

SOMMAIRE

	Page
Important	2
Caractéristiques techniques	5
Moteur	5
Transmission	6
Partie cycle	6
Équipement électrique	7
Contenances	7
Réglages	8
Direction et moyens de contrôle	9
Préparation de la motocyclette avant premier départ	12
Démarrage du moteur	14
Conduite	14
Rodage de la motocyclette	15
Moteur	16
Entretien du moteur	18
Réglage de l'embrayage	18
Boîte de vitesses	19
Alimentation	21
Partie cycle	28
Entretien de la peinture	39
Équipement électrique	40
Appareils d'éclairage et de signalisation	44
Side	50
Préservation et stockage	55
Dépannage	56

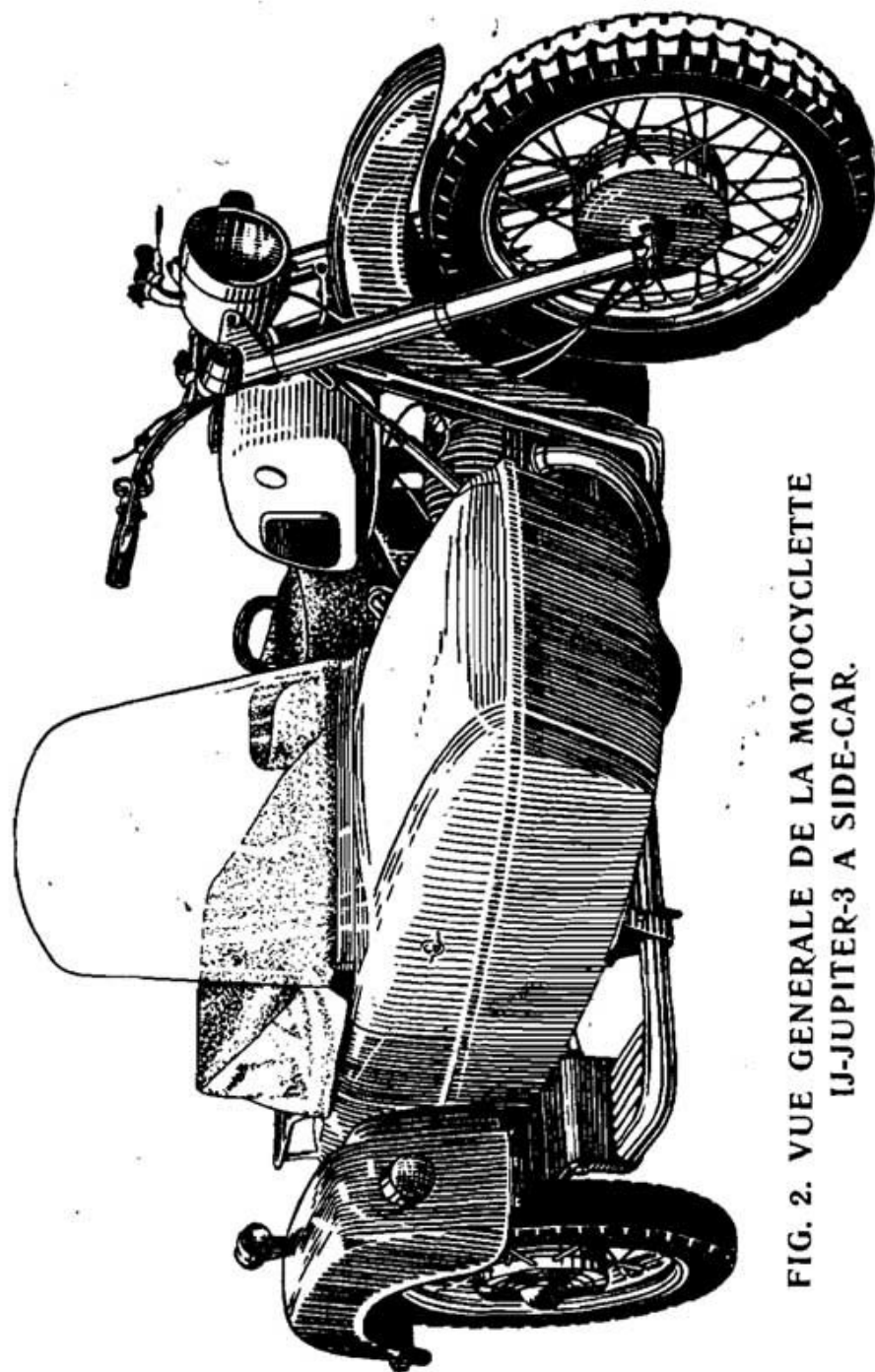


FIG. 2. VUE GENERALE DE LA MOTOCYCLETTE
IJ-JUPITER-3 A SIDE-CAR.

