

# motorama



350IJ JUPITER. FANTIG MOTOR TI

# 350 Jupiter: du tonnerre (de Zeus)?

Elle n'a rien d'une machine japonaise. Elle n'est pas Anglaise, ni Italienne... mais Russe : un style fondamentalement différent.

La première impression est celle d'une machine robuste, faite pour un service très dur : routes parfois, sentiers plus souvent. Tel est son domaine. C'est une bête, une bête sage, mais forte et qui saura durer. Universelle, belle notre machine.

Les pneus sont fortement pavés, du même type simili tourisme-tout-terrain. Bien sûr, son allure nous laisse prévoir qu'il ne faut pas s'attendre à un monstre. Les records ne seront pas pour elle, sauf, peut-être celui de la longévité...

Mais n'oublions pas qu'il existe des motards qui savent apprécier la tranquillité. Il n'y a tout de même pas que des « kamikazes » ! Modération et pacifisme sont des plaisirs simples. C'est un nouveau contexte, sans doute encore peu répandu dans notre pays, mais qui ne demande peut-être qu'à se développer ?

## FAISONS CONNAISSANCE

L'esthétique n'est pas du « redesign » actuel, et le pratique l'emporte incontestablement. La présentation ne fait pas appel à des couleurs métallisées ou pailletées. Non, beaucoup plus simplement, le réservoir est ivore, ainsi d'ailleurs que les deux coffres à outils. Sur notre machine d'essai, ces derniers nous ont d'ailleurs causé une petite déception : ils sont bien peu garnis : une clé à bougie, un manomètre pour les pneumatiques (qui sera fort apprécié), et deux pots de peinture «auxquels je ne m'attendais vraiment pas». C'est fort peu de choses. De si grands coffres ne sont pourtant pas là pour rien ! Renseignements pris,

vous y trouverez effectivement le petit atelier individuel et portatif que je pressentais : une impressionnante série de clefs (à fourche et à pipel), un dérén-chaîne, un jeu de cales, deux bougies, une pince de réglage d'avance, etc... Donc, de quoi faire saliver bien des propriétaires de machines quelques fois plus chères.

Les garde-boue, eux, sont orange et bordés d'un liséré crème. Leur rigidité laisse penser que la tôle employée provient des chutes inutilisées du char TU 6487 (vous ne connaissez pas ? C'est normal, c'est secret !). Bref, c'est du solide. Ceci mis à part, il occupe une position que l'on est plus accoutumé à rencontrer sur une machine

tout-terrain, puisqu'il est perché sous la potence inférieure de la fourche. Son homologue arrière est fixé sous la selle par quatre boulons de 8 mm (ça tiendra !). La selle se démonte en appuyant sur un imperceptible bouton situé à l'avant gauche, juste à l'emplacement des jambes du pilote. Dessous, quatre fils alimentent le feu arrière, et sont équipés de fiches bananes permettant de les déconnecter rapidement.

Entre les deux tubes du cadre, toujours sous la selle, trône un magnifique régulateur dont les dimensions sont dignes d'une voiture. L'optique du projecteur est un Bepx (ça se prononce comme ça s'éternue) !



# 350 Jupiter : du tonnerre (de Zeus) ?

de 140 mm de diamètre. Quatre cli-  
gnotants sont placés à leur emplace-  
ment traditionnel malheureusement,  
ils ne sont pas branchés ce qui l'empêche  
sérieusement leur efficacité.

Le guidon porte, à gauche, un  
commutateur d'une ravissante couleur  
noire, qui contrôle le projecteur et un  
avertisseur sonore confidentiel qui  
trouverait mieux sa place sur un tri-  
cycle d'enfant. Signalons enfin que, pour  
utiliser pleinement le dit commutateur,  
il est hautement souhaitable d'être  
atteint d'une hypertrophie du pouce  
gauche.

A droite, on ne trouve, en dehors de  
l'immanquable poignée des gaz, que la  
commande de l'enrichisseur.

Après de longues recherches, je dois  
me rendre à l'évidence, la commande  
des cliognotants brille par son absence  
(en option, peut-être ?).

Le circuit électrique est servi par une  
batterie de 6 V 8 Ah placée dans le  
coffre droit.

Le réservoir est de formes ni trop rondes, ni trop anguleuses, mais sa contenance n'est guère habituelle pour une  
350 cm<sup>3</sup> : 19 litres. Les machines modernes de cette cylindrée offrent rarement une telle capacité.

## PREMIER CONTACT AVEC LA MACHINE

La machine sur la béquille, la main  
gauche sur le guidon, la main droite sur l'innommable anse (genre cheval d'arçon) de la selle, je prononce mon cri de guerre : Héhah ! Héhah, le premier effort est vain. Je recommande, mais en mieux : Rhaah ! Et shplack  
(à peu près), la Jupiter repose sur ses

deux roues. Ouf ! Pour le bœufillage, les opérations se trouvent aggravées du fait qu'il faut, non plus descendre la machine, mais la monter sur sa béquille. Un ergot bien conçu pourrait, grâce au levier ainsi constitué, faciliter notablement l'opération. Je n'en ai pas trouvé la moindre trace.  
Le guidon n'est ni un contre plat, ni une corne de vache ; il réalise un heureux compromis : juste ce qu'il fallait pour être à l'aise. Les bras sont à peine repliés, les jambes légèrement en avant, bref, je me trouve très proche de la position tourisme idéale.

La selle, par contre, n'est pas « tout-électriquement » idéale et, dans ce domaine, il semble avoir du confort une notion quelque peu spartiate. Dire qu'elle est ferme est un doux euphémisme, et quelques sautilllements pour en apprécier le « moelleux » nous laissent penser que la suspension arrière sera à l'unisson. A seule fin de me rassurer, je teste, à l'arrêt toujours, la souplesse de la fourche avant : elle paraît beaucoup plus convaincante. Je profite pourtant de l'occasion pour vous signaler le claquement sourd émis par les fourreaux en butte de denture, lors du bœufillage.

Je suis en train de m'apercevoir que je suis bien sévère. Il ne faut quand même pas trop en demander. La Jupiter n'est pas une machine de grand luxe, c'est un fait, mais il ne faut pas oublier le prix auquel elle est proposée (je serai tenté de dire offerte) : 3.250 F. Essayez de trouver une autre 350 commercialisée à ce prix en France. Ceci ne m'empêchera d'ailleurs pas de chercher à être objectif et de vous signaler que j'ai trouvé les leviers de frein et d'embrayage un peu fermes

pour mon goût. Le reste des commandes, en général, n'est pas non plus très agréable. La poignée des gaz, par exemple, demande bien 3/4 de tour pour arriver en butte.

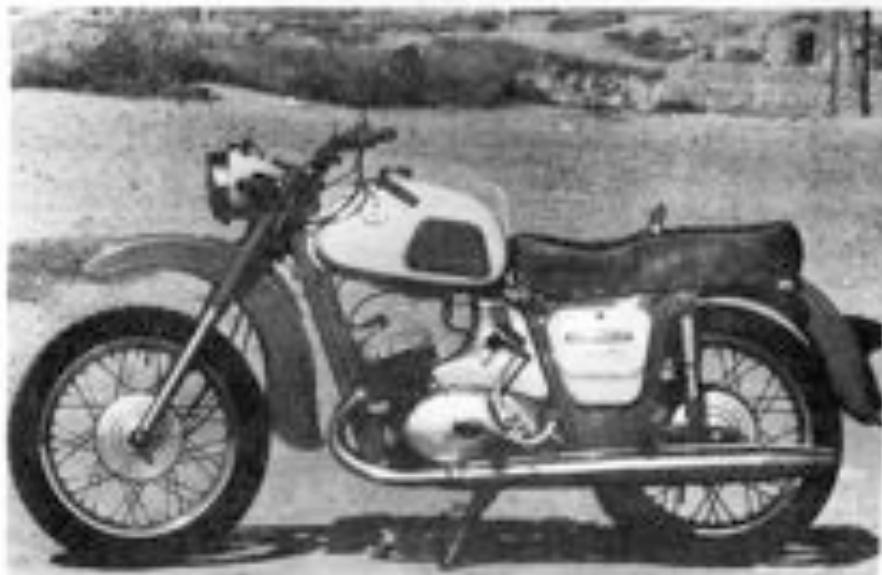
Au pied gauche, le kick est pris sur un axe tubulaire dans lequel vient se loger l'axe de sélecteur. Au pied toujours, mais à droite cette fois, se trouve la pédale qui actionne le frein arrière par l'intermédiaire d'une tringle de 6 mm. Un carter de chaîne secondaire relativement étanche

lui est rarissime et assure des conditions de travail optimales à la dite chaîne et impose la présence d'un renvoi pour la commande de frein arrière. Ce dernier est un tambour en alliage Higer de 180 mm, dimension qui semble garantir un freinage efficace.

## EN MARCHÉ

A la partie supérieure du projecteur, une clef de contact qui ne déplaçera pas les possesseurs de BMW se trouve juste devant le tachymètre ; elle permet d'établir le contact d'une simple pression. Deux voyants s'allument alors de part et d'autre : rouge à gauche pour la charge, vert à droite pour le point mort. Il s'agit maintenant d'ouvrir l'essence, opération beaucoup moins simple que prévu, vu la conception peu orthodoxe (et pourtant !) du robinet. Verticalement, il est fermé, mais il nous faudra attendre la panne sèche pour savoir qui, de l'avant ou de l'arrière, correspond respectivement à la marche normale et à la réserve. Approfondissez non connaissances. Le carburateur se dissimile derrière deux massifs carters en alliage léger mouillé peints en gris pompeï et munis de petites ouïes permettant au moteur de respirer. Un petit volet sur le carter gauche permet d'accéder au titulateur. Dernière opération avant de déplier le kick, l'ouverture de l'enrichisseur grâce à la manette à droite du guidon. L'effort à exercer sur le kick n'est pas négligeable, mais vous serez récompensé de votre effort : le moteur démarre très facilement. Le bruit émis se rapproche beaucoup de celui de la 350 Jawa, une parenté, peut-être. L'intensité sonore est pourtant plus faible, les silencieux étant d'une taille respectable et garnis d'un nombre appréciable de chicanes.

A froid, le régime moteur est assez élevé et un tintement métallique provenant des culasses et des cylindres. Il suffit d'y poser la main et le bruit disparaît ; ce ne sont que les ailettes qui entrent en résonance. Les vibrations



se produisant à ce régime sont pourtant suffisantes pour que la machine toute entière tressaute sur sa béquille, et un roulement de tambour (mais non, pas un roulement à billes du tamiseur de fraîne !) semble provenir de sous le réservoir. Il faut dire que ce dernier est fixé rigidelement au cadre par trois boulons de 7 mm, lequel s'empresse donc de lui retransmettre les vibrations. Toujours au ralenti, la fourche tremble, ce qui serait compréhensible sur un 500 mono, mais l'est beaucoup moins sur une 350 bicylindre deux temps ! La longueur de ce paragraphe a permis au moteur de chauffer mais le ralenti reste trop élevé.

#### EN AVANT

Comme sur la majorité des motos actuelles, la Jupiter respecte, pour la position des rapports, les normes allemandes. Mais le passage du premier rapport et de ses homologues demande une certaine attention ; il ne suffit pas de poser un pied désinvolte



# 350 Jupiter: du tonnerre (de Zeus)?

sur le sélecteur, car ce dernier est à double branche et sa course est très longue. Enfin, comme sur les Java, la commande du sélecteur est couplée avec celle de l'embrayage : en butée le moteur est débrayé, en position neutre il est embrayé. Après accoutumance, ce dispositif sera largement apprécié ; il permet, par exemple, de libérer vos deux bras à l'arrêt.

Bien qu'il y ait un voyant pour le signaler, la recherche du point mort n'est pas chose facile. Seule une très grande habileté fera de vous, pauvre Français moyen, un pilote expertakia. (J'ai toujours été doué pour les langues, merci !). Au début, comme tout le monde, vous pouvez toujours employer la méthode universelle : vous calez, et vous cherchez, cherchez, cherchez...

