

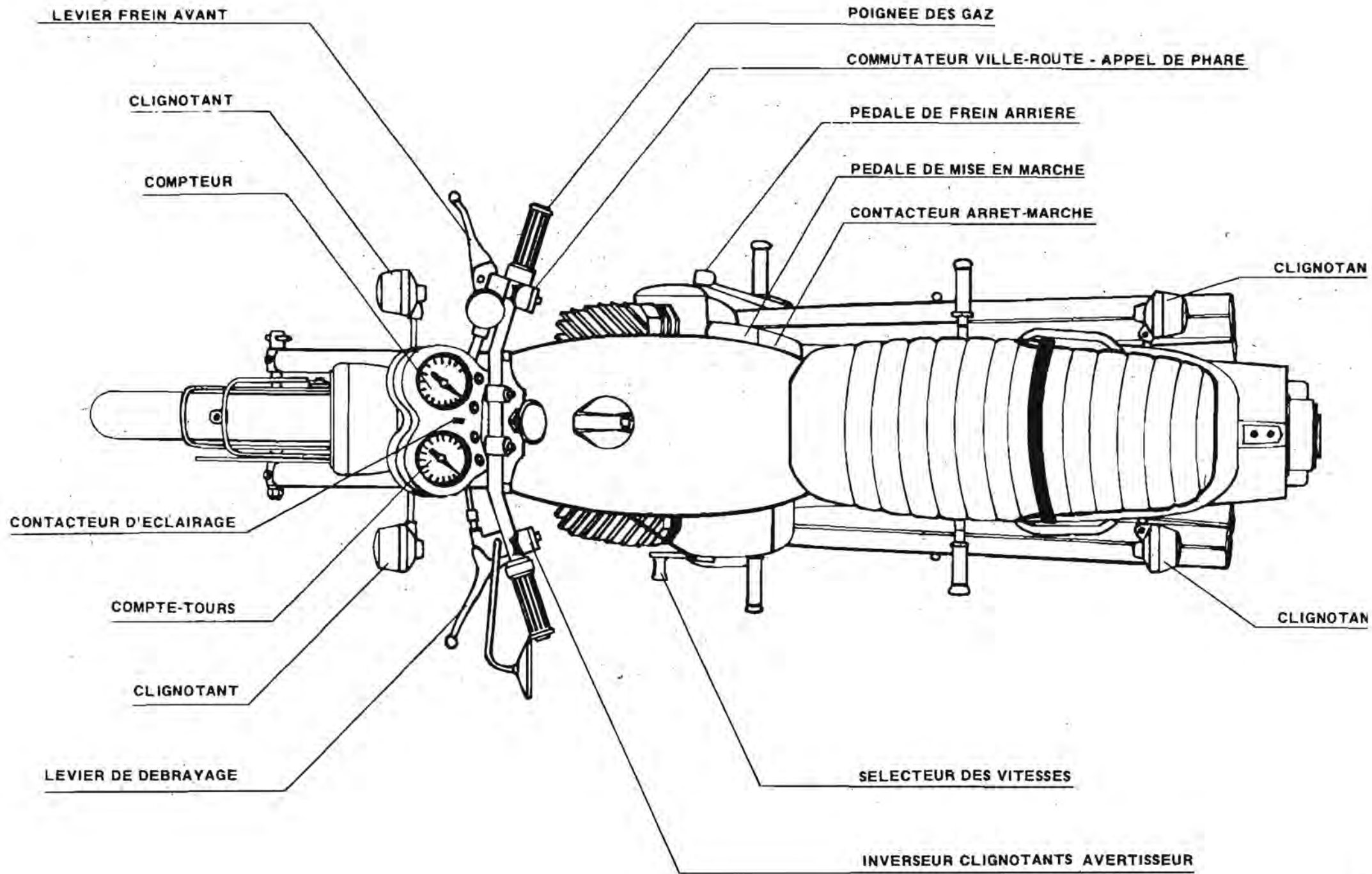


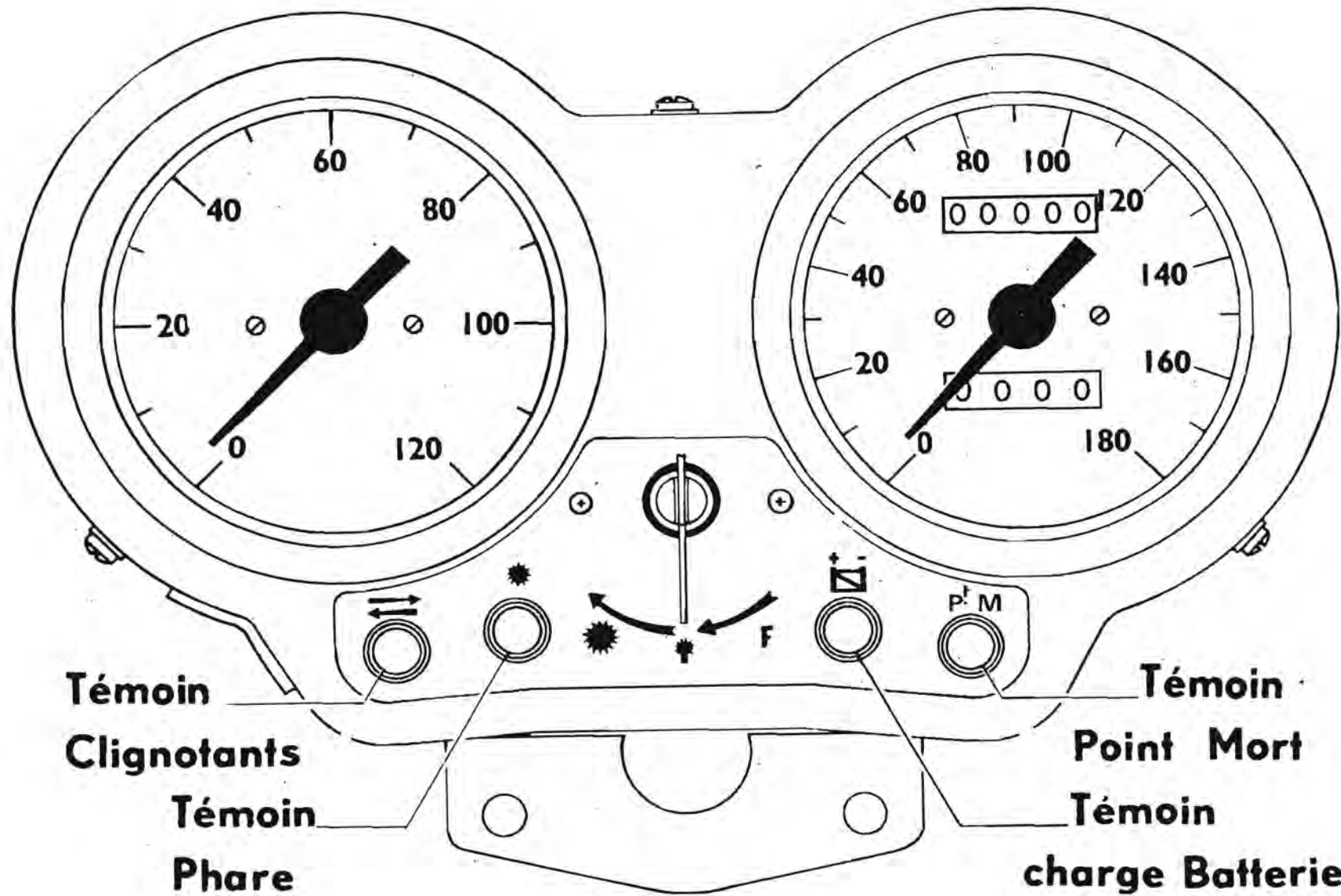
MOTOCONFORT

NOTICE D'EMPLOI



350





PLAQUES ET INSCRIPTIONS

En sus de la plaque arrière d'immatriculation, la Motocyclette comporte les plaques et inscriptions suivantes :

PLAQUE CONSTRUCTEUR

Cette plaque est située sous la selle. Elle comporte notamment l'indication de la cylindrée et le numéro de série.

FRAPPE DU NUMÉRO DE SÉRIE

Ce numéro est frappé sur le gousset inférieur droit du cadre, derrière le moteur.

PLAQUE MOTEUR

Cette plaque, portant le numéro du moteur, est fixée sur l'ailette droite de la culasse droite.

MARQUAGE DES SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Chaque silencieux porte, vers son extrémité, une marque constituée par le chiffre 35 encadré par les poinçons du constructeur.

Le numéro de ma clé de contact est :

Le numéro de ma clé d'antivol est :

AVANT UTILISATION

ANTIVOL

L'antivol de direction est situé sur la partie droite de la douille de direction. La clé de contact, qui coupe l'allumage et l'éclairage, est située sur le caisson, à droite de la machine, derrière le moteur.

A L'ACHAT, NOTER LES NUMÉROS DE VOS CLÉS DE CONTACT ET D'ANTIVOL.

CARBURANT

Le graissage étant effectué par huile séparée, le carburant à utiliser est l'essence (contenance du réservoir : 18,600 litres, dont réserve). L'utilisation de super carburant ne présente aucun avantage particulier.

ROBINET D'ESSENCE

Ouvert :
levier vers le bas.

Réserve :
levier horizontal à gauche.

Fermé :
levier horizontal à droite.

A trois positions, situé à la partie inférieure droite du réservoir (Fig. 1).



(Fig. 1)

Attention : Ne fonctionner en aucun cas sur une position oblique intermédiaire. On risquerait d'endommager gravement le moteur par alimentation d'essence insuffisante.