Caractéristiques techniques

	IJ-Jupiter-3 (ИЖ-Ю-3) Solo	IJ-Jupiter-3K (ИЖ-Ю-3K) Side-car
Empattement, mm	1450	1450
Garde au sol (pleine charge et pression normale des pneus), mm	135	115
Encombrement hors-tout, mm		
longueur	2170	2200
largeur	780	1700
hauteur	1175	1300
Poids à sec, kg	160	253
Vitesse maxi, km/h	120	90
Distance de freinage à la 30 km/h quand on appli- que les deux freins, m	6,5	7,2
Consommation nominale de carburant sur route goud- ronnée, droite et horizontale à la 50/60 km/h, l/100 km	3,7	5,8
Consommation moyenne de carburant en cours de service sur routes diverses, à charge variable, l/100 km	5,5 à 6,0	7,0 à 8,0

Moteur

Type	Deux temps,
Cylindres	2
Alésage, mm	61,72
Course de piston, mm	58
Taux de compression	8,7 à 9
Cylindrée, cmc	347
Puissance maxi du moteur (5700 à 6500 t/min), ch	25

Note—IJ-Jupiter-3K signifie IJ-Jupiter-3 à side-car.

Mode de graissage	Mélange de l'huile au carburant
Allumage	Par batterie
Carburateur	K-36 Д
Carburant	Essence à indice d'octane 90 mini
Filtre à air	A l'échage d'huile
Refroidissement	Air

Transmission

Transmission primaire	Par chaîne duplex à douilles	
Rapport	2,57	2,57
Embrayage	Multidisques dans l'huile	
Boîte de vitesses	4 rapports commandés par sélecteur au pied lié au dispositif de débrayage automatique	
Rapport interne		
1-re	3,17	3,17
2-e	1,81	1,81
3-e	1,26	1,26
4-e	1,0	1,0
Rapport final		
1-re	18,06	21,35
2-e	10,34	12,24
3-e	7,18	8,48
4-e	5,70	6,74
Transmission secondaire	Par chaîne mouflée, gainée	
Rapport	2,22	2,63

Partie cycle

Cadre	En tubes, soudé
Suspension de roue AV	Fourche télescopique, à amortisseurs combinés: hélicoïdaux et hydrauliques
Suspension de roue AR	Fourche oscillante, à amortisseurs combinés: hélicoïdaux et hydrauliques

Roues	Interchangeables
Indicateur de vitesse	СП-115В
Pneumatiques	90—459 (3,5—18")
Freins	A segments
Side-car	БП-1

Equipement électrique

Batterie d'accumulateurs	3-MTP-10
Bobine d'allumage	ИЖ-56 ass. 39
Dynamo	Г36М8
Régulateur de dynamo	ИЖ-РР1
Commutateur code-phare	П-25А
Avertisseur	С-37
Phare	ФГ-38-Г-1 ou ФГ-138-Б
Feu rouge AR	ФП-230
Relais d'indicateurs de direction	ИЖРП-1С
Commutateur d'indicateurs de direction	П-201
Contacteur de stop	ИЖ ass. 38—0
Bougie d'allumage	A-7,5-УС

Contenances

Réservoir à essence, l	18
Boîte de vitesses, l	1,0
Filtre à air, l	0,2
Bras de fourche AV, l	0,15
Amortisseur de suspension de roue AR, l	0,06
Cavité du volant, l	0,1 à 0,15

Réglages

Ecartement rupteur, mm	0,4 à 0,6
Ecartement bougie, mm	0,6 à 0,7
Course inopérante du levier de frein AV, mm	2 à 5
Garde à l'embrayage	5 à 10
Course inopérante du levier de frein AR, mm	10 à 15
Course inopérante des câbles de boisseau et de correcteur de richesse du carburateur, mm	1 à 2
Calage avance à l'allumage avant P.M.H., mm	2 à 2,6
Mou de chaîne arrière	20 à 25
Pression de gonflage des pneumatiques, kg/cm ²	voir tableau 1