Je disais donc que la première était enclanchée. Sur les premiers mètres, la Jupiter accélère normalement puis, à mi-chemin, le régime moteur stagne. Il reste tout simplement encore un quart de tour à la poignée des gaz... On peut être essayeur sans, pour autant, être confortoniste ! Il suffit donc de faire l'ultime quart de tour pour que les chevaux pointent leur museau. Depuis le temps que je vous parle, il sera peut-être temps de songer à passer la seconde. Ne créez pas que ce soit ma mauvaise volonté qui puisse être mise en cause, ou que le soleil de Marseille m'incite au fernier, mais enclancher la seconde nécessite l'entière démolition de l'échafaudage que nous a demandé la première : couper les gaz en deux mouvements (3/4 de tour !), débrayer, appuyer sur la branche arrière du sélec-

teur, embrayer, remettre les gaz en deux mouvements (toujours 3/4 de tour, je ne vois d'ailleurs pas pourquoi ça changerait...), ouf ! Vous commencez sans doute à comprendre qu'il est hautement souhaitable d'avoir une certaine souplesse dans le poignet...

## EN VILLE

La maniabilité est bonne à basse vitesse, précisée même par rapport à son poids (160 kg). Par contre, les freins ne correspondent pas du tout à ce qu'il est permis d'en attendre. De plus, le levier de frein avant est très mal placé, et il est très difficile de donner un coup de gaz en nitrogradant. D'ailleurs, et compte-tenu de ce qui a été dit plus haut, si vous voulez vous servir de la boîte pour aider un freinage, il est préférable de privilier large, car les manœuvres demandent une concentration certaine ! Même aux taquets, vous n'arrivez pas à faire crisser le pneu avant. Avec un 180 mm sur une 350 cm<sup>3</sup>, cela devrait pourtant être du domaine du possible, et le comportement du frein arrière, de même dimension, est en tout point comparable à son homologue antérieur. A la vue d'un feu rouge, c'est l'affolement : va-t-elle s'arrêter ou continuer ? Ouf ! C'est juste... Chaque fois, c'est le pâle. Pourtant, après quelques émotions, je m'habitue à la Jupiter. Comme je vous l'ai déjà dit, il est hasardeux de rechercher le point mort. Je tiens donc le pied appuyé sur le sélecteur. Le moteur reste débrayé et tourne normalement. L'embrayage ne colle ni ne patine, même après un

service intensif en ville. Je peux donc libérer mes deux mains et soulever l'écran de mon integral pour respirer un peu ; il fait chaud dans le midi... Je suis persuadé que nos amis soviétiques n'ont jamais pensé que leur commande combinée sélecteur embrayage nous rendraient ce service.

Le feu passe au vert, je rabaisse mon écran et me dirige vers la sortie Nord.

## SUR ROUTE

Je laisse Marseille derrière moi et, la quatrième enclanchée, je me demande avec curiosité ce qui va se passer. Bien sûr, je n'ai pas, tout-à-coup, découvert une bombe, mais j'ai eu l'heureuse surprise de constater qu'elle poussait honnêtement sans qu'il soit nécessaire de tirer dessus. J'ai, évidemment, voulu en avoir le cœur net et, oh surprise, plus j'ouvrai, plus elle montait. Vous me rétorquerez que c'est un tantinet normal, mais la véritable surprise pour moi est qu'à 120 km/h au tachymètre elle montait toujours. L'aspect le plus agréable de la Jupiter est sans doute sa quasi indifférence vis-à-vis des petites rampes qu'elle avale sans aucun complexe.

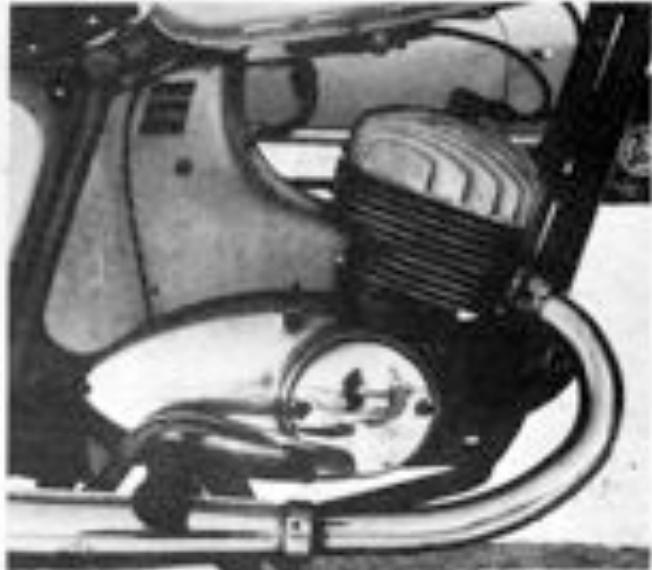
Tout en me demandant si le moteur n'allait pas éclater, j'ai parcouru 15 km de l'autoroute Nord aux taquets ; et bien non, tout se passe très bien : pas une baisse de régime, pas une faute, pas le moindre petit signe de faiblesse.

Sur les petites routes sinuuses, le tableau est moins idyllique et la bagarre avec les commandes recommence : nitrogradage, freinage, accélération, balancer, rebalancer, ... Dans les enfilades, des torsions alarmantes se manifestent dans la fourche avant. Les suspensions, jusqu'à peu sollicitées, s'avèrent fort désagréables. Si l'arrière est trop dure, la fourche avant, elle, est trop souple et engage terriblement. Je sais bien que les pneus ne peuvent être, en aucun cas, comparés à des racing, mais tout de même ! La garde au sol n'est vraiment pas ce que nous pourrons mettre au tableau d'honneur de la Jupiter : elle racle partout !

Dans ces conditions, la conduite sportive (pour laquelle elle n'est d'ailleurs pas prévue) devient très vite fatigante et des douleurs se manifestent dans les bras. Indifférente, le moteur tourne toujours aussi gaillardement quand... ouf, ouf, ouf... C'est la panne, et évidemment entre deux villages, en pleine garrigue. Je regarde le compteur :



Côté gauche du moteur : Remarquez l'astucieux montage de l'alternateur dans l'axe de biel. La position du repose-pied vous laisse imaginer la facilité de la manœuvre.



Côté droit du moteur : Avec une distance de plus de 1,5 mm, le petit cache d'allumage est un vrai peu-choc. Le contour que ménage la pédale de frein arrière est bien bizarre.



Le commutateur contrôlant la projecteur et l'avertisseur est juste à la bonne distance pour le regard... graphique ! des yeux.

Evidemment, ça n'a rien à voir avec une *Japodile* ! Ce autre tableau de bord est celui de la *Japodile*.



Ha ! Cette anse, quelle belle trouvaille ! Elle est bien pratique pour le passager, mais le pilote, lui, ne peut pas en dire autant quand il veut légèrement s'allonger.



Peut-être de rigidité des barres, la massive potence supérieure était quasi superflue. La force de direction, bel, est justifiée. Il est même recommandé de la servir, si l'on ne veut pas s'exposer à des surprises déplaisantes.



La commande d'enrichisseur être beaucoup plus vite que la poignée des gaz. Faut-il préférer l'inverse. Admirez le bouton APRX de la commande des gaz !

# 350 Jupiter: du tonnerre (de Zeus) ?

130 km effectués depuis le plein. 19 litres pour 130 km ? Non, ce n'est pas possible, un rapide calcul me dit que cela ferait 15 l/100 km ! Je me précipite donc sur le bouchon de

réservoir (d'ailleurs réellement étanché) : plus une goutte du précieux carburant... J'aurais au moins appris une chose, c'est que la réserve se trouve vers l'avant. Cet accroissement de mes

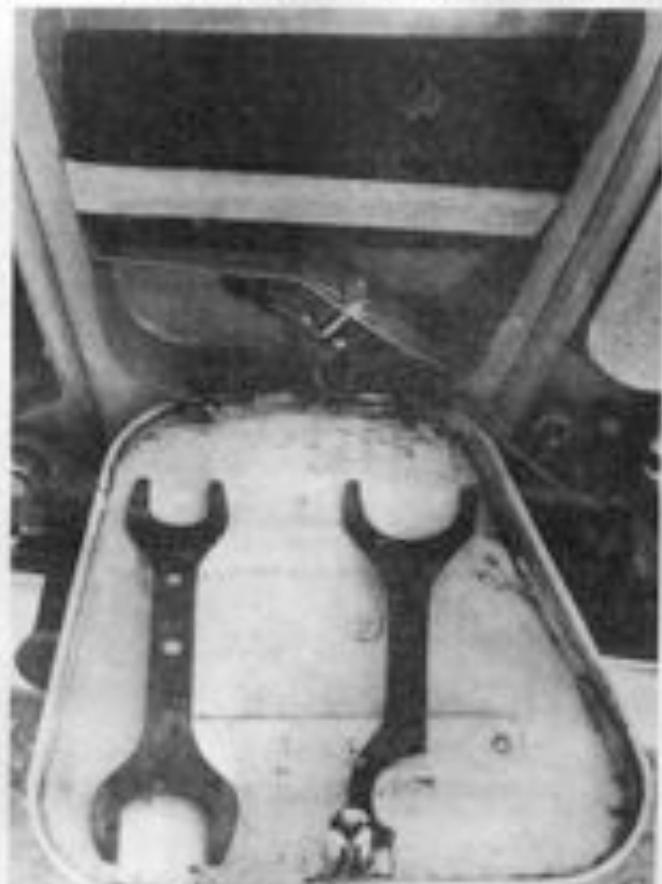
connaissances ne me console pas pour autant. Bien sûr, c'est une 350 deux temps, mais 15 litres (de mélange à 1,60 F) pour 100 km, la note est salée. Faisons le plein de mélange et repartons.

Après les petites routes sinuosités, venons-en aux départementales. Il est nettement plus agréable de rouler sur ce genre de route. La Jupiter se comporte toujours aussi correctement, sa vitesse de croisière est raisonnable : 110 km/h. A cette allure, elle est agréable à piloter et ne pose pas de problème. Les grandes courbes se prennent sans difficulté. C'est bizarre, mais je m'attendais à ce qu'elle lourde ou bondisse de bosse en bosse, mais non.

Je ralenti un peu, car quelques voitures me gênent. Je ralenti et déborte, la poignée « dans le coin » : la troisième monte très haut (110 km/h au tachymètre) et hop, la quatrième. Le moteur adopte un régime plus calme mais procure une vitesse correcte. Rien à l'horizon, j'ouvre sur le dernier rapport et elle monte sans complexe. Le tachy-



La selle passe est fort bien garnie. La fermeture n'est pas très rapide malgré un ressort, il n'y a pas de vibration de ce côté.



Le mini-diseur « petit atelier » fonctionne ! Un grand bac pour deux grosses clefs seulement. Dessous le condensateur de phare est à l'abri des intempéries.



Nous, ce n'est pas une dérivation  
mais l'angle d'appel de l'essence.  
Ce n'est pas un gadget, mais une  
nécessité.



Le débordant de rige qui disparaît  
sous le capot n'est autre que la  
commande de l'interrupteur de  
moteur. Le carter de chaîne est  
réellement étanche ; les deux  
couffins de refroidissement au bloc moteur  
sont là pour l'assurer.



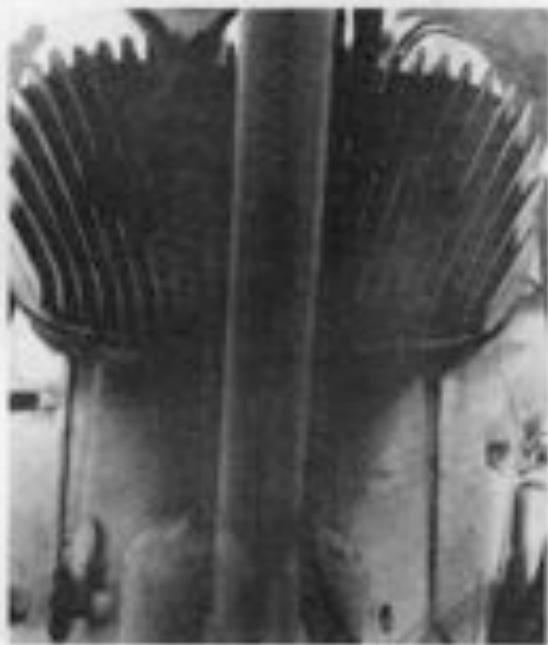
Le frein avant : il mesure 260 mm  
et n'a pas d'axe de refroidissement.  
Peut-être, en Russie, les freins ne  
chauffent-ils pas ? Mais il est  
évident.