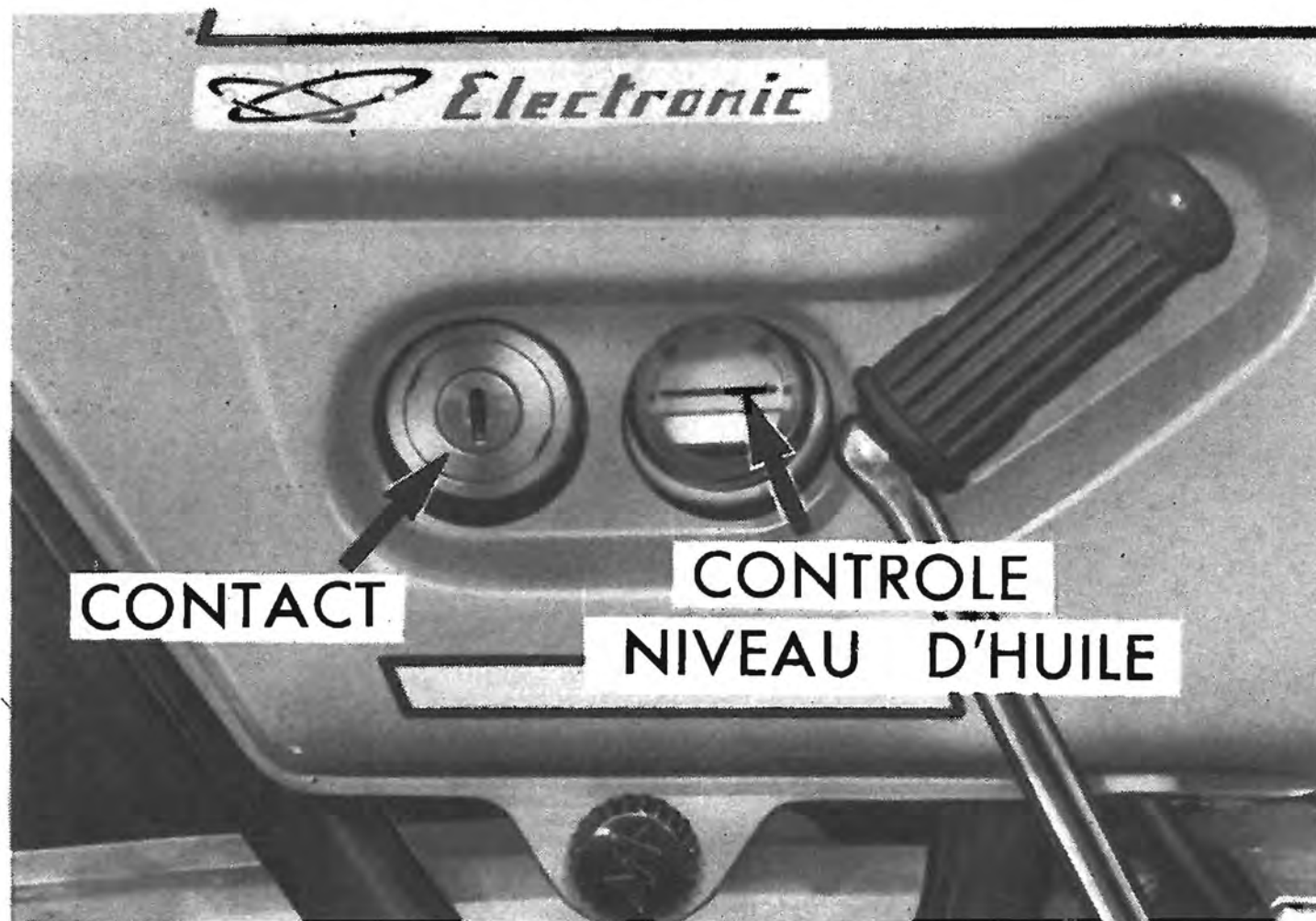
HUILE DE GRAISSAGE DU MOTEUR

Réservoir de 2,500 litres, situé sous la selle (Fig. 2). Soulever la selle pour accéder au bouchon de remplissage. Utiliser l'huile BP Super 2 T S Z 192. Remplir le réservoir jusqu'à 2 cm du haut de la goulotte.



(Fig. 2)

Le niveau d'huile est visible, lorsqu'il arrive au voisinage du minimum, sur un voyant latéral situé au centre du caisson, à droite. Le minimum est indiqué par une ligne horizontale rouge (Fig. 3).



(Fig. 3)

BOITE DE VITESSES



(Fig. 4).

Le bouchon de remplissage est situé à l'arrière du carter gauche moteur (Fig. 4). Remplir la boîte avec de l'huile BP Superviscostatic SAE 20 W 50 (contenance 1,400 litre). Il y a lieu d'abord de verser environ 1 litre, puis

d'incliner la machine vers la droite pour faire passer l'huile de la partie embrayage dans la partie boîte de vitesses, et ensuite de compléter le remplissage à 1,400 litre (huile au ras de la partie filetée).

PRESSIION DES PNEUS

	PNEUS	SOLO	DUO
Avant	3,25 H 18 L 27	1,6	1,6
Arrière	3,50 H 18 S 38	1,9	2,2

RÉGLAGE DE SUSPENSION ARRIÈRE

Les amortisseurs de suspension arrière sont réglables. Bien vérifier que les amortisseurs gauche et droit sont à la même position de réglage. Positions 1 et 2 pour pilote en solo, 3 et 4 pour duo, 5 pour charge très élevée.

RÉGLAGE DU GUIDON

Le guidon est réglable en orientation par les deux vis « six pans creux » assurant le serrage des colliers de fixation (Fig. 5).



(Fig. 5)

RÉGLAGE DU FREIN DE DIRECTION

Ce frein doit être plus serré pour la conduite rapide sur route que pour la conduite en ville.

RÉGLAGE DU PHARE

Il s'effectue par les deux vis de fixation latérales. Le feu de croisement doit être rabattu, de manière à éclairer la route sur 50 à 60 mètres, véhicule en charge (Fig. 6).



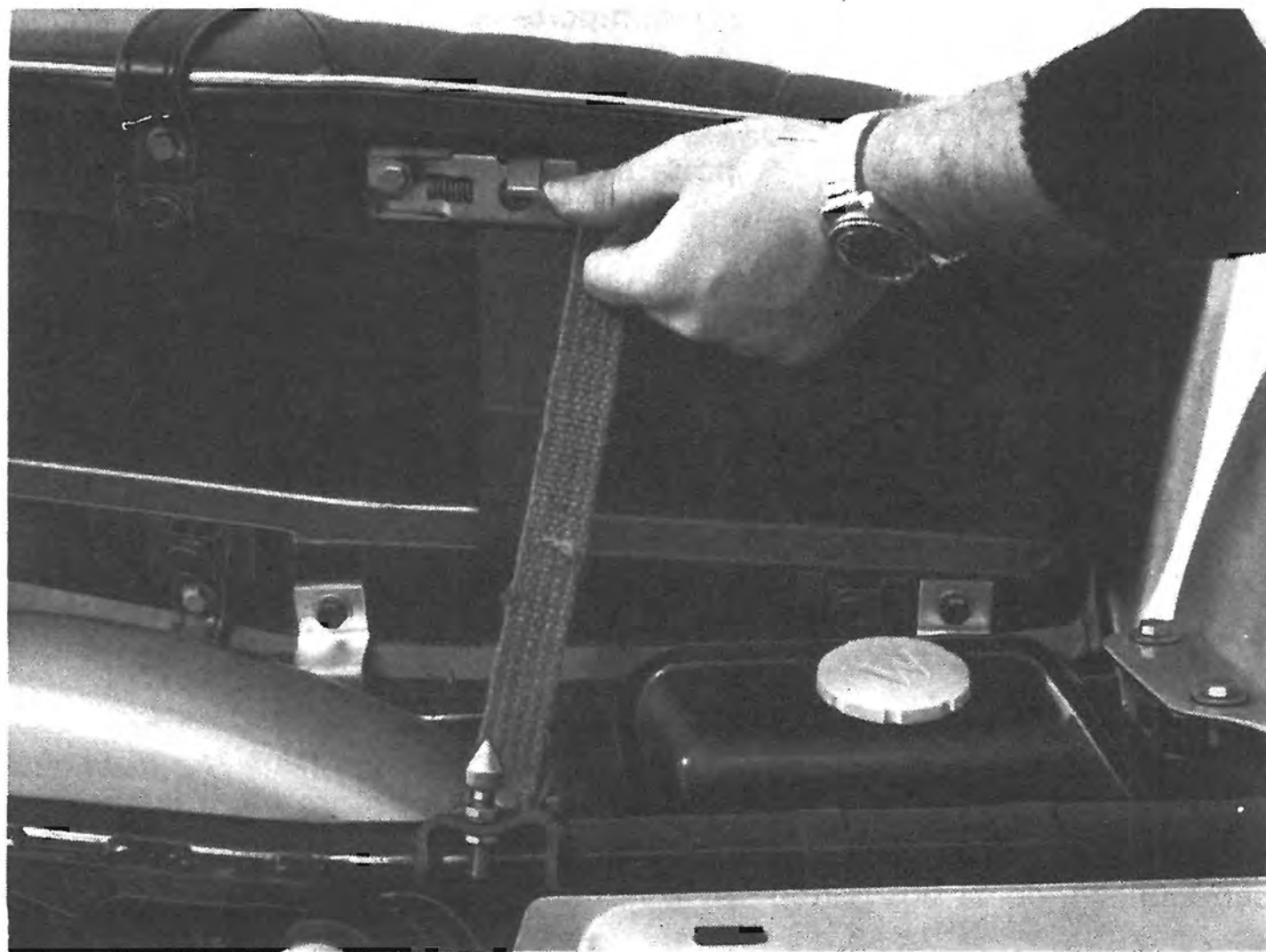
(Fig. 6)

RÉGLAGE DU RÉTROVISEUR

Ne pas oublier d'effectuer ce réglage avant le départ.

BOITE A OUTILS

On accède à la boîte à outils en soulevant la selle (Fig. 7).



(Fig. 7)

COMMANDES DES APPAREILS D'ÉCLAIRAGE ET DE SIGNALISATION

Le commutateur d'éclairage avec position F - Ville - Route, est situé sur le tableau de bord. L'inverseur est situé au guidon à main droite, sur un combiné, qui comporte également le bouton d'appel de phare. Le voyant bleu témoin de phare est situé au tableau de bord.

Les clignotants sont commandés à main gauche, par un combiné qui comporte également le bouton d'avertisseur sonore.

TABLEAU DE BORD

Le tableau de bord comporte un compte-tours et un compteur de vitesse avec possibilité de remise à zéro du kilométrage journalier par un bouton moleté situé sur la patte droite support de phare.

Il comporte au centre le commutateur d'éclairage (voir plus haut) et, de gauche à droite, les voyants témoins de clignotants, de phare, de charge de batterie et de point mort.