Tableau 1

Roue avec pneumatiques 80—484 (3,5—19") 90—459 (3,5—18")	Charge				
	Side-car:			Moto	
	Solo	Duo	Trio	Solo	Duo
Roue AV	1,5	1,7	1,7	1,5	1,7
Roue AR	2,0	2,2	2,6	2,0	2,2
Roue de side	1,5	1,5	1,5		

DIRECTION ET MOYENS DE CONTRÔLE

Le guidon porte les commandes suivantes: levier d'embrayage, levier de frein avant, correcteur de richesse du carburateur, commutateur code-phare avec bouton d'avertisseur, commutateur d'indicateurs de direction et poignée tournante des gaz.

LE LEVIER D'EMBRAYAGE est monté sur le côté gauche du guidon. Pour débrayer il suffit d'appuyer sur ce levier ce qui a pour effet de désolidariser le moteur de la boîte de vitesses.

LE LEVIER DE FREIN AVANT se trouve sur le guidon, du côté droit. La roue avant est freinée lorsqu'on appuie sur ce levier.

LE LEVIER DE CORRECTEUR DE RICHESSE est monté à droite, sur le guidon. Le taux d'essence augmente lorsqu'on fait tourner le levier dans le sens des aiguilles d'une montre (correcteur de richesse est ouvert).

LE COMMUTATEUR CODE-PHARE AVEC BOUTON D'AVERTISSEUR se trouve à gauche sur le guidon. On passe de code en phare et vice-versa en agissant sur le petit levier (clé est en position 4, page 12) et on déclenche l'avertisseur en enfonçant le bouton-poussoir.

LE COMMUTATEUR D'INDICATEURS DE DIRECTION est monté sur le guidon du côté droit. L'allumage étant branché, on fait tourner le petit levier de la position moyenne à la position extrême pour effectuer, respectivement, l'allumage des indicateurs gauche ou droit.

LA POIGNEE DES GAZ se dispose sur le guidon à portée de la main droite. L'accroissement de la vitesse du moteur s'effectue à l'aide de la poignée des gaz en la tournant vers le conducteur.

LE SELECTEUR DE VITESSES AU PIED est également disposé à gauche du moteur; le point mort se trouve entre la première et la deuxième. A partir du point mort, on passe à la première appuyant sur la pédale avant du sélecteur vers le bas (fig. 4). Pour engager ensuite la deuxième, la troisième et la quatrième vitesse il suffit de relever la pédale comme l'indique la figure 5. Pour

retrograder, appuyer à nouveau sur la pédale avant. Lorsque la boîte de vitesses est au point mort, la lampe-témoin verte, montée dans le phare, s'illumine.

La motocyclette est pourvue d'un double mécanisme de débrayage: automatique au changement de vitesses et manuel à la commande autonome à partir d'un levier prévu sur le guidon.

LA MANETTE DE REGLAGE DE L'AMORTISSEUR DE DIRECTION se trouve au-dessus du guidon. L'amortisseur est destiné à diminuer les vibrations spontanées du guidon.

LE COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE GENERAL AVEC CONTACT D'ALLUMAGE est encastré dans le phare. On distingue cinq positions différentes:

1° La clé est enfoncée en première position fixée du commutateur et localisée le long de l'axe de la motocyclette—tous les postes de consommation sont débranchés (à l'arrêt).

2° La clé est enfoncée à fond et localisée le long de l'axe de la machine—l'allumage est branché (pour rouler de jour).

3° La clé est enfoncée à fond, puis tournée à gauche—l'allumage, les lampes de stationnement fonctionnent (pour rouler la nuit dans les rues éclairées).