Et nous, hélas ! Eric Offenstadt  
n'est pas l'auteur de cette被捕  
mouette. La première fois a été quelque  
peu négligée ; l'autre fois aussi,  
d'ailleurs...



Cette magnifique pièce de fonderie  
fondue grand nombre de puissants  
moteurs de puissantes jactantes  
prendra mognante de chaînes  
devant l'étoile.



Vue plongeante du moteur (après  
la photo, notre photographe a  
également plongé, mais là, ce  
n'était pas volontaire...) La posse  
me impressionne par sa plus grande  
dimension et, si l'on se réfère au carter d'allumage, on  
peut être tranquille quant à  
l'épuisement.

# 350 Jupiter : du tonnerre (de Zeus) ?

mètre est timidement gradué jusqu'à 120 km/h, chiffre que l'iguille a déjà dépassé. Au « profilomètre », je dois être à plus de 130. Nous arrivons maintenant sur notre base d'essais habituelle où nous allons connaître le...

## ...VERDICT DU CHRONO

18 secondes aux 400 m D.A., tout sur la roue arrière ! Au départ, une fumée bleutée se dégage derrière la moto. La première est longue. Sur le rapport suivant, ça fume encore, l'on s'y croirait, n'est-ce pas ? Mais ensuite, plus de fumée : le moteur est dégorgé... Mais non ! Ce n'est pas le pneu arri-

re qui fume à l'accélération ! Ce sont les silencieux... 6 % de millange, il faut bien les digérer !

La vitesse maxi n'est pas violente, et même moins rapide que les données constructeur : 123 km/h au lieu de 130. Nous procédons ensuite à l'étalonnage du tachymètre : il est précis à 80 km/h mais optimiste à 120, la vitesse réelle est alors de 109,2 km/h.

Precisions, pour terminer, que la machine avait 5800 km lors des chronos, donc était déjà rodée. Le moteur avait été correctement réglé, la machine était en bonne forme, le temps fai-

ble. Bref, les meilleures conditions étaient réunies.

## EN DEUX MOTS

Cette machine est très certainement valable pour un service rude, très universelle. C'est un peu la moto à tout faire. Elle paraît très solide et vous emmènera loin sans ennuis. Sa commercialisation n'est pas encore effective, il nous est donc difficile de dire, dès maintenant, si cette machine sera capable de faire 80.000 km, ni si le service après-vente sera à la hauteur. Pourtant, il me semble que cette moto soit là depuis bien longtemps ; c'est le « New Look » russe 1973 pour la France.

Un seul conseil, essayez-la, vous serez sans doute surpris. C'est une vraie bête. Elle n'a sans doute pas 90 chevaux, mais, avec ses 27 petits, elle tire très bien son épingle du jeu.

Alain Michel



Juste derrière la poignée supérieure, entre les dangers arrière, vous ne pourrez que voir le magnifique régulateur type automobile. Les fils perdus, les câbles tombés : quelques coups de ciseau devraient les bien remettre.

Nous, ce n'est pas le système d'injection, mais le régulateur filtre à air, bien encastré entre les montants du cadre. Par contre, je ne pourrai vous assurer que la poignée d'air possède d'un périscopique de sous-marin... mais c'est probable.





L'avant de la moto domine fléchissant la situation. Le cadre est simple, mais pas *Basic* que ça !



Voilà la fameuse forme ronde de la selle et son impressionnant petit dossier. Désormais, nous voyons les fils d'alimentation du feu arrière.



Fut déjà moi, sans trop chercher, des souvenirs plus accablants. L'état du cadre est simple, la résolution fait cependant moins.



Et ce n'était l'allure des cyclistes, les apparences nous feront penser à 330 Peugeot, avec sa longue pipe d'émission en T. Remarquez la fixation massive du garde-boue avant.



Le malencontreux amortisseur échappé, c'est l'ultime motogpagnol. J'avais quitté le même sur ma première voiture à perdre... Fort heureusement, la pompe n'en a pas été l'ultime veine, elle est même très valable.



Le bête noir de diaoua. La piquette est large, sans engrenage, mais solide parce que simple. La petite trappe recouverte de caoutchouc, sous le moteur, permet d'accéder à l'embrayage central du vélodrome. Les deux queues contra-

les sont piñées dans le tableau, qui est fondé et renforcé par une vis.

# le verdict du chrono

## 350 Jupiter.

### vitesse

Vitesses relevées au chronomètre sur le quatrième rapport.

123 km/h en position couché,  
116,6 km/h en position assis.

### accélération

Départ arrêté

9"3 pour parcourir 100 m.  
14"1 pour parcourir 200 m.  
16"2 pour parcourir 300 m.  
18"1 pour parcourir 400 m.  
36"2 pour parcourir 1.000 m.

### reprise

Départ lancé à 60 km/h sur le rapport supérieur

17"1 pour parcourir 400 m.  
34"6 pour parcourir 1.000 m.

### consommation

Consommation sur parcours routier, en conduite rapide : 14,82 l/100 km.

### étalonnage tachymètre



- Prix sans concurrence
- Moteur souple
- Solidité surprenante
- Position de conduite et touristiquement idéale.

### en résumé

POUR

CONTRE

- Consommation anomale
- Freinage ridicule
- Suspension arrière trop dure
- Garde au sol très faible.

## L'avis du technicien

# MECANIQUE: *Originalité à défaut dEFAULT de modernisme*

En l'absence de toute commercialisation en Europe,  
la production motocycliste russe nous était pratiquement inconnue.

Seuls,

quelques renseignements fragmentaires nous parvenaient,  
ne permettant que de se faire une idée très imprécise de la valeur des machines.  
Maintenant, enfin, le voile se lève sur ces machines, importées par Britannique Moto.

Evidemment,

tout comme vous, nous étions impatients de faire connaissance.  
Nous avons commencé par la 350 Jupiter.

Esthétiquement, on ne peut pas dire que le moteur de la Jupiter constitue un sommet de l'esthétique.

De formes rondouillardes et vieillottes, il évoque plutôt les productions germaniques des années 50. Ceci est évidemment d'un intérêt limité, c'est donc l'intérieur que nous allons examiner ensemble.

A tout aiguille tout honneur, commençons par les cylindres. A vrai dire, ils n'ont rien d'extraordinaire et se rattachent des plus classiques. Ils sont en alliage Niger, moulé séparément en sable et munis d'une chemise en fonte emmarchée à la presse. Remarquons simplement que la nécessité de donner une dégoulinette convenable pour le démoulage a conduit à une épaisseur très importante des ailettes au voisinage du plan de joint, c'est-à-dire dans les parties avant et arrière. La disposition des luminaires est on ne peut plus simple, et leur nombre est pratiquement réduit

à son strict minimum : une admission, deux transferts et un échappement. Bien entendu, l'admission est déterminée par la jauge du piston ; vous ne vous attendez tout de même pas à rencontrer des valves rotatives ! Le diagramme de distribution offre des valeurs angulaires d'ouvertures raisonnables : admission 142°, transfert 114°, échappement 152°.

Ce bicylindre deux temps est superposé, avec un alésage de 62 mm pour une course de 58 mm (rapport course/alésage 0,935), caractéristique beaucoup moins courante que sur les quatre temps.

Les culasses, tout comme les cylindres, sont en alliage léger moulé en sable. Les chambres de combustion reprennent un dessin très souvent utilisé. De forme quasi parfaitement hémisphérique, leur diamètre est plus faible que l'alésage (38 mm au lieu de 58 mm), ce qui permet de minimiser une surface

turbulogénatrice périphérique, dont l'effet bénéfique sur la combustion n'est plus à démontrer.

Les pistons en alliage Niger hypersilicium sont de conception très classique. Le fond est bombé (6 mm), et l'étanchéité est confiée à deux segments.

Les bielles sont évidemment monobloc, en acier inoxydable. Elles sont munies d'une bague en bronze au pied et tourbillonnent, à la tête, sur une double rangée de galets. Le vilebrequin a ses manèches calés à 180°, solution qui s'impose sur un twin deux temps, aussi bien pour la régularité cyclique que pour l'équilibrage, mais sa construction est assez particulière. En fait, il n'y a pas un vilebrequin, mais deux qui sont assemblés séparément, et ensuite réunis par un volant central.

Dans son essai, Alain Michel vous parle d'une ressemblance extérieure avec la 350 Peugeot : la similitude va même



# 350 Jupiter : du tonnerre (de Zeus) ?

plus loin puisque cette machine avait également deux vilebrequins réunis par un volant central. Il n'en reste pas moins que la présence d'un volant est assez rare sur un moteur deux temps. Mis à part la T 125 Suzuki dont je vous ai déjà entretenu, on n'en trouve guère que sur les machines de triat. Sur la Jupiter, ce volant central est fendu radialement et resserré par une vis. Il peut ainsi pincer les queues des deux vilebrequins, des calvrettes assurant

leur positionnement relatif. Nous verrons plus loin que ce montage est une conséquence de l'architecture adoptée pour le carter. Ceci mis à part, les vilebrequins sont en trois parties, les deux volants forgés chacun d'une seule pièce avec leur tourillon, et le maneton. Remarquons, à propos de ce dernier, que les galets de portent pas directement sur le maneton, on trouve une bague qui fait office de bague intérieure de roule-

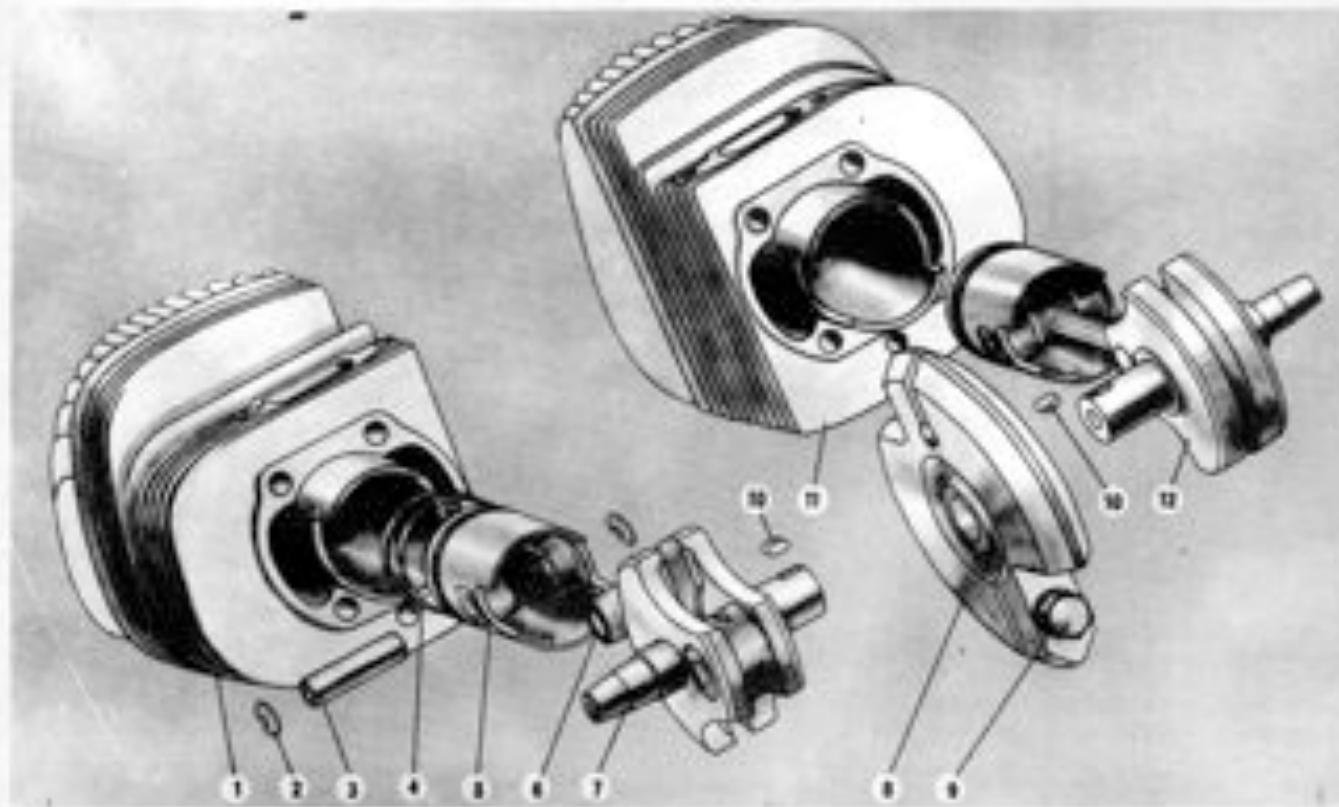
ment. Chaque demi-vilebrequin repose sur deux roulements à billes. Celui de gauche utilise un 19-52-15 côté transmission primaire, et un 24-52-16. Le demi-vilebrequin droit utilise deux 24-52-15.