UTILISATION

MISE EN MARCHÉ

Mettre la machine sur ses roues et non sur béquille.

1 - Mettre le contact à la clé située sur le caisson à droite (voir Fig. 3), derrière le moteur.

2 - Ouvrir le robinet d'essence, situé sous le réservoir.

3 - Appuyer une ou plusieurs fois suivant la température (plusieurs fois si la température est basse) sur la commande de pompe d'appoint d'essence située à droite du carburateur de droite et qui injecte de l'essence dans les trois passages de gaz.

4 - Vérifier qu'aucune vitesse n'est enclenchée. (Le point mort est entre la 1^{re} et la 2^e vitesse. Voyant de point mort au tableau de bord.)

5 - Lancer le moteur à l'aide du kick-starter. Laisser tourner le moteur au ralenti quelques instants afin de mettre en température.

DÉPART

Pour partir, débrayer totalement, engager la 1^{re} vitesse en appuyant la pédale de sélecteur à fond vers le bas, et relâcher lentement le levier de débrayage tout en ouvrant les gaz.

Pour passer en 2^e, 3^e, 4^e, 5^e vitesse, débrayer, fermer les gaz, remonter la pédale de sélecteur, relâcher le levier de débrayage et donner des gaz.

RODAGE

Pendant les 1 000 premiers kilomètres, ne pas dépasser 6 500 tr/mn, soit 120-125 km/h en 5^e.

Pendant les 1 000 kilomètres suivants, ne monter au régime maximum que lors de pointes de vitesses passagères, et éviter par conséquent les régimes élevés et constants sur de longs parcours.

Ne jamais faire peiner le moteur à des régimes trop bas.

ARRÊT

Couper le contact à la clé située sur le caisson à droite, derrière le moteur et retirer la clé de contact. Ne pas oublier de fermer le robinet d'essence.

RODAGE

Pendant les 1 000 premiers kilomètres, ne pas dépasser 6 500 tr/mn, soit 120-125 km/h en 5^e.

Pendant les 1 000 kilomètres suivants, ne monter au régime maximum que lors de pointes de vitesses passagères, et éviter par conséquent les régimes élevés et constants sur de longs parcours.

Ne jamais faire peiner le moteur à des régimes trop bas.

ARRÊT

Couper le contact à la clé située sur le caisson à droite, derrière le moteur et retirer la clé de contact. Ne pas oublier de fermer le robinet d'essence.

ENTRETIEN

GRAISSAGE

(Rappel de ce qui est dit dans le chapitre Avant Utilisation)

BOITE DE VITESSES

(Rappel de ce qui est dit dans le chapitre Avant Utilisation)

Réservoir de 2,500 litres, situé sous la selle. Soulever la selle pour accéder au bouchon de remplissage. Utiliser l'huile BP Super 2 T S Z 192.

Le niveau d'huile est visible, lorsqu'il arrive au voisinage du minimum, sur un voyant latéral situé au centre du caisson, à droite. Le minimum est indiqué par une ligne horizontale rouge.

Le bouchon de remplissage est situé à l'arrière du carter gauche moteur. Remplir la boîte avec de l'huile BP Superviscostatic SAE 20 W 50 (contenance 1,400 litre). Il y a lieu d'abord de verser environ 1 litre, puis incliner la machine vers la droite pour faire passer l'huile de la partie embrayage dans la partie boîte de vitesses, et ensuite de compléter le remplissage à 1,400 litre (huile au ras de la partie filetée).

Il existe deux bouchons de vidange : l'un (six pans de 17) situé sous le moteur, un peu à droite, et l'autre (fente tournevis) situé sur le carter gauche, derrière l'axe de sélecteur.

Les deux bouchons doivent être dévissés pour permettre la vidange complète du moteur.

A 500 kilomètres, première vidange. Ensuite, surveiller le niveau tous les 2 000 kilomètres et vidanger tous les 4 000 kilomètres.

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

La fourche fonctionne avec de l'huile moteur SAE 30. Un bouchon de vidange est prévu à la base de chaque élément de fourche. Le remplissage (280 cm³ par élément) s'effectue après démontage des écrous supérieurs de blocage. Faire effectuer cette opération par un agent de notre marque. Ne pas vidanger simultanément les deux montants.

IMPORTANT : Lors du remontage de la roue avant, par exemple après une crevaison, engager à fond la broche, bloquer l'écrou de broche (sans oublier de mettre la rondelle), côté gauche de la machine, et bloquer la vis et l'écrou de blocage de la broche côté gauche de la machine seulement. Ensuite, actionner deux ou trois fois la fourche télescopique, et alors seulement bloquer la vis et l'écrou de blocage de la broche côté droit de la machine.

RENOI DE COMPTEUR

Tous les 3 000 kilomètres, graisser le renvoi de compteur avec de la graisse BP Energrease C 3 G.

CHAINE

Vérifier l'état de la chaîne par le bouchon de regard (Fig. 8).

Tous les 3 000 kilomètres, la chaîne devra être graissée avec de l'huile BP Energol Motor Oil SAE 50, par le regard prévu à cet effet, en utilisant de préférence un pinceau, et en déposant l'huile à l'intérieur de la chaîne. Faire tourner la roue pour graisser toute la longueur de la chaîne.

Nous recommandons en tout cas de ne jamais immerger la chaîne dans un bain anti-graisse (trichloréthylène par exemple) qui assècherait les rouleaux.



(Fig. 8)

MOYEUX

Les moyeux avant et arrière doivent en principe être garnis sans excès de graisse BP Energrease L 2 Multipurpose tous les 6 000 kilomètres. Faire effectuer cette opération par un agent de notre marque.

DIVERS

Graisser de temps à autre les articulations des diverses commandes et les entrées de câbles avec de l'huile BP Energol Huile Domestique au moyen d'un pinceau.

Graisser de temps à autre le plomb de départ du câble d'embrayage avec de la graisse BP Energrease C 3 G.

DÉCALAMINAGE

Les fréquences de décalaminage sont très variables suivant l'usage ville ou route (décalaminages plus fréquents en usage ville qu'en usage route).

Le décalaminage de la sortie d'échappement est à faire :

- tous les 10 000 kilomètres.

Il y a lieu de décalaminer dès que les symptômes suivants sont perceptibles :

- manque de puissance au moteur ;
- mauvais départs ;
- retours au carburateur ;
- bougies encrassées ;
- échauffement exagéré ;
- marche saccadée, dite « en quatre temps ».

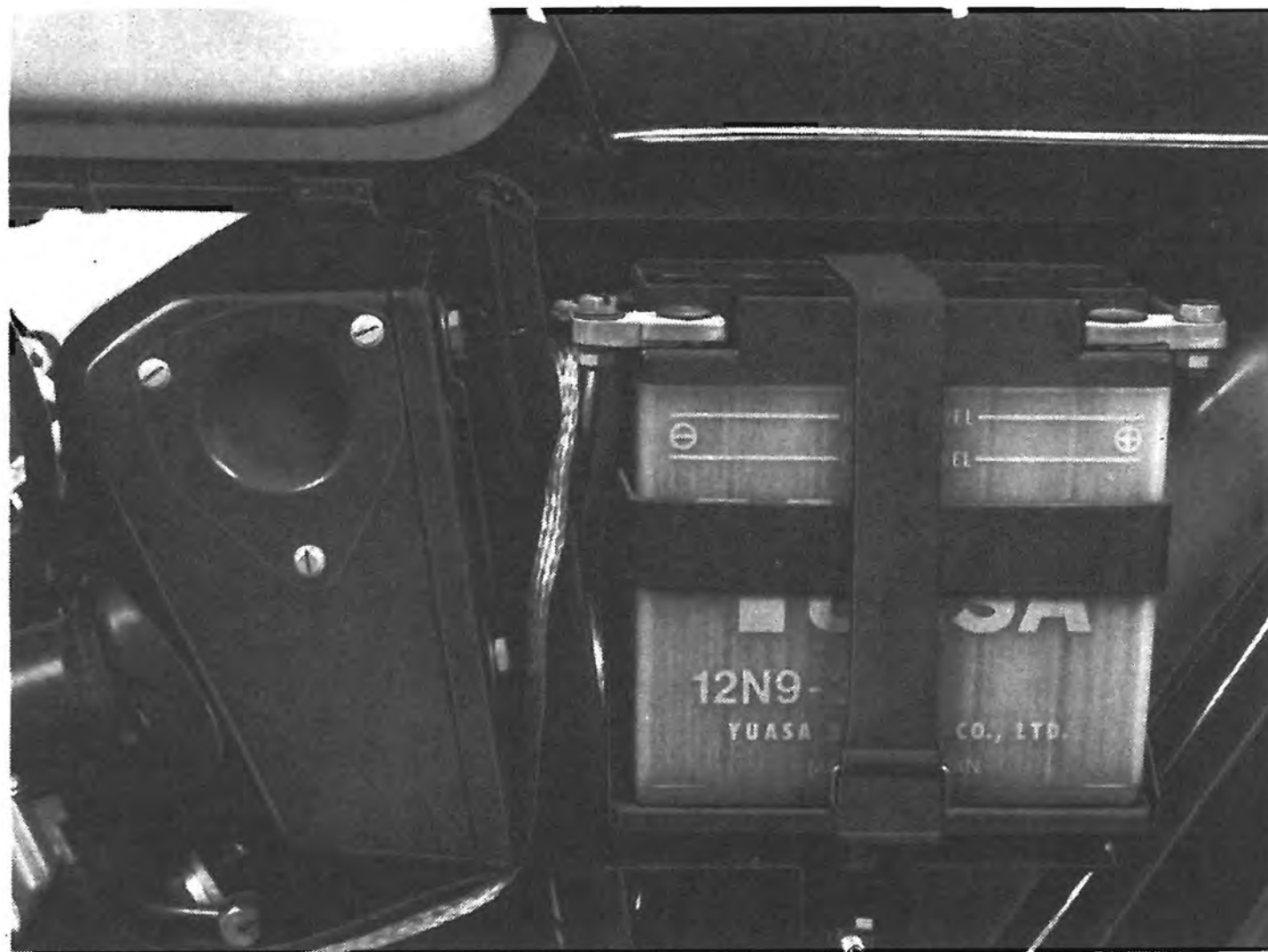
ÉCHAPPEMENT

Vérifier de temps à autre le serrage des écrous de fixation des cintres d'échappement sur les cylindres.