4° La clé est enfoncée à fond, puis tournée à droite—l'allumage, la grosse lampe de phare et le feu rouge ar-

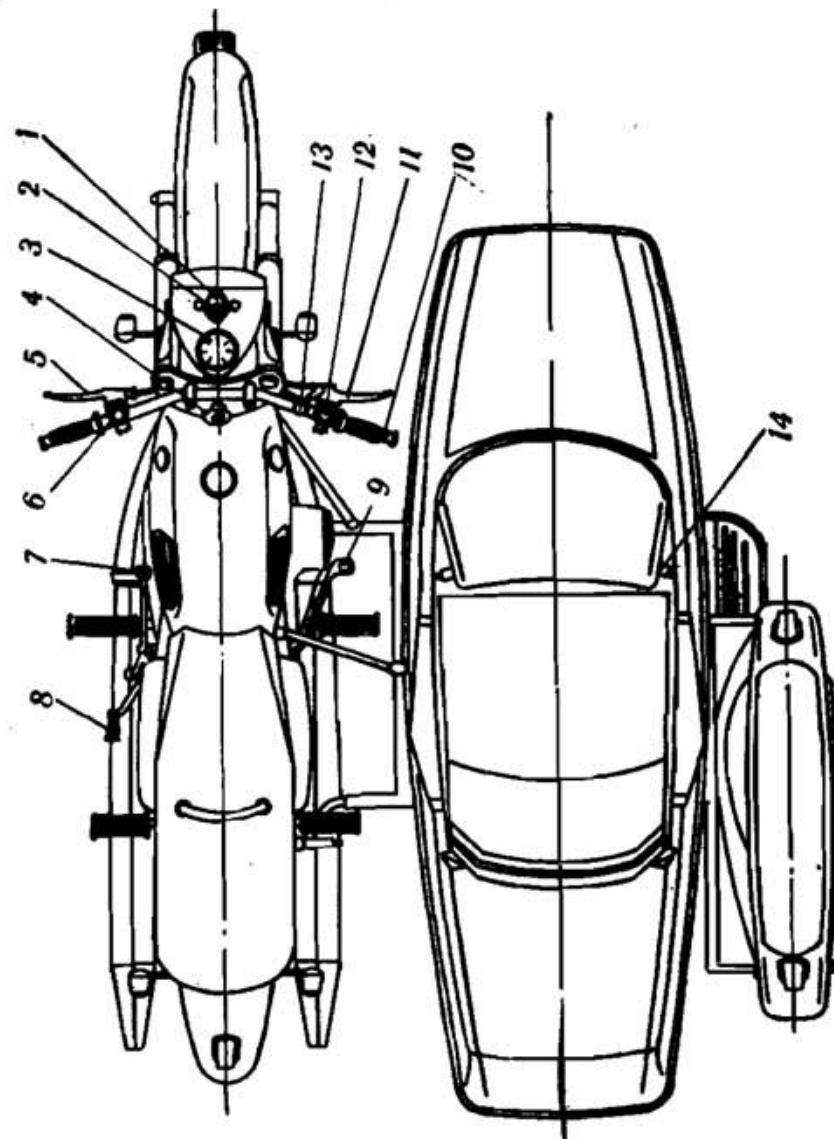


FIG. 3. COMMANDE ET MOYENS DE CONTROLE:
 1—commutateur général; 2—clé d'allumage; 3—indicateur de vitesse; 4—levier d'amortisseur de direction; 5—levier d'embrayage; 6—commutateur code-phare et bouton d'avertisseur; 7—sélecteur de vitesses au pied; 8—kick-starter; 9—pédale de frein arrière; 10—poignée des gaz; 11—levier de frein avant; 12—commutateur des indicateurs de direction; 13—levier du correcteur de richesse du carburateur; 14—poignée du capot coulissant.

rière fonctionnent, le passage de code en phare et vice-versa étant possible (pour rouler la nuit sur route).

Nota: Les circuits d'avertisseur sonore, feu de stop et indicateurs de direction fonctionnent, respectivement, dans les positions 2, 3 et 4.

5° En position 3 la clé est retirée—la petite lampe du phare et le feu arrière sont allumés (stationnement pendant la nuit).

L'INDICATEUR DE VITESSE est encastré dans le boîtier du phare. Il comporte l'indicateur proprement dit et le compteur kilométrique.

Préparation de la machine avant premier départ

L'inspection minutieuse de la motocyclette est le gage de son fonctionnement irréprochable et permet de prévenir les pannes en cours de route. A cette fin il faut inspecter la motocyclette de l'extérieur, tous les serrages et l'état des freins, le feu de stop et les indicateurs de direction. Remplir le réservoir du mélange d'essence et d'huile en proportion de 20 : 1 en rodage et 25 : 1 après rodage (voir chapitre "Entretien du moteur").