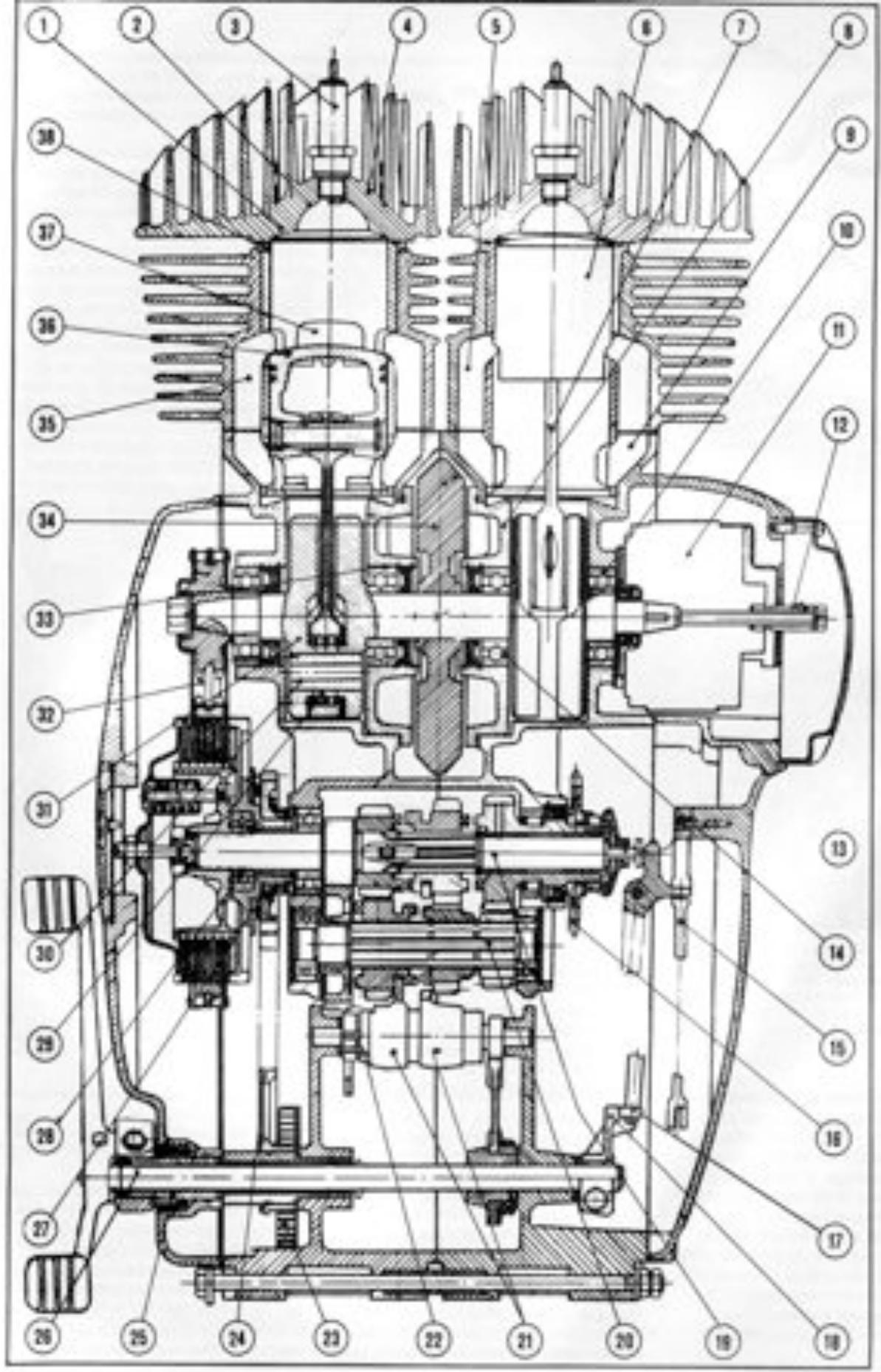
Le roulement côté transmission primaire est lubrifié par l'huile de la transmission et, à cet effet, le joint à libre est placé entre le roulement et le volant. Les trois autres roulements sont lubrifiés par le mélange, les joints sont donc placés à l'extérieur. Une fente est pratiquée à la fraise dans la tête de bielle pour faciliter l'arrivée de l'huile aux galets et, pour la même raison, un percage est pratiqué dans le pied de bielle et dans la bague.

En bout droit de vilebrequin on trouve, solution en voie de disparition, une volumineuse dynamo qui porte également sur son axe la came actionnant les deux nupseurs (un par cylindre). La transmission primaire utilise une chaîne duplex et est située à gauche. Aucun dispositif de tension n'est prévu.

L'embrayage, un multidisque (six disques garnis) en bain d'huile, en entrée

Équipage moteur : 1. Cylindre gauche - 2. Circuit d'axe de piston - 3. Axe de piston - 4. Segment - 5. Plaque - 6. Bielle gauche - 7. Demi-vilebrequin gauche - 8. Volant central - 9. Vis de blocage du volant - 10. Cleflette - 11. Cylindre droit - 12. Demi-vilebrequin droit





**Cylindre du moteur**

1. Surface thermodynamique - 2. Chambre de combustion  
Buse d'injection directe - 3. Buse d'aspiration - 4. Culasse - 5. Canal de recouvrement - 6. Plaque directe -  
7. Bague - 8. Plaque de plateau central - 9. Aspirateur de canal de transfert - 10. Ressortement  
de piston - 11. Dynamique - 12. Canevas de régulation - 13. Joint à huile - 14. Ressortement excentrique  
du piston - 15. Commande manuelle de l'embrayage - 16. Canevas de commande local  
des instants de fonctionnement - 17. Aspirateur de l'embrayage - 18. Joint principal de piston - 20. Aspirateur de piston -  
21. Ressort de rappel

22. Filtre/tube de filtration - 23. Tambour de filtration - 24. Tambour de rappel  
de bâche - 25. Serrure de bâche - 26. Air de bâche - 27. Ressort libéré de  
bâche - 28. Ressortement de plateau d'enclavage - 29. Bague de serrage de vis de bâche -  
30. Mâchoire - 31. Visante forgé d'huile pour servir au serrage - 32. Chaine Doppler -  
33. Ressortement frontal de l'embrayage - 34. Visante centrale - 35. Canevas de serrage -  
36. Pistolet pulvérisateur - 37. Lamelle d'échappement - 38. Canevas en jute.

# 350 Jupiter: du tonnerre (de Zeus)?



Le carburateur est d'une conception élégante. La boîte de vitesses n'est autre qu'une boîte en U. Les deux disques de frein sont assez bien garnis : le rapport de démontage est exemplaire.

de boîte de vitesses, est des plus classiques. Solution peu courante, aucun amortisseur de couple n'est prévu, ni sur la transmission primaire, ni sur la cloche d'embrayage. L'essai a pourtant prouvé que cette lacune ne constituait nullement un handicap. La pression de solidarisation des disques d'embrayage est donnée par cinq ressorts hélicoïdaux et la commande se fait, très conventionnellement, par une tige traversant l'arbre principal de boîte et une bille de poussée unique.

La boîte de vitesses est à quatre rapports et a son rapport supérieur en prise directe. C'est là une solution que l'on ne trouve plus guère que chez les Anglais et quelques constructeurs d'Europe Centrale. Jawa par exemple, et nous verrons plus loin que ce n'est pas par hasard que j'ai choisi la marque Jawa...

L'avantage de ce type de boîte de vitesses se manifeste essentiellement sur le rapport supérieur puisque, en prise directe, aucun engrenage n'intervient dans la transmission de la puissance à l'intérieur de la boîte. Ceci ne peut évidemment qu'être bénéfique au rendement de transmission et au silence de fonctionnement. Par contre, sur les trois rapports inférieurs, deux trains de pignons interviennent dans la transmission de la puissance, ce qui double naturellement les pertes de puis-



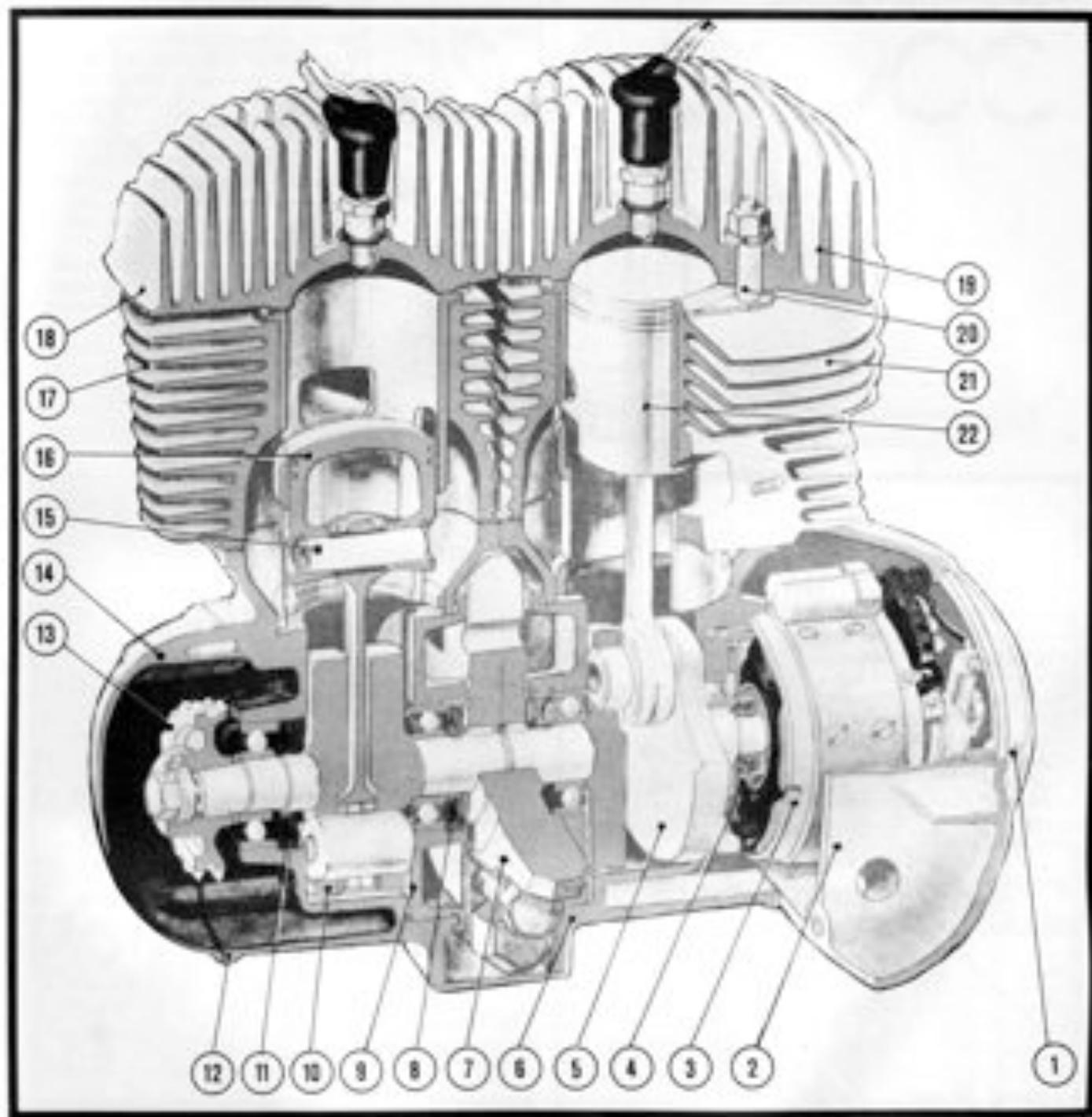
se et le bruit de fonctionnement par rapport à une boîte de vitesses en cascade. Remarquons cependant que les rapports inférieurs sont beaucoup moins utilisés.