BATTERIE

La batterie est accessible après dépose du couvercle gauche, derrière le moteur (Fig. 9). Le niveau d'électrolyte est visible.

1. Si la batterie ne donne pas sa puissance, il y a lieu de la recharger.



(Fig. 9).

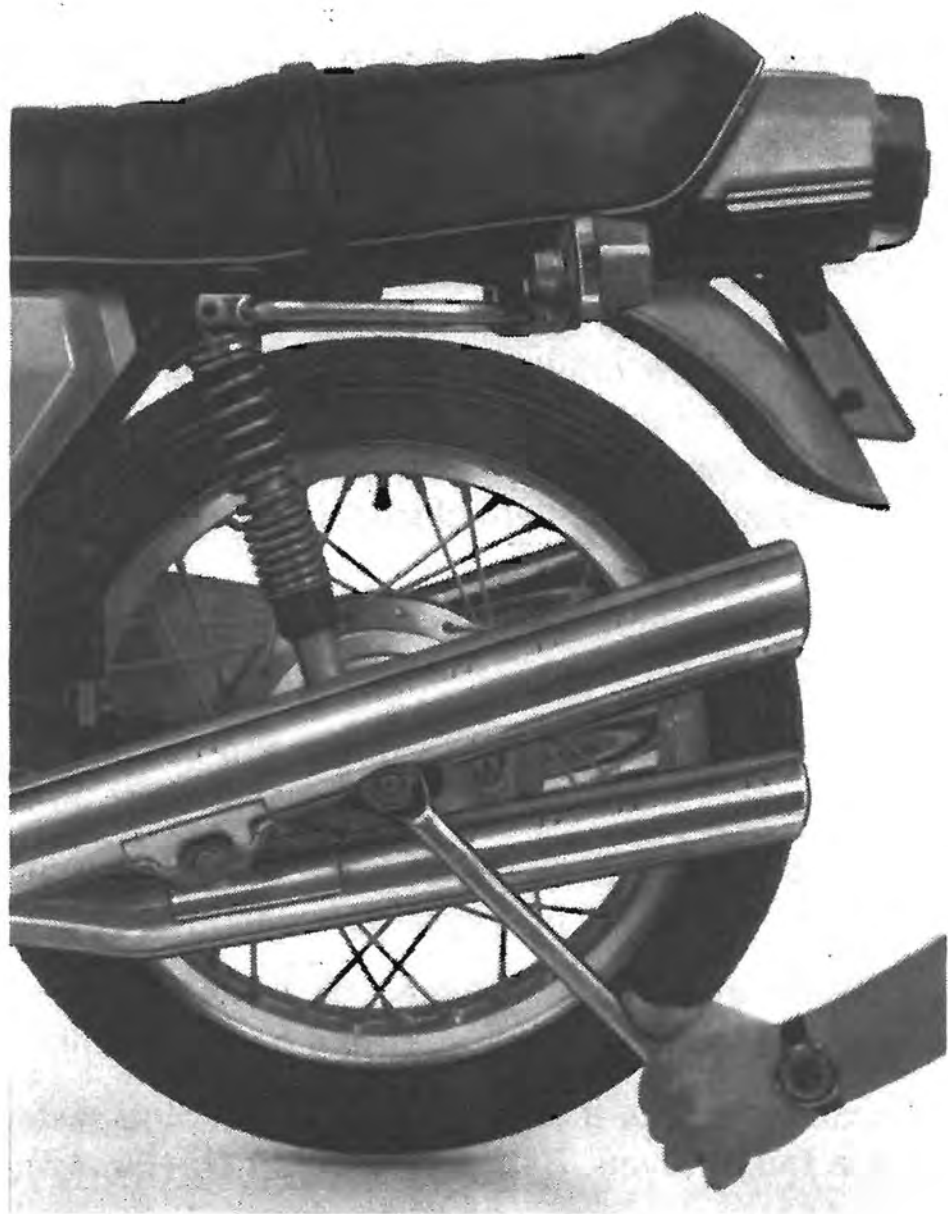
REGLAGES DIVERS

CHAINE

La chaîne devra toujours être bien graissée. Elle ne doit pas être trop tendue, sinon son usure et celle des pignons seraient prématurées. A noter que la tension maximum étant atteinte à environ mi-course du bras oscillant, il y a lieu d'effectuer ce réglage de tension de chaîne, la machine étant montée par un conducteur. Pour effectuer ce réglage, agir sur les tendeurs qui repoussent l'axe de moyeu vers l'arrière. Il y a lieu, par mesure de précaution, de changer tous les 5 000 kilomètres l'attache rapide de la chaîne.

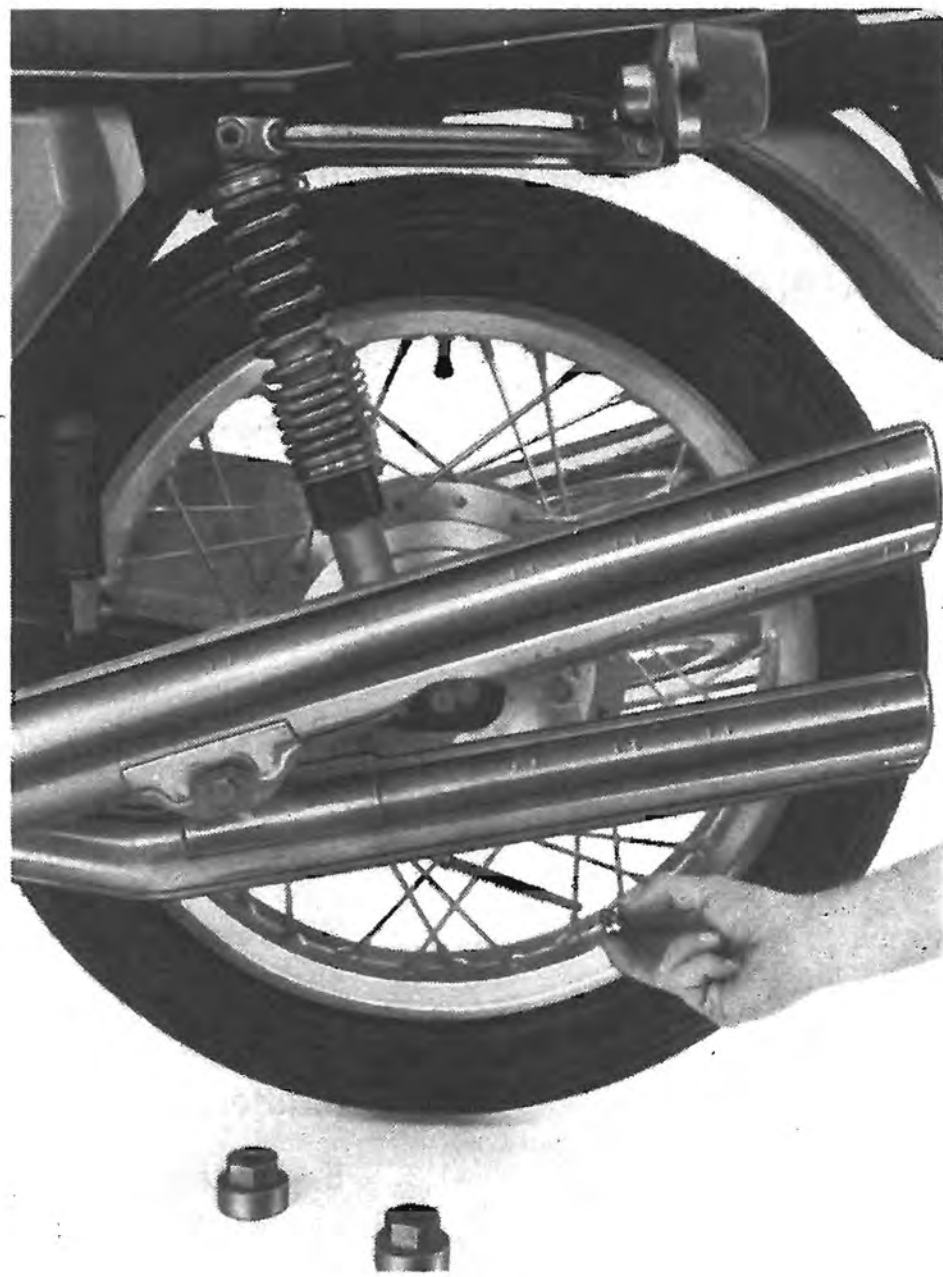
ROUE ARRIÈRE (Démontage et remontage)

1. Démontez les deux écrous de fixation gauche et droit de la broche, assemblés avec leurs entretoises (Fig. 10).
2. Décrochez l'extrémité de tige de frein arrière après dévissage de l'écrou moleté de réglage de frein situé à l'extrémité de la tige de commande (Fig. 11).
3. Désaccouplez la patte d'ancrage après avoir dévissé l'écrou de fixation situé sur le point fixe du flasque et arrêté par une agrafe de sécurité.
4. Retirez la broche. Celle-ci étant symétrique, le sens de remontage est indifférent. L'entretoise entre flasque de frein et patte arrière gauche tombe.
5. Dégager la roue arrière des amortisseurs d'entraînement. La chaîne reste en place dans son carter avec le faux moyeu. Retirez la roue arrière (Fig. 12).