Il est nécessaire de vérifier le niveau d'huile dans le carter avec de la jauge fixée sur le couvercle d'orifice de remplissage. La jauge a deux repères: le supérieur montre que le carter est plein d'huile et l'inférieur indique le niveau admissible. Verser 0,2 l d'huile pour automobiles et tracteurs dans la cuve du filtre à air (fig. 14), faire le plein d'électrolyte et recharger la batterie conformément aux consignes du Constructeur. Connecter les cosses de raccordement des fils aux bornes de batterie et les enduire d'une couche de vaseline afin d'éviter la corrosion, puis reposer la batterie en place.

Contrôler la pression des pneumatiques et les gonfler, s'il le faut.

Pour enlever la graisse de protection, utiliser des chiffons imbibés de pétrole ou d'essence, puis essuyer à sec.

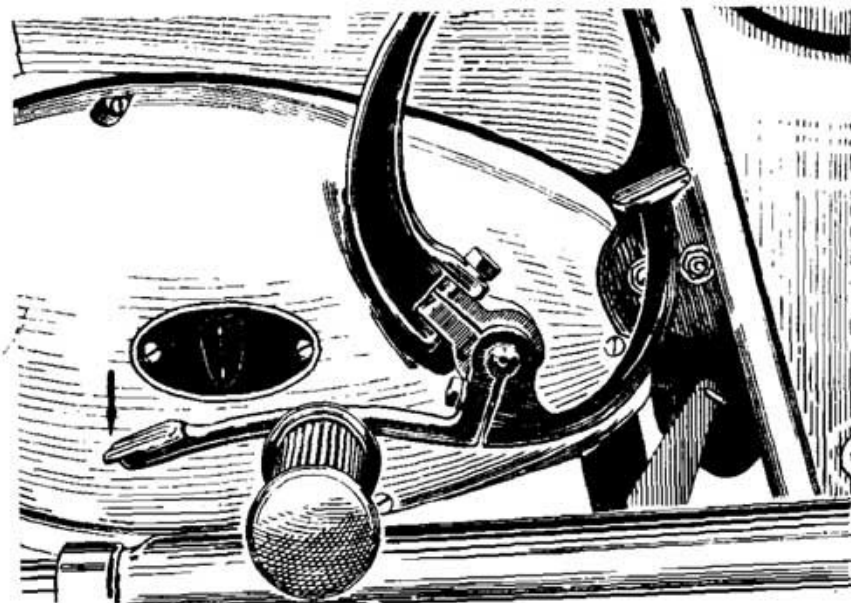


FIG. 4. PASSAGE EN PREMIERE DU POINT MORT OU RETROGRADATION .

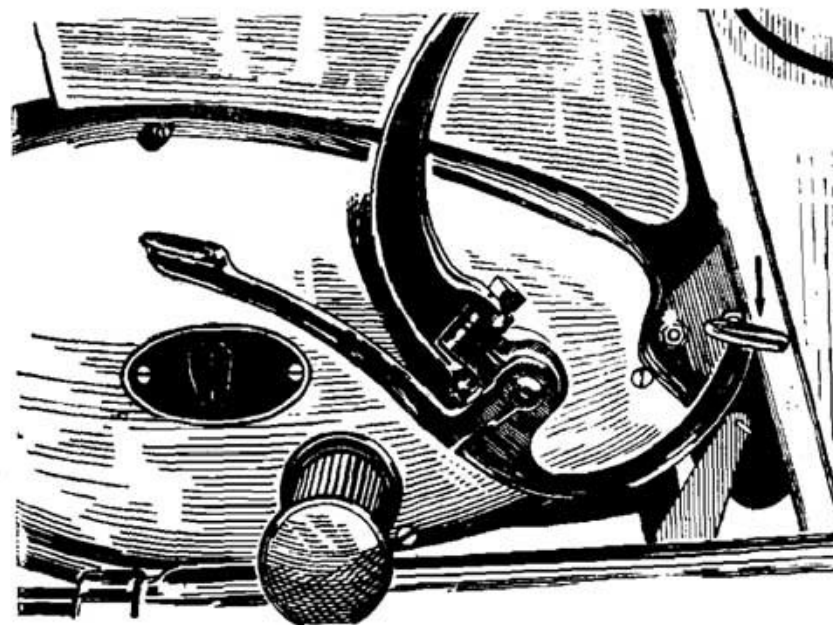


FIG. 5. PASSAGE EN 2e, 3e ET 4e

S'il y a le side-car, l'attacher à la motocyclette après avoir graissé avec de la graisse consistante "solidol" les manchons de fixation et effectuer les réglages conformément aux consignes du chapitre "Side-car" (fig. 30, 31 et 32).