Afin d'avoir des arbres de boîte aussi courts, donc aussi rigides que possible, les crâbots sont directement taillés dans les pignons pour limiter l'encombrement latéral.

Les deux fourchettes commandant le mouvement des pignons sont manœuvrées par un classique tambour de sélection muni de cames à rainures ; ce tambour n'est pas attaqué directement par le tambour de sélecteur, mais par l'intermédiaire d'un petit pignon et d'un secteur. Le système de sélection proprement dit fait appel à un cliquet oscillant double, relié à la pédale de sélecteur, et qui attaque la partie craniale du secteur entraînant le tambour de sélection. Le rappel en position

neutre est réalisé grâce à une utilisation astucieuse du ressort de rappel de la pédale de sélecteur.

Autre ressemblance avec les Jawa, comme je vous l'avais laissé prévoir précédemment, la commande de sélecteur agit également sur l'embrayage. En bout de l'axe de la pédale de sélecteur se trouve une came actionnant un levier qui, lui-même, agit sur la tige de commande de l'embrayage. En position neutre, le sélecteur n'agit pas sur la



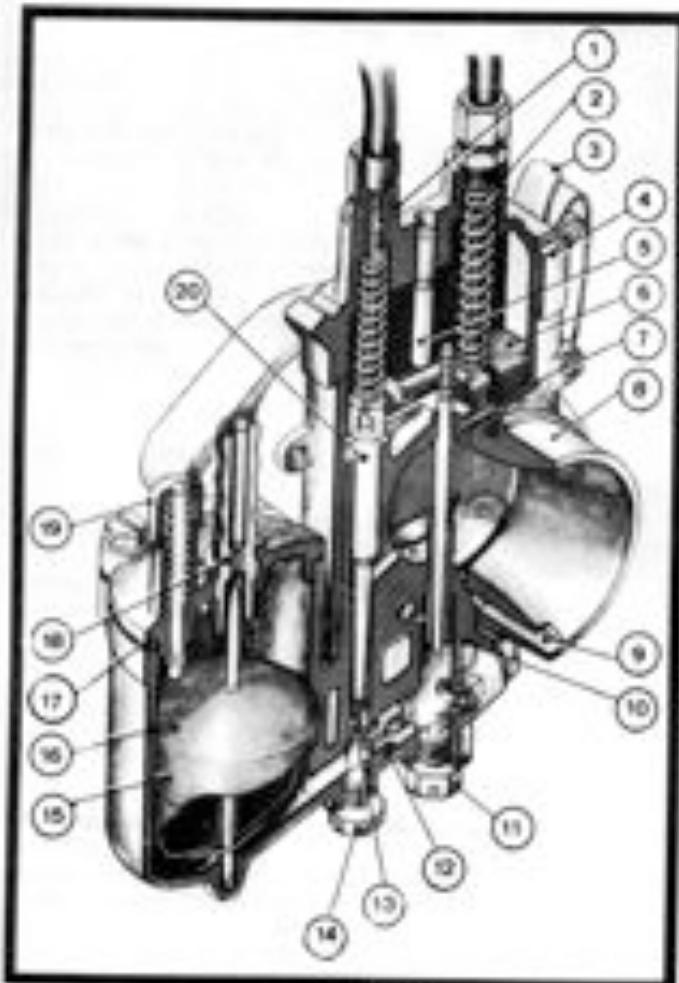
**Essentiels du groupe motopropulseur :**

- 1. Carter d'asile à l'allumage
- 2. Carter latéral droit
- 3. Dynamo
- 4. Roullement droit de vilebrequin
- 5. Volant de vilebrequin
- 6. Demi-carter droit
- 7. Volant central
- 8. Joint à livrée
- 9. Flaque supportant l'un des patins centraux
- 10. Volant de vilebrequin
- 11. Joint à livrée
- 12. Demi-carter gauche
- 13. Pignon de transmission primaire
- 14. Carter latéral gauche
- 15. Axe de piston gauche
- 16. Piston gauche
- 17. Cylindre en alliage léger
- 18. Culasse gauche
- 19. Culasse droite
- 20. Goupion de fixation culasse-cylindre
- 21. Cylindres droit
- 22. Piston droit

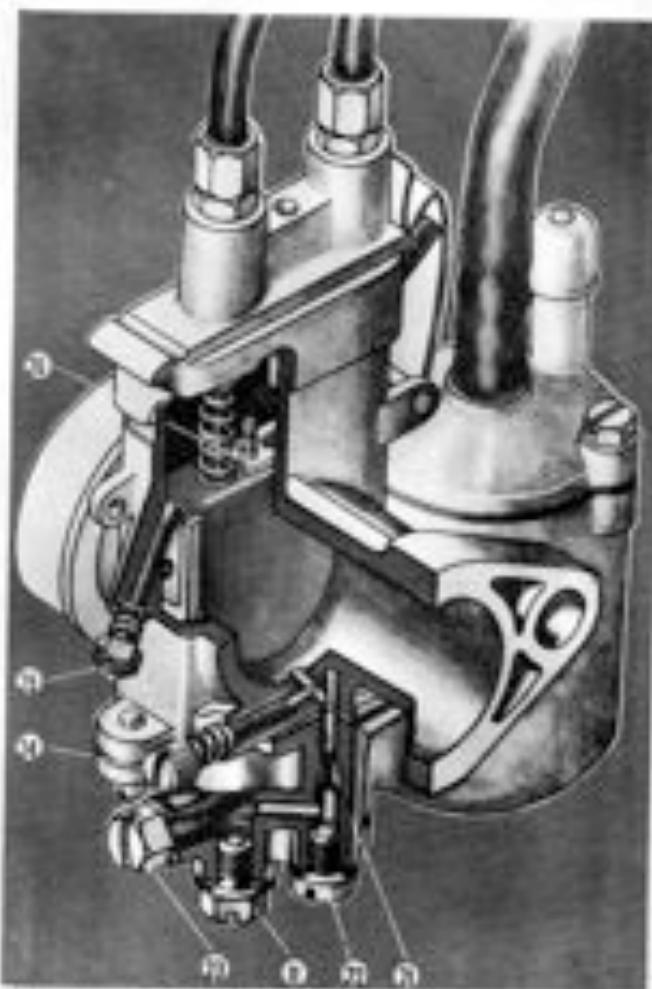
# 350 Jupiter : du tonnerre (de Zeus) ?

commande d'embrayage mais, une action, dans l'un ou l'autre sens sur la pédale, provoque le débrayage. Ainsi, il est possible de changer de vitesse sans avoir recours à la commande manuelle d'embrayage. Théoriquement, il serait même possible d'effectuer les démarrages en se servant uniquement de la pédale de sélecteur, mais cette manœuvre requiert une très grande habileté pour obtenir une progressivité acceptable ; bref, son intérêt est discutable.

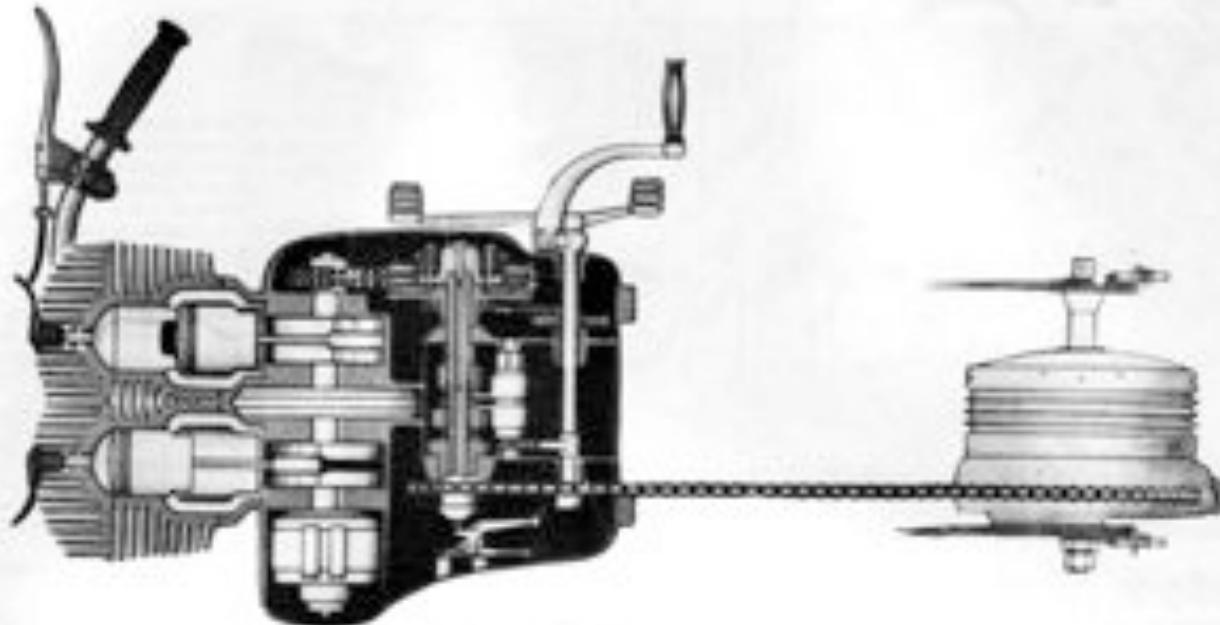
Le système d'attaque du mécanisme de kick présente, lui aussi, une ressemblance certaine avec ce que l'on peut rencontrer chez Jawa (eh oui ! encore !). Le secteur de kick attaque un pignon mortel en roue libre sur le moyen de la cloche d'embrayage. Ces dents sur le pignon et sur la cloche sont taillées sur les faces latérales



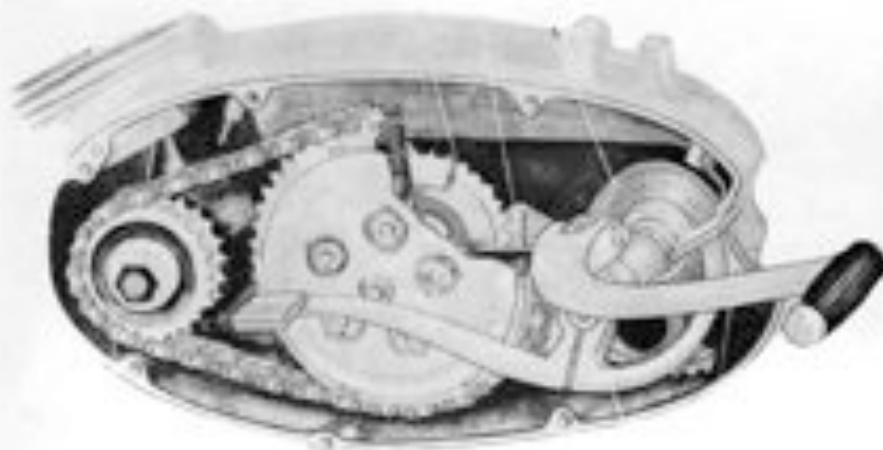
Carburateur : 1. Câble d'enrichisseur – 2. Câble des gaz – 3. Clip de fixation du couvercle – 4. Couvercle – 5. Buse de refroidissement – 6. Bouchon en U – 7. Aiguille – 8. Corps de carburateur – 9. Ensemble d'air d'émulsion – 10. Gicleur d'aiguille – 11. Bouchon – 12. Gicleur principal – 13. Gicleur d'enrichisseur – 14. Bouchon –



15. Flywheel – 16. Câble d'embrayage constant – 17. Couvercle de cuve – 18. Anneau d'étanchéité – 19. Throttle – 20. Poussoir de correction – 21. Gicleur de refroidissement – 22. Bouchon – 23. Bouchon – 24. Vis d'air de refroidissement – 25. Vis de buse de refroidissement – 26. Clip de fixation d'aiguille.