24

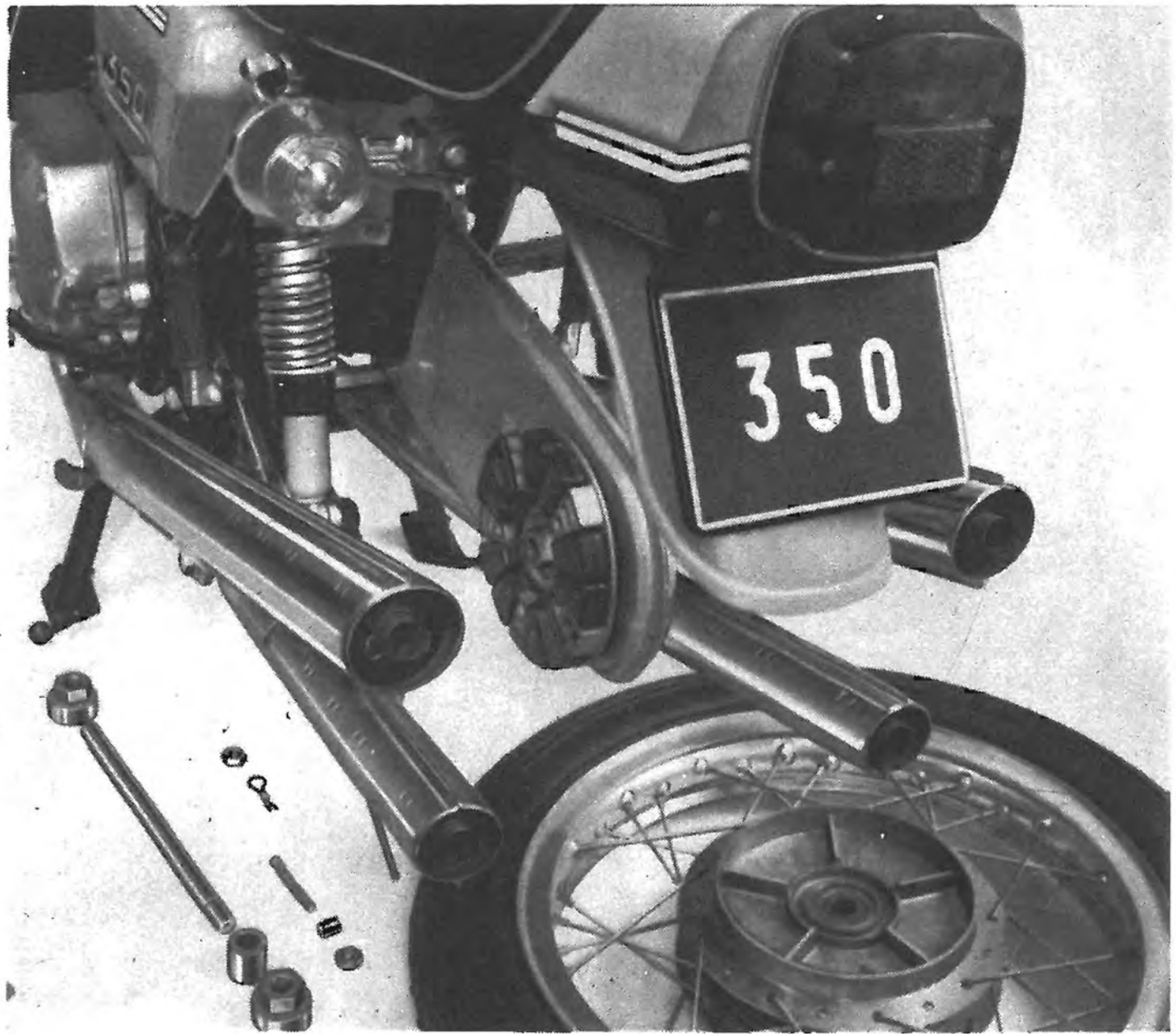
(Fig. 10)



(Fig. 11)

Au remontage, utiliser la broche sans son entretoise pour positionner la roue avec les croisillons du moyeu en face des logements qui leur correspondent dans les amortisseurs d'entraînement. Prendre appui avec un tournevis sur la patte arrière gauche pour bien engager les croisillons dans leurs logements. Repousser la broche afin de remettre son entretoise. Ne pas oublier de fixer la patte d'ancrage (écrou et agrafe de sécurité) et de remettre en place la tige de frein arrière. Remettre et resserrer les écrous de fixation de la broche.

NOTA : *Utiliser des démonte-pneus « voiture ».*



(Fig.12)

CARBURATEURS

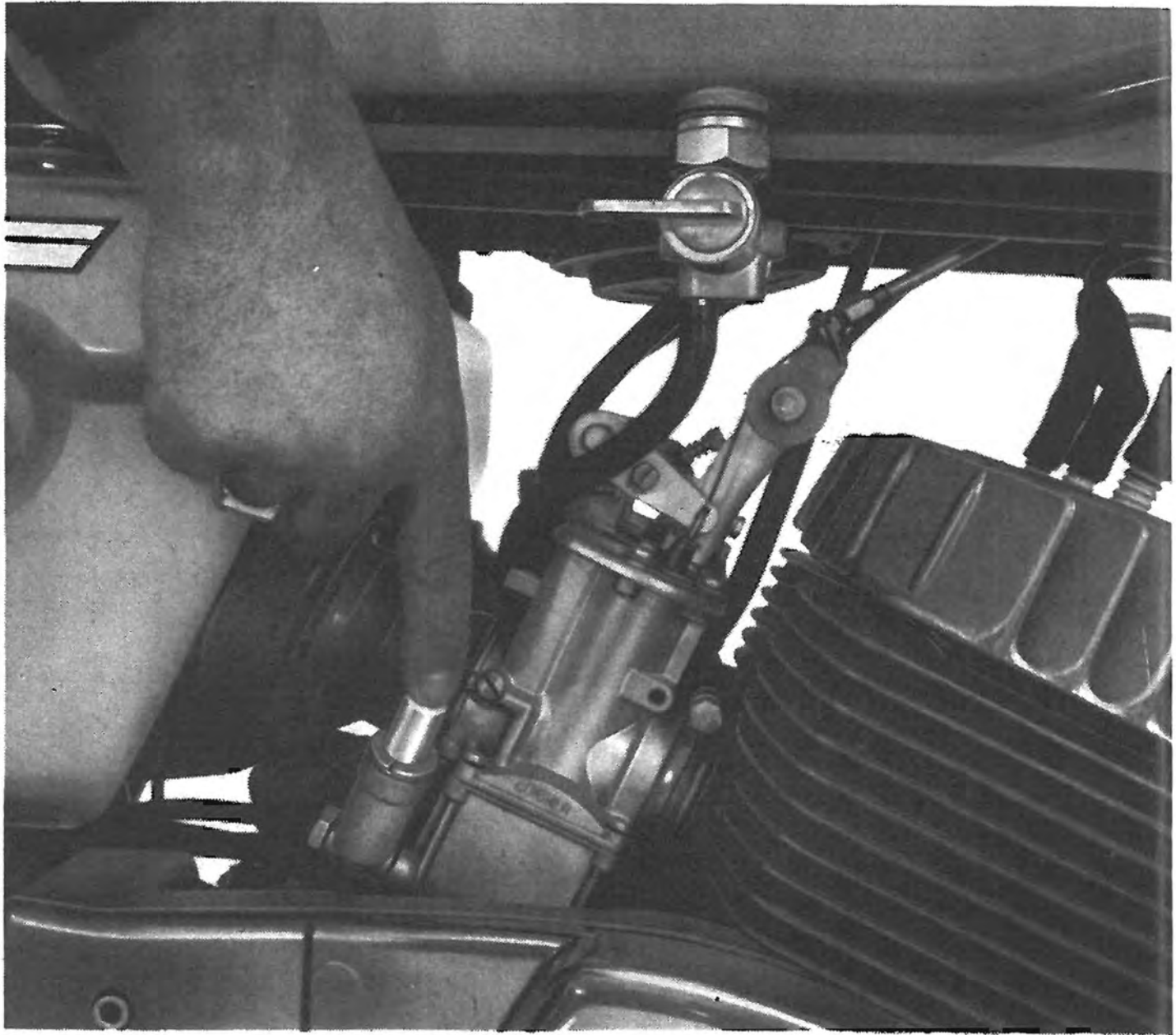
Les trois carburateurs, bien réglés, assurent en toute circonstance un fonctionnement correct.

Ils sont raccordés chacun au filtre silencieux d'admission et l'ensemble des trois carburateurs est muni d'une pompe de départ, répartissant l'injection d'essence dans les trois passages de gaz. Cette pompe permet le départ par toutes les températures, à condition de l'actionner plusieurs fois par basse température (Fig. 13).

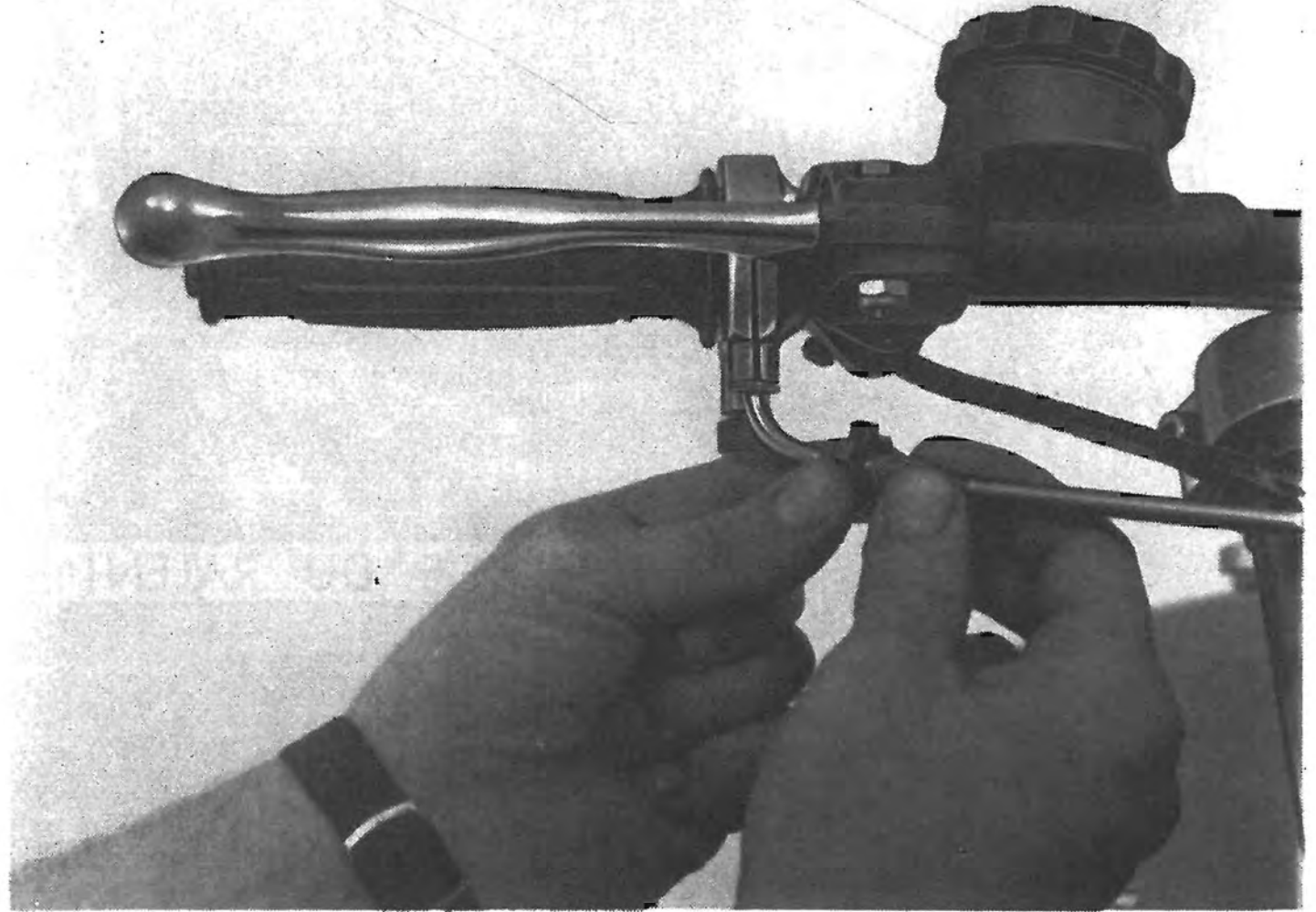
Ne changer en aucun cas le réglage des carburateurs; les trois gicleurs de marche et les trois gicleurs de ralenti ne doivent en aucun cas être remplacés par des gicleurs d'une autre valeur. La commande des gaz se règle soit au voisinage de la poignée des gaz (Fig. 14), soit à la vis butée de gaine (Fig. 15), unique pour les trois carburateurs. Le déplacement de chaque volet des gaz est commandé par un levier, réglé à la livraison, monté sur le palonnier.