Démarrage du moteur

Avant le démarrage du moteur enlever l'huile de conservation contenue dans le cylindre et opérer comme suit:

- passer au point mort;
- dévisser les bougies des culasses et donner quelques coups de kick-starter pour faire tourner quelques fois le vilebrequin;
- essuyer les électrodes des bougies et revisser ces dernières dans les culasses;
- ouvrir le robinet d'essence, enfoncer le poussoir du flotteur de carburateur jusqu'à ce que la cuve à niveau constant de ce dernier se remplisse de mélange (il n'est recommandé de le faire si on démarre un moteur chaud);
- enrichir les gaz en tournant la poignée de gaz d'un quart de course et donner quelques coups légers de kick-starter;
- couper le circuit d'allumage et lancer le moteur d'un coup sec de kick-starter.

On ne peut pas partir qu'après avoir chauffé le moteur fonctionnant de façon stable à gaz réduit, le correcteur étant ouvert.

Conduite

Pour partir:

- débrayer et passer en première;
- accélérer en tournant lentement la poignée des gaz et relâcher simultanément le levier d'embrayage, très progressivement:

— une fois la vitesse de 10 km/h atteinte en première, passer en deuxième, puis en troisième à 20—25 km/h, enfin en quatrième à 40—45 km/h.

A chaque changement de vitesse, il convient de réduire les gaz et débrayer. Une fois la nouvelle vitesse engagée, relâcher progressivement le levier d'embrayage et augmenter les gaz.

Ne pas abuser de la première et de la deuxième vitesses pour éviter de surchauffer le moteur de la motocyclette.

Retrograder à temps pour ne pas surcharger le moteur. Utiliser le correcteur de richesse au démarrage du moteur froid, en roulant à grande vitesse et chaque fois que le moteur éprouve une charge considérable. Dans les autres cas l'aiguille de correcteur sera abaissée moyennant la manette tournée contre l'aiguille d'une montre.

Pour arrêter, actionner simultanément les freins avant et arrière.

Sur la route glissante il n'est pas recommandé de changer les vitesses, débrayer et freiner brusquement.

Les arrêts fréquents et le fait de rouler longtemps en première et en deuxième entraîne une consommation d'essence abusive. Même si l'arrêt est de courte durée, il est conseillé de fermer le robinet du réservoir à essence pour éviter l'introduction excessive du carburant dans le carter de manivelle. Ceci pourrait entraîner l'encrassement des bougies et des difficultés de démarrage.

Rodage de la motocyclette neuve

Le bon fonctionnement et la longévité de la motocyclette dépendent de la conduite habile au cours de la première période d'exploitation. Pendant le rodage les pièces diverses s'ajustent mutuellement c'est pourquoi il est indispensable d'effectuer à temps les visites, le serrage des vissages, le graissage et autres mesures préventives.

Le carburateur d'une motocyclette neuve comporte un ergot empêchant une levée exagérée du boisseau. Ne pas l'enlever avant la fin de la période de rodage, c'est-à-dire avant 2,500 km au compteur.

En cours de rodage, se conformer obligatoirement aux consignes ci-dessous:

- ne pas démarrer la motocyclette avant d'avoir laissé chauffer suffisamment le moteur;
- ne pas faire tourner le moteur à régime élevé durant l'échauffement;
- sur routes ne pas dépasser les vitesses suivantes:

1-re	10 km/h
2-e	25 km/h
3-e	40 km/h
4-e	60 km/h

Remarque: Toutes les vitesses prescrites peuvent être de courte durée dépassées à 10 km/h lors de dépassement, accélération etc.

— ne pas surcharger le moteur: éviter de rouler sur routes mauvaises;

— ne pas apprendre à conduire la motocyclette au cours de rodage, sous peine de réduction sensible de la durée de la machine.