Châssis cinématique de transmission.



en regard, et sont pressées l'une contre l'autre par un ressort. L'avantage de ce système de kick est que sa chaîne cinématique ne comprend que la transmission primaire ; en débrayant, il est donc possible de se servir du kick avec une vitesse enclanchée.

L'ensemble de la mécanique est contenue dans un carter dont le plan de joint est vertical. Bien que critiquable, cette solution n'est pas nouvelle ; ce qui est original c'est la façon dont la difficulté inhérente à ce type de carter a été résolue. En effet, le problème numéro un sur les deux temps bicylindres à plan de joint vertical est la fixation du palier central, qui doit être étanche pour isoler les deux carter-pompe, et qui doit être démontable pour laisser passer le demi-vélibrequin. Généralement, le constructeur prévoit

La transmission primaire utilise une chaîne dupliquée sans freinage. Le secteur de 50/50 entraîne directement une roue libre auto-débrayante de la course de transmission primaire. Il est possible, en débrayant, de se servir du kick avec une vitesse enclanchée.

un palier de petit diamètre, simplement pinoté entre les deux demi-carter, et ajoute un noyau démontable pour laisser le passage aux bielles (Yamaha à plan de joint vertical). Ici, on ne trouve rien de semblable. Tout d'abord, l'entr-axes choisi pour les bielles est assez important (125 mm, soit 2,16 fois la course), ce qui permet d'avoir des amovances inférieures de canaux de transfert haut-plaqué, donc de les rendre solidaires des carters sans avoir à prévoir de noyau amovible. Ensuite, les paliers centraux (ici, il y

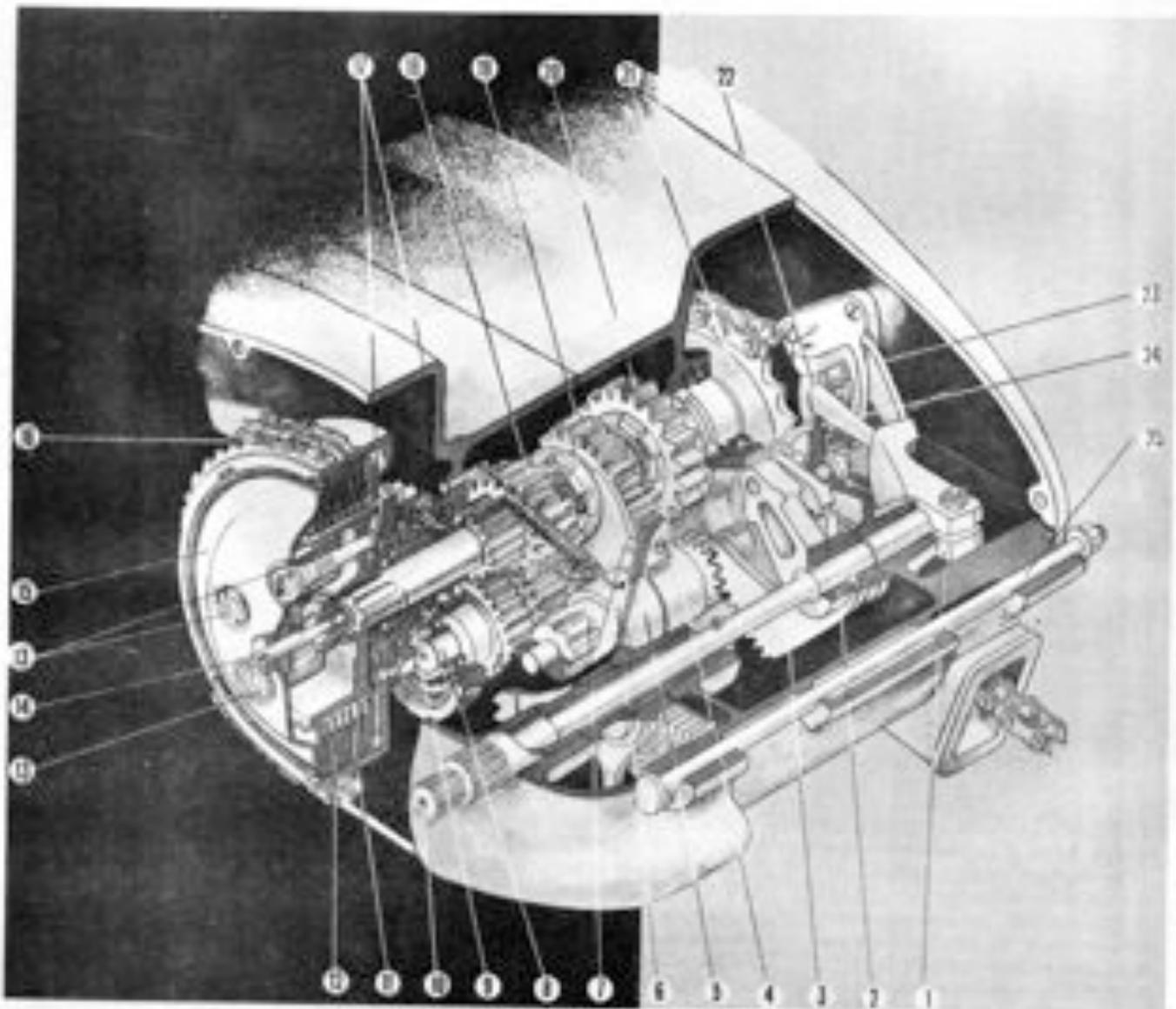
en a deux) sont des flasques de grand diamètre permettant le passage de la bielle. Il est bien évident que la réalisation de ces deux flasques de paliers est beaucoup plus simple à réaliser que le petit palier et le noyau ; il en est de même pour l'étanchéité. En fait, le moteur se monte comme deux monocylindres. Chaque demi-vélibrequin étant en place dans son carter, et ce dernier fermé, il suffit ensuite de mettre en place le volant et d'assembler le carter. La solidarisation est ensuite effectuée en bloquant la vis qui resserre le volant sur les deux demi-carter : pour ce faire, une trappe est prévue à la partie inférieure du carter.

Remarquons que ce montage permet le remplacement des joints centraux, simplement en ouvrant le carter, puisque cette opération implique le désassemblage central du vélibrequin. La présence des rainures de clavettes nécessitera cependant des précautions pour la mise en place des joints sans endommager la bielle.

Comme c'est malheureusement trop souvent le cas, aucune précaution particulière n'a été prise pour assurer un refroidissement convenable des carter-pompe. Non seulement ils ne sont pas garnis d'aillettes, mais ils ne sont pas en contact direct avec l'air. Une deuxième paroi retient une quantité d'air qui constitue un magnifique isolant thermique.

# 350 Jupiter: du tonnerre (de Zeus)?

**Éléments de la boîte de vitesses :** 1. Canevas de commande semi-automatique de l'embrayage — 2. Levier porte-cléquet de sélecteur — 3. Sélecteur de commande du tambour de sélection — 4.1. Fourchette de sélection — 4.2. Fourchette de positionnement des rapports — 5. Tambour de sélection — 6. Arbre intermédiaire de boîte — 8. Arbre principal de boîte — 10. Arbre de sélecteur — 11. Cléquet sélect — 12. Cléquet primaire — 13. Enroule de mât sous commandement de ressort — 14. Vis de réglage de boîte — 15. Cléquet de pression — 16. Chaine de transmission primaire — 17. Roulements de roue d'embrayage et d'arbre principal de transmission — 20. Pignon principal de primaire — 21. Pignon de sortie de boîte — 22. Ensemble de commande d'embrayage semi-automatique — 23. Levier de commande manuelle — 24. Joint à levier de sortie de boîte — 25. Boulon de fixation du centre du cadre.



# 350 Jupiter: du tonnerre (de Zeus)?



**Schéma de l'embrayage :** 12. Brevet de mise sous tension de l'un des ressorts — 14. Ressort — 15. Courroie de ressort — 16. Vis de réglage de la force — 17. Courroie de réglage de la force — 18. Platou

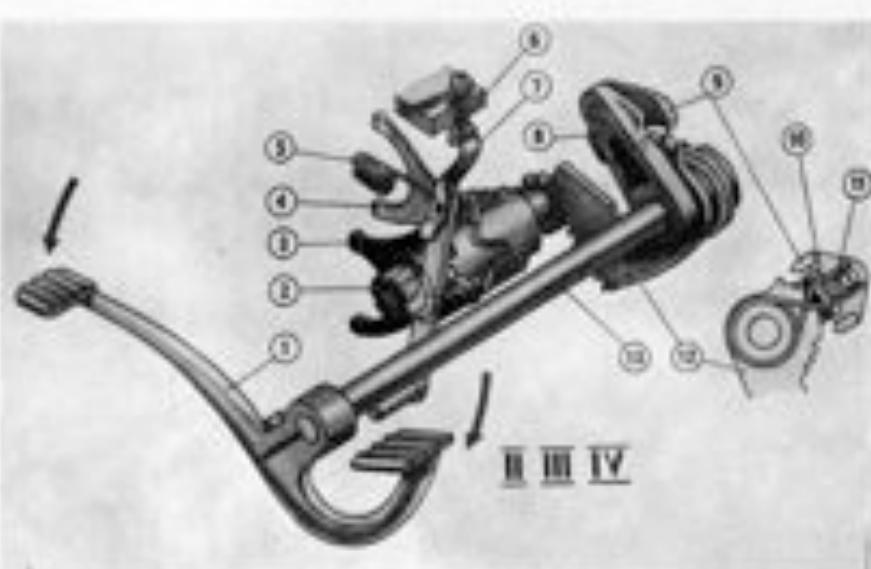
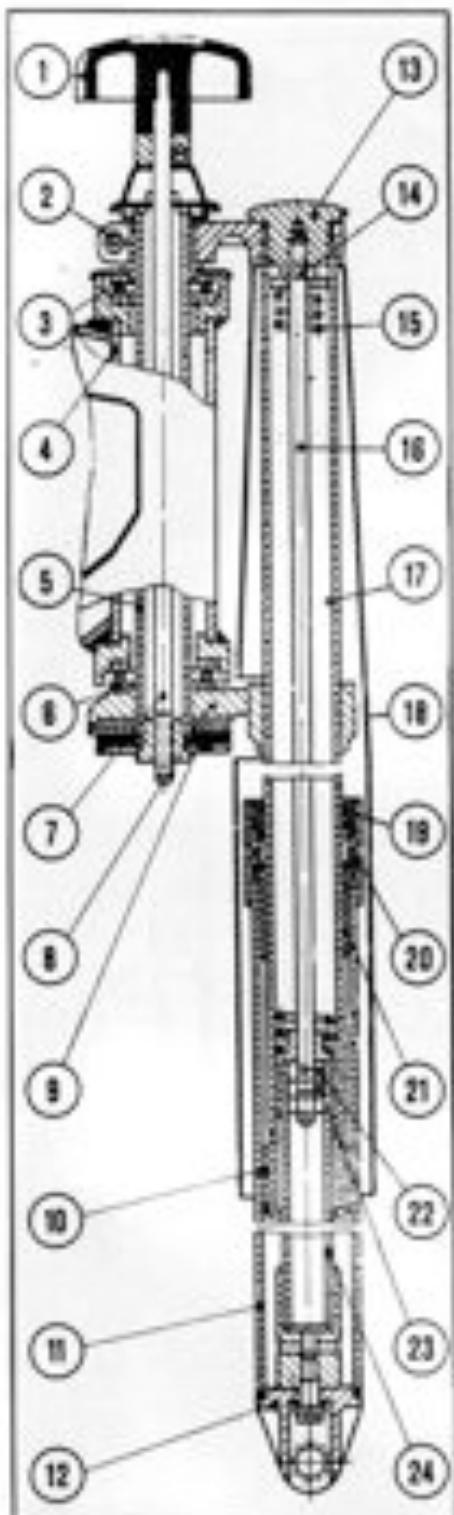
de pression — 19. Disque arrière — 20. Disque avant — 21. Moyen d'embrayage — 22. Cloche d'embrayage — 23. Tige de poussée — 24. Bille de roulement — 25. Tige de poussée — 26. Axe de sélecteur — 27. Cane de

