DOIVENT ÊTRE MENTIONNÉS

PIÈCES DÉTACHÉES ET RÉPARATIONS

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

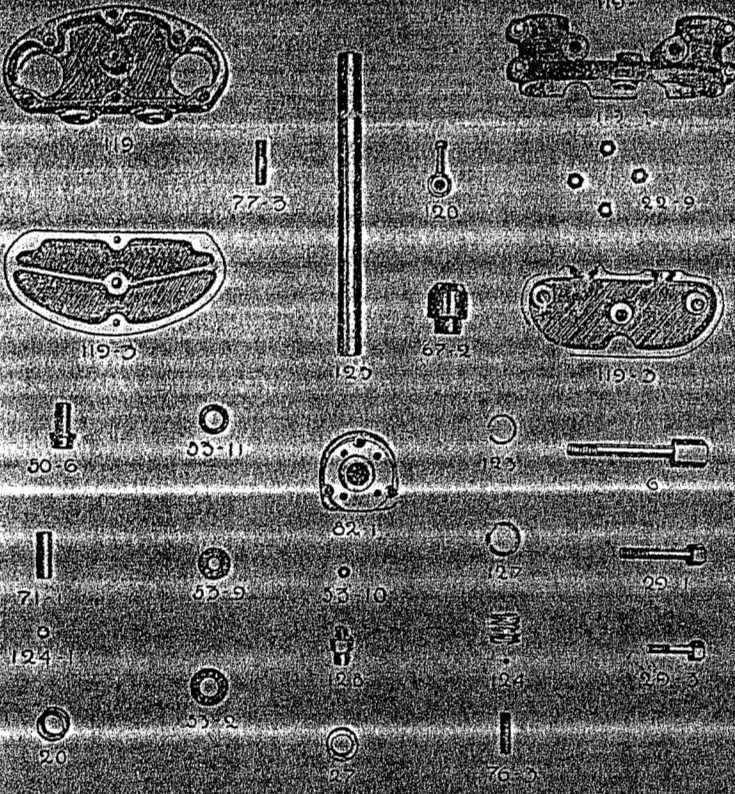
1^o Le numéro du moteur doit **TOUJOURS** être mentionné accompagné de **TOUS SES SYMBOLES**. Ex. KTC U 100/S. Ce numéro se trouve poinçonné soit sur le dessus du carter de distribution, soit au-dessus du boulon de fixation supérieur avant du moteur.

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

3^o Les clients qui demandent le remplacement des pièces sous notre garantie **DOIVENT** nous retourner en **PORTPAYÉ ADOMICILE** les pièces soi-disant défectueuses, pour vérification.

4^o 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 ces tiges sont faites, le bout de la tige doit être trempé, pour empêcher cette pièce de chauffer au rouge vif et tremper dans l'huile. Les taquets de report et de course ainsi que les tiges de culbuteurs étant fabriqués en acier tubulaire sont envoyés avec corps et tige séparés. Le bout ouvert doit être moulé à la longueur demandée et ensuite traité dans le corps du taquet. Aucun traitement thermique n'est nécessaire.



RÉPARATION. — 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.

CONDITIONS DE VENTE

Les commandes sont reçues sous la réserve que les marchandises seront facturées au cours du jour de l'expédition. De même toute commande, pour être valable, est sujette à l'acceptation de notre part.

Expéditions. — Sauf avis contraire, les expéditions seront faites en colis postaux ou en grande vitesse, suivant le mode le plus économique, ou en gare, aux frais et risques du destinataire. En aucun cas, nous ne saurions être responsables du retard apporté dans les livraisons. L'envoi par messenger n'étant pas prévu par la loi et ne comportant aucune garantie ne sera effectué que sur demande expresse du client et sous son entière responsabilité.

Les réclamations doivent être faites dans les cinq jours qui suivent la réception des marchandises.

Quel que soit le mode de transport employé « Chemins de fer ou Messagers » les marchandises voyagent aux risques et périls du destinataire, elles sont livrées et payées dans nos magasins à Paris; nos traites ou l'acceptation du règlement ne font ni novation ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.

Conditions de paiement. — Toute commande émanant d'un client nouveau et non accompagnée de références sérieuses sur Paris, ou de mandat postal, sera expédiée contre remboursement. Le client devra nous adresser des arrhes de la moitié de la valeur de la marchandise.

Pour les relevés inférieurs à dix francs, il sera compté 0 fr. 50 de frais d'encaissement.

Toute réclamation relative aux relevés et avis de traites, doit être faite dans les cinq jours qui suivent la réception par le client, passé ce délai, elle portera sur le relevé du mois suivant.

Les marchandises retournées seront déduites sur le relevé du mois où elles seront parvenues. Elles doivent être adressées franco et à domicile.

Contestations. — En cas de contestation, nous ne connaissons que la juridiction des Tribunaux de Paris, même pour les marchandises expédiées franco gare destinataire.

Emballages. — Les emballages sont facturés à prix coûtant et ne sont jamais repris.

MAURICE PIGNE
IMPRIMERIE
PARIS (XVII)