Une vis moletée, commune, accélère le ralenti quand on la visse. Chaque carburateur possède une vis de richesse pré réglée à la livraison (Fig. 15).

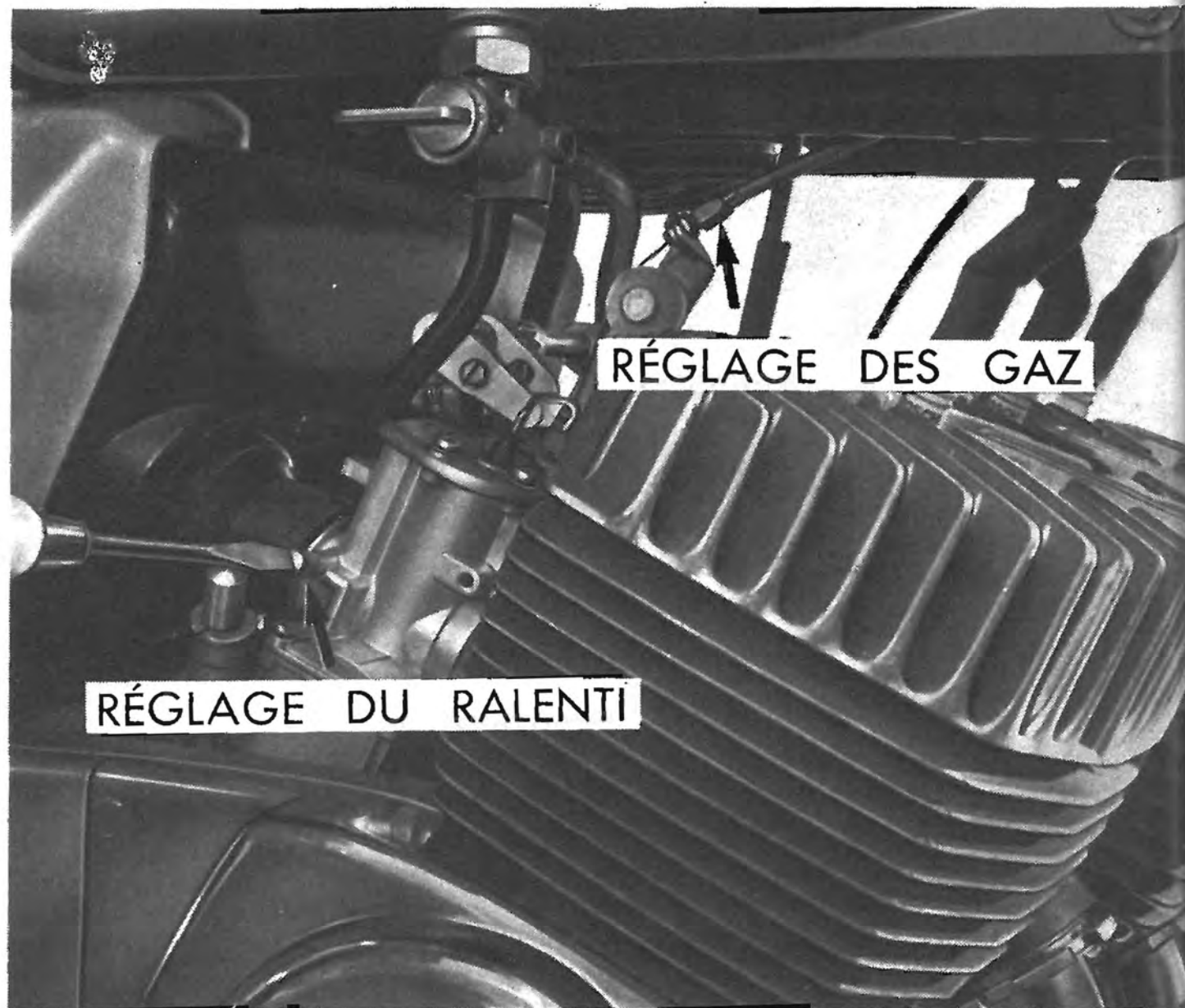
Démontage des gicleurs : démonter les quatre vis de fixation de la cuve. Le gicleur principal se trouve dans l'axe du boisseau. Pour le gicleur de ralenti, démonter la vis-bouchon qui se trouve à côté du gicleur principal. Le gicleur de ralenti se trouve au-dessus de cette vis-bouchon.



(Fig. 13)



(Fig. 14)



(Fig. 15)

RÉGLAGE DE LA GARDE DE COMMANDE DE POMPE A HUILE

Dès ouverture des gaz, la commande de pompe à huile doit entrer en action.

Après un réglage de commande des gaz, il y a donc lieu de vérifier la garde de commande de pompe à huile (au palonnier moins de 1 mm).

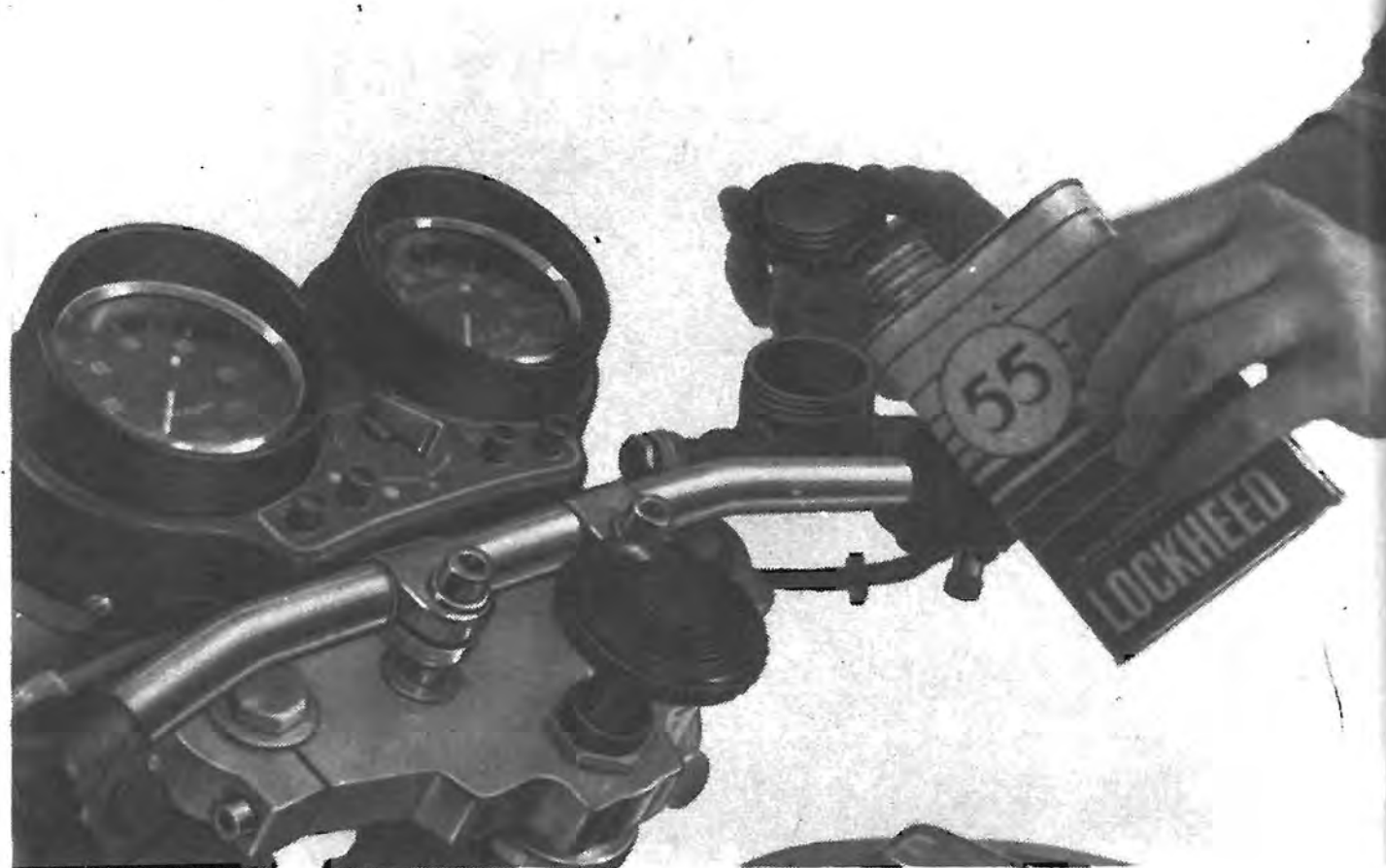
Tous les 5 000 kilomètres, vérifier le jeu de fonctionnement de 0,2 mm au ralenti entre la butée du piston et la poulie de commande. Ajouter si nécessaire une rondelle de 0,1 mm.