## PARTIE CYCLE : UNE APPARENTE ROUSTESSE

Au premier abord, le cadre de la Jupiter donne une très grande impression de robustesse. Mais, est-ce une réalité, ou bien n'est-ce qu'une impression ? Je dois avouer que j'ai trouvé de nombreuses choses bizarres sur ce cadre. La plus évidente est sans doute le contraste entre la partie avant filiforme et l'arrière, assez touffu. On ne trouve en effet qu'un seul longeron supérieur et qu'un seul montant avant ; comme en l'absence de toute liaison au moteur pour cette partie, on ne peut attendre aucune aide extérieure, la rigidité torsionnelle

Le cadre dans toute sa splendeur... Vous ne croirez pas qu'il aurait été possible de faire, à la fois, plus simple plus logique ?

commande semi-automatique de l'embrayage — 28. Levier de levier de commande semi-automatique — 29. Câble de commande manuelle — 30. Levier de commande manuelle — 31. Support de commande.

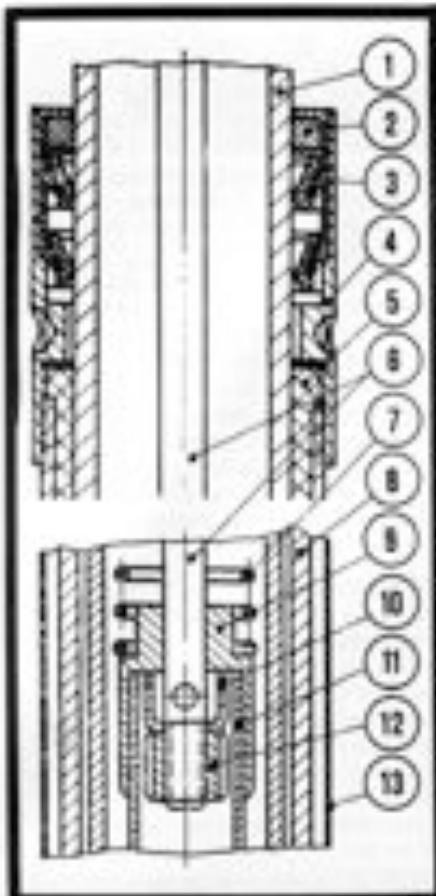


**Mécanisme de sélection :** 1. Pédale de sélecteur - 2. Tambour de sélection - 3. Fourche primaire-traction - 4. Colonne de direction - 5. Pivot de direction - 6. Ressort de rappel du repérage - 7. Pivot de contact de sélecteur de point mort - 8. Visage de repérage des rapports -

**Coupe de la fourche :** 9. Bouton de frein de direction - 10. Patins supérieurs - 11. Rondelle à billes - 12. Colonne de direction - 13. Pivot de direction - 14. Ressort à billes - 15. Tige de frein de direction - 16. Patins inférieurs - 17. Frein de direction - 18. Bagues supérieures de guidage - 19. Fourche - 20. Support - 21. Bouton - 22. Ressort - 23. Tige d'amortisseur - 24. Tube de fourche - 25. Fourches supérieures - 26. Joint à huile - 27. Bague supérieure de fourche - 28. Bague supérieure de guidage - 29. Clapet d'amortisseur - 30. Piston d'amortisseur - 31. Corps d'amortisseur

6. Levier porte-clapet - 8. Clapet oscillant - 10. Ressort de rappel en position neutre du sélecteur et du clapet oscillant - 11. Pivot d'entreferrement du clapet oscillant - 12. Sécure d'empêchement du mouvement du tambour de sélection - 13. Axe de sélecteur

montants arrière, au lieu d'être rectilignes, accusent un coude très prononcé, ce qui a conduit à prévoir des goussets de renfort. Apparemment, le but poursuivi est de pouvoir loger facilement des coffres de grande dimension. On est en droit de se demander si le jeu en vaut la chandelle... A la partie inférieure, solution classique, les deux tubes du berceau se rapprochent pour se relier au montant avant. Par contre, le longeron supérieur est relié aux longerons arrière par un tube transversal, les flexions dans ce dernier étant combattues par deux petits goussets caissonnés. Remarquons que ce petit tube transversal dépasse



**supérieur de guidage :** 6. Tige d'amortisseur - 7. Ressort - 8. Fourche inférieure - 9. Capuchon d'amortisseur - 10. Clapet - 11. Corps d'amortisseur - 12. Piston - 13. Fourche supérieure

seulement sur celle de ces deux tubes. En flexion, deux goussets viennent consolider la fixation de la colonne de direction, mais ne répartissent pas les efforts de flexion que sur une faible longueur du tube. La rigidité de cette partie avant n'est donc guère enthousiasmante.

A l'arrière, autre chose bizarre, les

**Détail de l'échancrure et de l'amortissement de la fourche :** 1. Tube de fourche - 2. Pare-poussière - 3. Joint à huile - 4. Bague supérieure de fourche - 5. Bagu

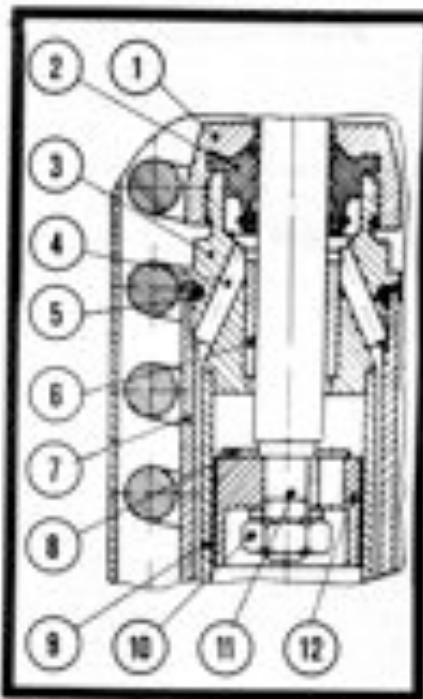
# 350 Jupiter : du tonnerre (de Zeus) ?

de chaque côté et est simplement obturé par des bouchons. C'est pour pouvoir y adapter facilement la fixation supérieure de side-car.

Vous avez pu voir, dans l'essai, que Alain Michel avait remarqué un évident manque de rigidité de la fourche. Les potences étant en acier matriel, il semble bien que ce soient les tubes qui sont responsables de cet état de chose. Par ailleurs, l'amortissement a été assez soigné puisque l'on trouve, fixé par une vis en bas du fourreau, un amortisseur hydraulique dans chaque tube de fourche.

La suspension arrière utilise une classique fourche oscillante dont les bras sont réunis par une seule traverse. Les mouvements de cette fourche sont contrôlés par des ressorts hélicoïdaux à pas constants et des amortisseurs hydrauliques. Ces derniers sont d'ailleurs assez soignés. Ce sont des busines, et sont munis, à la partie inférieure, d'une importante réserve d'huile.

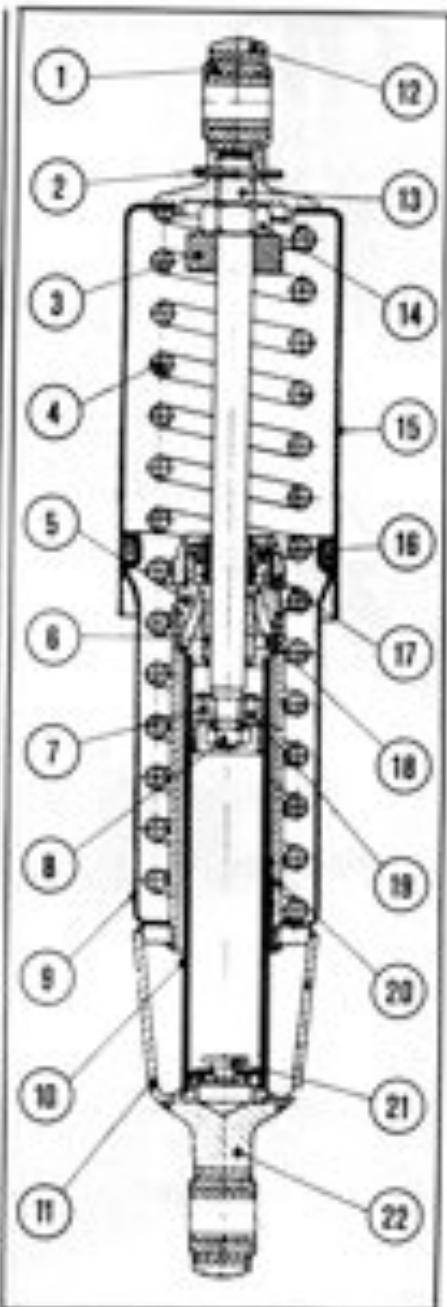
Les deux freins adoptent la même technique, ce sont des tambours en alliage léger de 180 mm dont les machoires sont commandées par une seule came. Pour l'avrière, cette solution est satisfaisante, mais elle n'avait très juste pour l'avant. Enfin, ces tambours sont équipés de rayons droits une louable initiative dont la source d'inspiration est évidente : la Jawa. La transmission secondaire de la Jupiter se fait par chaîne, ce n'est pas nouveau, mais sous carter étanche, (étanchement étanche) c'est déjà beaucoup moins courant. Le carter se limite pratiquement à la couronne arrière. Il est en deux parties, en alliage



Détail de l'amortissement et de l'étanchéité d'un amortisseur arrière : 1. Capuchon – 2. Joint – 3. Guide de tige – 4. Fourreau de guidage – 5. Joint torique – 6. Bague de guidage – 7. Tube extérieur – 8. Clapet – 9. Tube de travail – 10. Fourreau de piston – 11. Tige – 12. Piston.

Migre moulé, et est relié au carter moteur par deux tubes en caoutchouc moulé dans lesquels passent les deux brins de la chaîne. J'arrête là ma description, l'écorché figurant dans ces pages vous permettra de voir les détails de réalisation.