Tous les 5 000 kilomètres également, vérifier le filtre à huile ainsi que la durite d'arrivée d'huile à la pompe.

FREIN AVANT

Le circuit hydraulique de commande du frein avant à disque contient 35 cm³ d'huile Lockheed référence S 55. Le niveau d'huile doit s'établir en moyenne à 1 cm du bord ; il y a lieu de le surveiller régulièrement et de compléter le remplissage si nécessaire (Fig. 16).

S'adresser à un agent de notre marque.



(Fig. 16)

FREIN ARRIÈRE

Visser l'écrou sur la tige de frein arrière.

Il existe une butée réglable de pédale de frein, située au-dessous de la machine. Cette butée évite une course morte trop importante de la pédale.

EMBRAYAGE

Le réglage de la commande s'effectue au guidon : écrou et contre-écrou moletés. Laisser au câble une garde d'environ 5 mm.

Le réglage de l'embrayage s'effectue ainsi :

Après avoir détendu la commande de débrayage, dévisser le bouchon de réglage situé sur le carter gauche. Après quoi, desserrer le doigt de réglage de butée et son contre-écrou. Amener au contact, en vissant, le doigt de réglage et revenir en arrière d'un demi-tour. Bloquer ensuite le contre-écrou. Ne pas oublier de refaire la garde de 5 mm à la commande de débrayage. Il est recommandé de faire effectuer ce réglage par un agent de notre marque.

FREIN ARRIÈRE

Visser l'écrou sur la tige de frein arrière.

Il existe une butée réglable de pédale de frein, située au-dessous de la machine. Cette butée évite une course morte trop importante de la pédale.

EMBRAYAGE

Le réglage de la commande s'effectue au guidon : écrou et contre-écrou moletés. Laisser au câble une garde d'environ 5 mm.

Le réglage de l'embrayage s'effectue ainsi :

Après avoir détendu la commande de débrayage, dévisser le bouchon de réglage situé sur le carter gauche. Après quoi, desserrer le doigt de réglage de butée et son contre-écrou. Amener au contact, en vissant, le doigt de réglage et revenir en arrière d'un demi-tour. Bloquer ensuite le contre-écrou. Ne pas oublier de refaire la garde de 5 mm à la commande de débrayage. Il est recommandé de faire effectuer ce réglage par un agent de notre marque.

CHANGEMENT DU CABLE DE DÉBRAYAGE

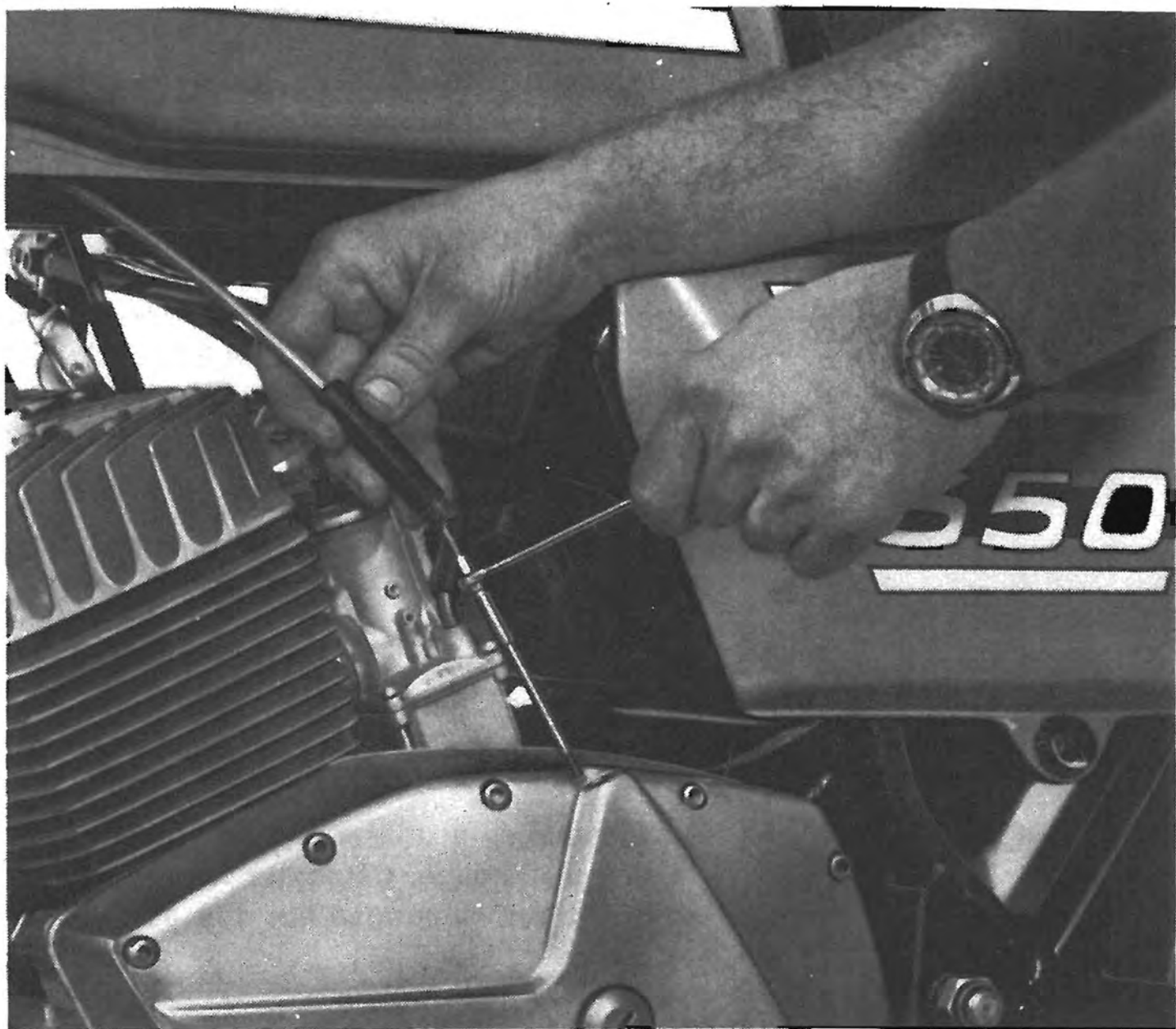
Détendre complètement au guidon la commande de débrayage (écrou et contre-écrou moletés). Retirer l'embout de gaine de son logement, puis retirer également de son logement le plomb de départ du câble.

Du côté carter, enlever le capuchon de protection et le repousser vers l'avant; dévisser le guide de la commande et dévisser le carré de 5 d'embout de câble (Fig. 17);

Au remontage, engager l'embout de câble dans la chape du levier intérieur de commande d'embrayage, chape située dans le carter, en utilisant le téton de guidage de l'embout de câble. Visser l'embout de câble et le guide de la gaine. Remettre en place le capuchon de protection.

Au remontage, ne pas oublier de refaire la garde du câble qui doit être d'environ 5 mm.

Il est recommandé de faire effectuer cette opération par un agent de notre marque.



(Fig. 17).

VOLANT ALTERNATEUR - ALLUMAGE

L'allumage électronique de la Motocyclette 350 comporte, pour chaque cylindre, un dispositif complètement autonome. Chaque allumage est du type à décharge de condensateur, la décharge étant provoquée par un thyristor commandé par capteur électromagnétique. L'ergot de commande des trois pick-up est situé à la périphérie du volant et permet un réglage de l'avance (2 mm) particulièrement précis. Dans la position « ergot de commande face au repère tracé sur le capteur n° 3 », l'avance sur le cylindre n° 3 (cylindre de droite) doit être de 2 mm. Le jeu radial entre le picot et les pôles des capteurs doit être de 0,8 à 1 mm. On règle ce jeu par déplacement des capteurs en agissant sur les vis de fixation.

Éviter de faire tourner le moteur sans avoir remis le carter de protection du volant.

BOUGIES

Les bougies à utiliser sont exclusivement les bougies d'origine. En cas de ratés d'allumage, démonter les bougies pour les nettoyer et vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 0,6 mm.

FUSIBLES

Accessibles après démontage du couvercle droit : 2 fusibles de protection des circuits d'éclairage et de signalisation. 1 fusible de rechange.

ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION

Ampoules à utiliser :

- | | | |
|--|---|---|
| Projecteur | - Feu de position | : lampe ballon 12 V, 4 W
culot BA 9 S |
| | - Feu de croisement | : lampe à iode H 1 12 V, 55 W
culot P 14,5 S |
| | - Feu de route | : lampe à iode H 3 12 V, 55 W
culot PK 22 S |
| Feu arrière | - lampe graisseur 12 V, 10 W culot BA 15 S
(verre lisse) | |
| Feu Stop | - lampe poirette 12 V, 21 W culot BA 15 S
(verre lisse) | |
| Indicateurs de changement de direction : | | |
| | - lampe poirette 12 V, 21 W culot BA 15 S
(verre lisse) | |

Compteur : lampe 12 V, 3 W

Compte-tours : lampe 12 V, 3 W

Tableau de bord

Témoins	}	- de clignotants	}	lampes : 14 V, 1,2 W
		- de phare (éclairage route)		
		- de charge de batterie		
		- de point mort		

INCIDENTS DE ROUTE

Les pannes sérieuses sont extrêmement rares ; toutefois, il peut s'en produire de très légères et il est bon de savoir y remédier immédiatement :

[- LE MOTEUR NE PART PAS :

Deux causes : allumage ou arrivée d'essence.

a) Allumage :

Vérifier si les bougies ne sont pas encrassées. Les nettoyer à l'essence et gratter les pointes à la toile émeri. Après cette opération éliminer les résidus d'abrasif. Ne jamais endommager la porcelaine, exclure l'emploi d'une brosse métallique. Vérifier l'écartement des électrodes qui doit être de 6/10 de millimètre.