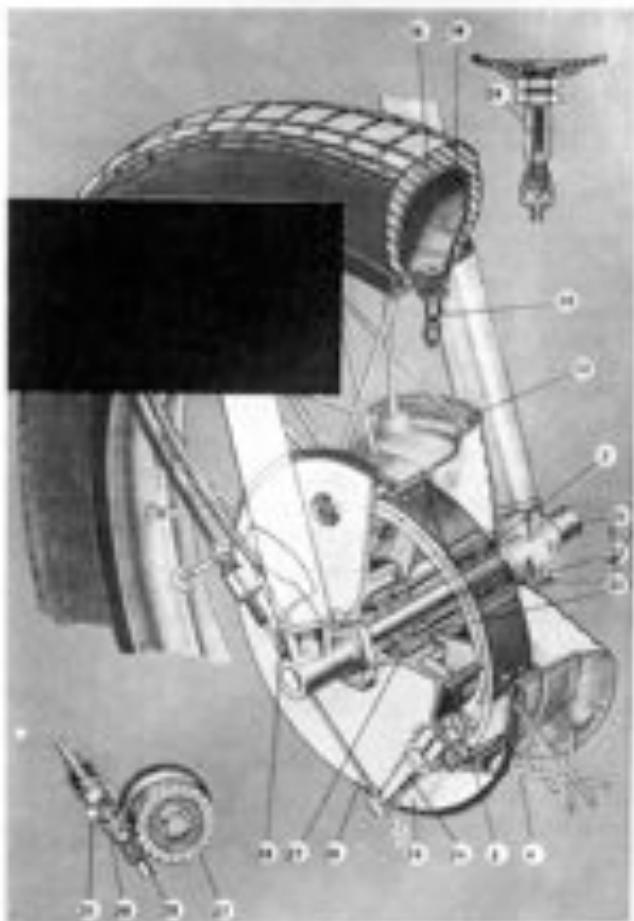
Il serait évidemment déplacé de parler de révolution technique à propos



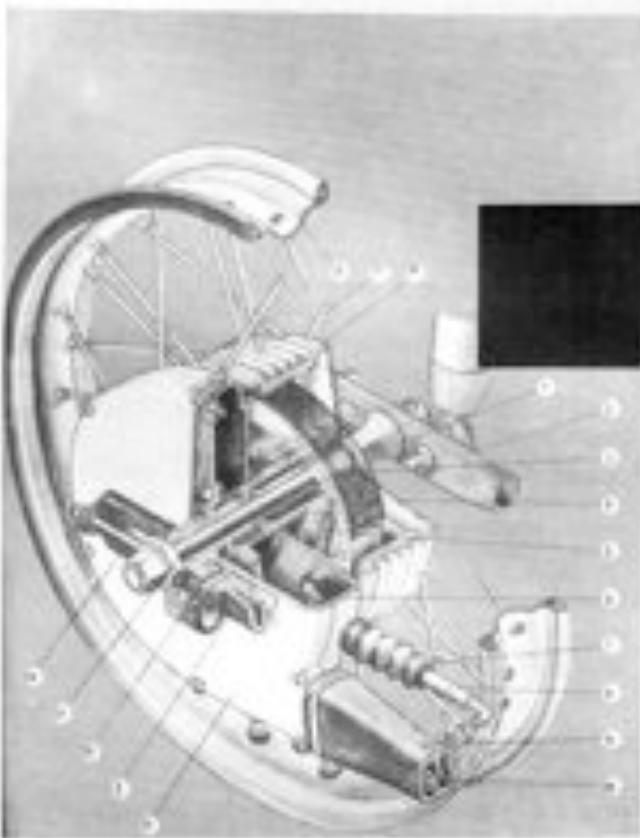
Coupe d'un amortisseur arrière : 1. Bague en caoutchouc – 2. Goupille – 3. Buse – 4. Ressort – 5. Guide de tige – 6. Bague de guidage – 7. Piston – 8. Fourreau de piston – 9. Fourreau intérieur – 10. Tube de travail – 11. Réservoir d'huile – 12. Clapet supérieur – 13. Tige – 14. Fourreau de bague de tige – 15. Fourreau supérieur – 16. Joint – 17. Capuchon – 18. Reservoir de huile – 19. Ajustage d'amortissement – 20. Tube extérieur – 21. Clapet inférieur – 22. Clapet inférieur.

de la Jupiter. Toutes les solutions utilisées sont en effet connues, et depuis fort longtemps. Mais ne soyons pas trop exigeants, l'industrie motocycliste russe commence seulement à sortir de son isolement, rappelons-vous les premières machines japonaises...

Théo Saint-Loup



**Moyeu avant :** 18. Pneu - 19. Chambre à air - 20. Valve - 22. Tambour (il s'agit d'un ancien modèle, il est en fil de métal embouti) - 23. Joint à valve - 24. Broche - 25. Boulon de bloquage de broche - 26. Roulement - 4. Garniture - 5. Ressort de rappel de segment - 24. Levier de came - 25. Flasque - 26. Câble - 27. Entrainement de tambour - 28. Fourreau droit.



**Moyeu arrière :** 1. Entrainement - 2. Bras de fourche oscillante - 3. Joint - 4. Segment - 5. Ressort de rappel de segment - 6. Couronne de transmission secondaire - 7. Soufflet de commande de frein - 8. Tige de commande de frein - 9. Tasseau de chaîne - 10. Chaîne secondaire - 11. Carter en alliage léger - 12. Roulement - 13. Broche - 14. Tendeur de chaîne - 15. Tambour - 17. Rayon.



## MOTEUR

### ARCHITECTURE

Bloc motopropulseur. Bicylindre en ligne transversale inclinée de 20° sur la verticale. Alésage 62 mm. Course 58 mm. Rapport course/alésage 0,935. Cylindrée unitaire 175,106 cm³. Cylindrée totale 350,213 cm³. Cycle à deux temps. Refroidissement par air.

### CULASSES

Séparées, en alliage léger moulé en sable. Chambre de combustion hémisphérique réduite centrale (diamètre 38 mm). Rapport volumétrique de compression 7. Bougie centrale. Fixation par quatre goujons vissés dans le bloc.

### CYLINDRES

Séparés, en alliage léger moulé en sable. Chemises en fonte emmanchées à la presse. Fixation par les mêmes goujons que les culasses. Longueur d'emboutissage dans le bloc 34 mm.

### PISTONS

Alliage léger hypersilicium. Fond bombé (6 mm). Deux segments classiques (épaisseur 2,5 mm). Axe tubulaire, diamètre 14 mm.

### DISTRIBUTION

Carter pompe. Balayage par contre-courants. Deux transferts. Admission déterminée par la juge du piston. Diagramme symétrique : admission 142°, transfert 114°, échappement 152°.

### CARTER

Alliage léger moulé en sable. Plan de joint vertical perpendiculaire au vilebrequin.

### EMBELLAGE

Vilebrequin en acier forgé. Six parties assemblées à la presse. Quatre paliers sur roulements à billes : 19-52-15 côté transmission primaire, 24-52-16 pour les autres. Bielles monoblocs en acier matriol. Tête de bielle sur douille renforcée de rouleaux. Pied de bielle sur bague en bronze. Liaison des deux demi-vilebrequins par un volant central clavé. Étanchéité des carters pompe par joints à Nitriles en caoutchouc synthétique.

### LUBRIFICATION

Par mélange à 6 %.

### ALIMENTATION

Un carburateur à buseau en U. Diamètre de passage 24 mm. Filtre à air à élément unique à sec. Réservoir de carburant en tôle d'acier emboutie, capacité 19 litres dont 2 de réserve. Un robinet à trois positions avec filtre et cuve de décantation.

### ALLUMAGE

Système batterie-bobines. Un ensemble rupteur-bobine par cylindre. Dynamo 6V 45 W.

### CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES

Puissance maxi 27 ch à 6200 tr/min. Puissance spécifique 77,2 ch/litre. Rapport poids/puissance 6,12 kg/ch.

## TRANSMISSION

### TRANSMISSION PRIMAIRE

Côté gauche par chaîne duplex, sans tendeur, sous carter étanche. Rapport 2,5 (40/16).

### EMBRAYAGE

Multidisque (six disques garnis), en bain d'huile, en entrée de boîte de vitesses. Pression de solidarisation par cinq ressorts hélicoïdaux. Commandé par levier au guidon et par came sur l'axe de sélecteur. Transmission de l'effort de débrayage par tiges traversant l'arbre principal de boîte. Butée par bille unique.

Importateur : Britannique-Moto, 6, rue Ambroise Croizat 78 - Guyancourt.

# 350

## FICHE TE

### BOÎTE DE VITESSES

Quatre rapports par pignons à taillure droite toujours en prise. Rapport supérieur en prise directe. Position des rapports selon les normes allemandes (1e en bas, les autres en haut). Témoin de point mort versé dans le boîtier de projecteur.

### TRANSMISSION SECONDAIRE

Par chaîne sous carter étanche en alliage léger coulé et en caoutchouc.

## PARTIE CYCLE

### CADRE

Simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur. Pivot de direction sur roulements à billes. Axe de fourche oscillante sur bagues en bronze.

### SUSPENSION

Avant : Fourche télescopique amortie hydrauliquement.

Ressorts hélicoïdaux à pas constant. Diamètre des tubes 33 mm.  
Avant : Fourche oscillante. Amortisseurs hydrauliques télescopiques. Ressorts hélicoïdaux à pas constant.

#### FREINS

Avant : Tambour central en alliage léger fretté. Simple came commandé par câble. Diamètre 180 mm. Largeur de garniture 35 mm. Surface de freinage 198 cm<sup>2</sup>. Surface de garniture 112 cm<sup>2</sup>. Anchorage par mortaise et tenon sur le fourreau droit de fourche.  
Arrière : Tambour central en alliage léger fretté. Simple came commandé par tringle. Diamètre 180 mm. Largeur de garniture 35 mm. Surface de freinage 198 cm<sup>2</sup>. Surface de garniture 112 cm<sup>2</sup>. Anchorage par mortaise et tenon sur le bras droit de fourche.

#### ROUES ET PNEUS

Jantes en acier chromé. Pneus avant et arrière 3,50-18.

projecteur - 13. Témoin de puissance - 14. Régulateur - 15. Démarreur de stop - 16. Feu de direction arrière droit - 17. Dynamique - 18. Avertisseur - 19. Inverseur des feux de direction - 20. Feu de direction avant droit.

## REGLAGES

### CULASSES

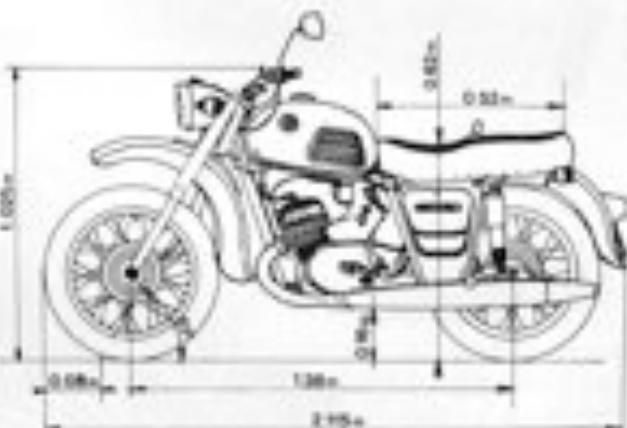
Ordre de serrage : en croix.

### ALLUMAGE

Ecartement des contacts des rupteurs 0,4-0,6 mm.  
Avance 3,5-4 mm avant le PMH.

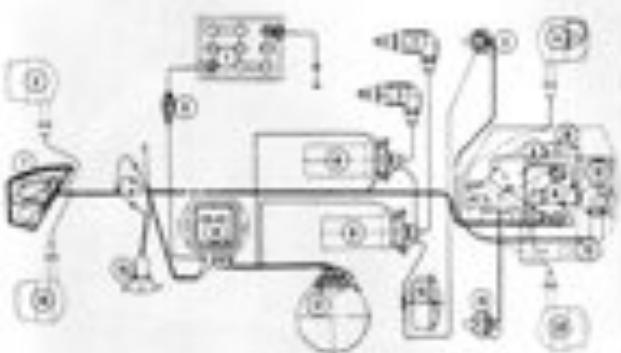
## ENCOMBREMENT

Largeur hors tout 0,78 m. Poids 165 kg.



### EQUIPEMENT

Projecteur Bepx, diamètre 165 mm. Tachymètre AG 0-120 km/h, compteur totalisateur. Voyants dans le boîtier de projecteur : vert à droite (point mort), rouge à gauche (change). Feu stop commandé par la pédale de frein arrière.



1. Batterie - 2. Bougie - 3. Inverseur - 4. Feu de direction avant gauche - 5. Feu de direction arrière gauche - 6. Plastiv - 7. Feu arrière - 8. Bobines - 9. Contrôle des feux de direction - 10. Témoin de charge - 11. Tachomètre - 12. Ampoule de