Voir si les fils de bougie ne sont pas coupés.

Si l'allumage ne fonctionne toujours pas, c'est que le volant ou les anti-parasites sont défectueux.

S'adresser à un agent de notre marque.

b) Arrivée d'essence :

S'assurer que le carburant arrive bien au carburateur en dévissant le filtre situé sur la cuve du carburateur. Sinon nettoyer ce filtre et éventuellement le filtre du robinet.

Si le gicleur est bouché éviter, en le débouchant, d'introduire de la poussière ou de la salive.

Un gicleur qui vient d'être nettoyé peut s'obstruer plusieurs fois de suite, si le carburant contient de l'eau ou des corps étrangers.

Si le carburateur est noyé, c'est qu'une impureté quelconque empêche le pointeau de reposer sur son siège ; il suffit de nettoyer le tout et de le remettre en place ensuite. Si le pointeau est usé, il convient de le remplacer.

II - LE MOTEUR TIRE MAL :

a) Allumage :

Vérifier les bougies.

Faire vérifier le volant par un agent de notre marque.

b) Carburateurs :

Une arrivée d'essence insuffisante (un filtre partiellement obstrué) peut être la cause d'une baisse de puissance à haut régime. Nettoyer les filtres

Une marche saccadée, dite marche en quatre temps, indique soit un excès d'essence, soit un excès de calamine à l'échappement. S'adresser à un agent de notre marque.

c) Dans le cas d'un mauvais rendement de la machine :

Nous rappelons qu'une chaîne trop tendue, des pneus insuffisamment gonflés, une commande de débrayage sans garde, réduisent sensiblement les performances de la machine.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Bloc moteur 3 cylindres 2 temps, face à la route, inclinés de 25° vers l'avant
- Cylindres en aluminium chromé dur - Alésage : 53 mm - Course : 52,8 mm
- Cylindrée : 349,46 cc - Rapport de compression : 10 à 1 - Quatre canaux de transfert par cylindre - Pistons en alliage léger, forgés, avec 2 segments, le supérieur en L - Vilebrequin à 5 paliers - Tête et pied de bielle sur cages à aiguilles - Carter à plan de joint horizontal - Graissage à huile séparée, par pompe à piston - 3 carburateurs Gurtner \varnothing 24 mm à cuve centrale et commandes groupées, à palonnier - Quatre silencieux d'échappement, le central est dédoublé - Filtre silencieux d'admission de grandes dimensions
- Un allumage indépendant par cylindre (volant alternateur 180 W 12 V) - Chaque allumage est du type « Électronique » à décharge de condensateur, commandé par un pick-up électromagnétique, à la périphérie du rotor et thyristor - Puissance : 38 CV puissance maxi.

TRANSMISSION

Transmission primaire par engrenages à denture hélicoïdale et amortisseur de transmission - Embrayage à six disques dans l'huile, commandé par butée à billes - 5 vitesses par sélecteur au pied gauche - Transmission arrière par chaîne sous carter - Moyeu arrière à broche - Amortisseur de transmission dans le moyeu.

DÉMULTI- PLICATIONS

Démultiplication primaire : 69/25 - Rapport de boîte : 1^{re} : 48/14 - 2^e : 43/19 - 3^e : 39/23 - 4^e : 36/26 - 5^e : 34/28.

Démultiplication secondaire : 31/17.

Démultiplication totale : 1^{re} : 17,256 - 2^e : 11,390 - 3^e : 8,534 - 4^e : 6,969 - 5^e : 6,111.

Vitesse en km/h pour 1 000 tr/mn : 1^{re} : 6,67 - 2^e : 10,11 - 3^e : 13,50 - 4^e : 16,53 - 5^e : 18,85.

PARTIE CYCLE

Cadre double berceau en tubes d'acier soudés - Suspension AV par fourche télescopique hydraulique - Suspension AR par bras oscillant avec amortisseurs hydrauliques réglables - Frein avant à disque de 275 mm et commande hydraulique - Frein arrière à tambour de 180 mm - Jantes en alliage léger Borrani - Pneu AV : 3,25 H 18 L 27 Michelin - Pneu AR : 3,50 H 18 S 38 Michelin - Frein de direction à friction - Réservoir en tôle d'acier de 18,600 l, dont réserve - Béquille centrale de grande largeur et béquille latérale.

DIMENSIONS

Empattement : 1,33 m - Longueur : 2,05 - Largeur : 0,74 - Poids : 168 kg.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE

Tous les dispositifs d'éclairage et de signalisation sur batterie de 12 V - Volant alternateur de 180 W, cellule redresseuse, batterie 9 A/h à niveau visible, régulation électronique permettant l'éclairage même en cas de défaillance de la batterie - Projecteur à faisceau asymétrique type Code européen - Projecteur de \varnothing 200 mm - 2 lampes à vapeur d'halogène types H1 et H3 - En éclairage route, les deux lampes à iode croisement et route sont allumées - Puissance des deux ampoules : 110 W - Montage souple de tous les équipements - Indicateurs de changement de direction AV et AR et combiné arrière : feu rouge, catadioptre, éclairage de plaque et feu stop - Tableau de bord avec compteur de vitesse, compteur journalier, compte-tours, voyants lumineux de phare, de charge de batterie, de clignotants et de point mort.

Pour le bon entretien de votre "350" utilisez
exclusivement les huiles et graisses



préconisées dans cette notice, notamment pour
le moteur, l'huile **BP Super 2 T**.

Notre garantie est subordonnée à leur seul
emploi.

CONDITIONS DE GARANTIE

1° La garantie de nos machines est de 6 mois. Elle se limite strictement au remplacement ou à la remise en état, à notre convenance, des pièces reconnues par notre Service Technique comme défectueuses au point de vue fabrication ou défaut de matière. Cette garantie ne peut entraîner aucune responsabilité de notre part, en cas d'accidents de personnes ou de choses ayant pu résulter de tels défauts.

2° Les frais de main-d'œuvre relatifs aux démontage, remontage et essais, de même que ceux d'entretien et de port aller et retour, restent à la charge du client. Nous ne participons en aucun cas, aux frais et conséquences résultant de l'immobilisation du véhicule.

3° Les échanges et les remises en états, faits au titre de la garantie, ne peuvent avoir pour effet de prolonger la durée de celle-ci.

4° Les machines transformées, modifiées ou réparées en dehors de nos Ateliers, ou par des tiers autres que nos Agents Officiels « ou encore avec emploi de **pièces détachées non d'origine** » perdront le bénéfice de la garantie. Il en sera de même si les instructions d'utilisation (graissage, rodage, entretien) mentionnées sur les notices remises avec chaque machine n'ont pas été suivies. La garantie est subordonnée à l'application des prescriptions relatives au carburant à utiliser telles que précisées dans la présente notice.

5° En ce qui concerne les organes et accessoires qui ne sont pas de notre fabrication (roulements, pneus, bougies, éventuellement batteries, etc.), la garantie se limite à celle du fournisseur intéressé.

6° Les ressorts, lampes, verres et commandes (câbles et gaines) ne sont ni garantis ni échangés.

7° Lors d'envoi par nos Concessionnaires de pièces ou d'organes à échanger ou à réparer sous garantie, il est nécessaire d'indiquer :

a) les numéros cadre et moteur de la machine,
b) la date de mise en circulation,

c) le kilométrage effectué,
d) la marque et la qualité de l'huile employée.

CONDITIONS ESSENTIELLES D'ÉCHANGE-REPARATION

1° Les organes à échanger doivent nous parvenir par l'intermédiaire de nos Concessionnaires complets et réparables.

Les plaques « moteur » devront être retirées et conservées par l'expéditeur pour être replacées sur le moteur échangé.

2° S'il s'agit d'un moteur, il devra être complet c'est-à-dire muni. du volant magnétique, du carburateur et des pattes de fixation.

3° Les moteurs étant fournis complets suivant le paragraphe ci-dessus, toutes pièces manquantes sur les moteurs ou ensembles usagés à remplacer seront débitées en sus de l'échange-réparation. Ces pièces ne seront ni reprises, ni créditées.

4° Les organes à changer devront nous parvenir franco de port. Les frais de port et d'emballage pour le retour seront à la charge du client.

5° Nos échanges-réparations ne concernent que des appareils usés normalement, toutes pièces principales détériorées accidentellement (quelle qu'en soit la cause) telles que carter, cylindre (ailettes cassées ou filets d'échappement détruits, de même que les ensembles non réparables tels que vilebrequin, cylindre, etc.) seront également débités en sus suivant le tarif en cours des pièces détachées.

6° Les moteurs et organes comportant des pièces non d'origine ne pourront pas bénéficier des conditions d'échange-réparation. Ils feront l'objet d'un devis de remise en état qui ne sera entreprise qu'après accord. En cas de non accord, les moteurs ou organes seront rendus non réparés contre débit des frais de démontage et d'établissement du devis, et s'il y a lieu, de remontage (à préciser).

TRÈS IMPORTANT. - Ce n'est donc qu'après examen des moteurs et organes parvenus en nos Ateliers, que suivant leur état, il sera décidé, soit des possibilités d'Échange-Réparation, soit de la remise en état sur devis, celle-ci obligatoirement plus onéreuse.

TABLE DES MATIÈRES

Plaques et inscriptions	3
Antivol	5
Carburant.....	5
Robinet d'essence	6
Graissage moteur	7
Boîte de vitesse	9-17
Pression des pneus	10
Suspension AR	11
Réglage du guidon - Réglage du frein de direction	11
Réglage du phare - Réglage du rétroviseur	12
Boîte à outils	13
Eclairage - Signalisation - Tableau de bord	14-37
Utilisation	15
Entretien	17
Chaîne	19-23
Réglages divers	23
Incident de route	39
Caractéristiques techniques	42
Conditions de garantie	45
Conditions Echange-Réparation	46



MOTOCONFORT

Société Anonyme au Capital de 8.057.550 Francs

16, Rue Lesault - 93502 PANTIN

TÉLÉPHONE : 845 27-94 - 845 27-67

C. C. P. PARIS 1597-98 - R. C. Seine 54 B 7009

TELEX : 22 206 MOTOBKN - PANTN



Imprimé par J. CIAVALD P