Après le rodage on admet les vitesses indiquées ci-après:

Vitesse	Nombre de dents de la roue à chaîne d'arbre secondaire Z=19 (solo)	Nombre de dents de la roue à chaîne d'arbre secondaire Z=16 (avec side-car)
1-re	25 km/h	20 km/h
2-e	50 km/h	40 km/h
3-e	70 km/h	55 km/h
4-e	120 km/h	90 km/h

MOTEUR

La moto est équipée de moteur bicylindre deux temps à carburateur et à balayage à contre courant (fig. 6). La diagramme de distribution est montrée à la figure 7. Les ensembles principaux du moteur sont: carter, cylindres avec culasses, pistons, bielles et vilebrequin.

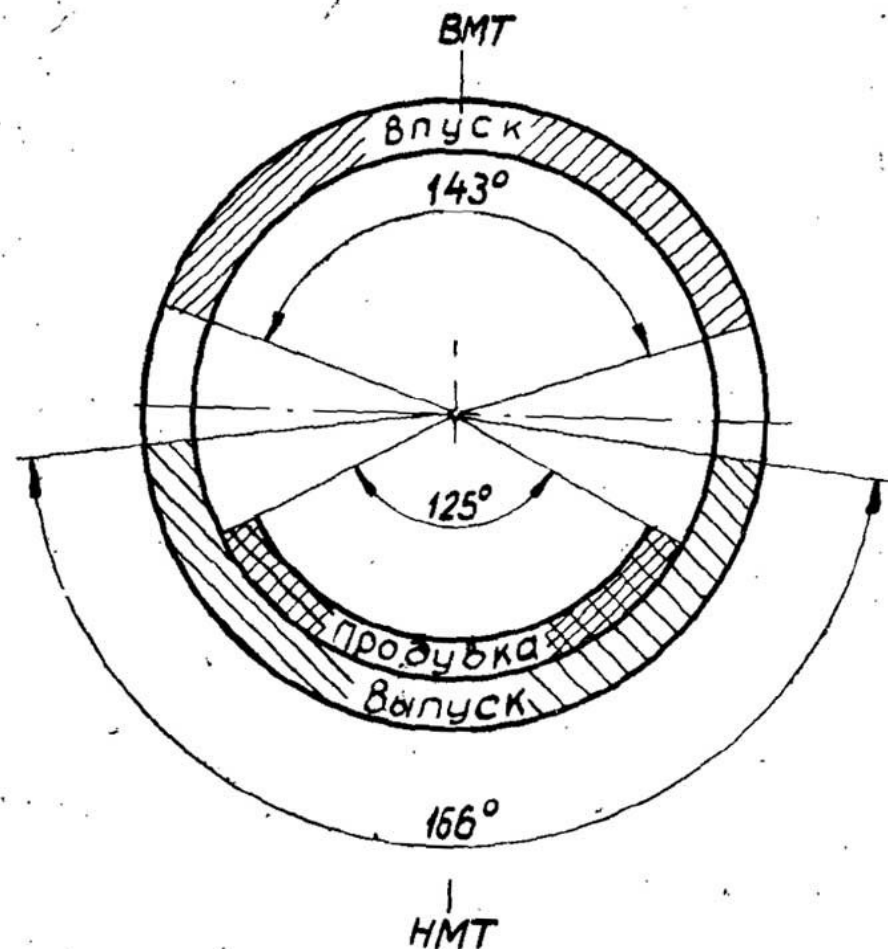


FIG. 7. DIAGRAMME DE DISCTRIBUTION

Admission—впуск

P. M. H.—B. M. T.

Transfert — продувка

P. M. B.—H. M. T.

Echappement—выпуск

LE CARTER est formé de deux coquilles démontables selon le plan longitudinal axial, des couvercles gauche et droit. Dans sa partie avant il comporte les chambres à manivelle et dans sa partie arrière, la boîte de vitesses.

LES CYLINDRES (GAUCHE ET DROIT) comportent des chemises d'aluminium avec fûts en fonte spéciale. Les cylindres sont fixés au carter moyennant quatre boulons et écrous. Entre les plans de contact du carter et du cylindre sont placés les joints.

LES PISTONS sont exécutés en alliage spécial d'aluminium à haute conductibilité thermique et à bas coefficient de dilatation linéaire. Le piston comporte dans sa partie supérieure les gorges pour les segments. Des goujons de blocage sont placés dans les gorges pour empêcher la rotation des segments.

LE VILEBREQUIN. Le moteur a deux vilebrequins (gauche et droit) réunis par le volant et assemblés par des ajustements avec serrage. Le vilebrequin ne se démonte pas; il est interchangeable avec celui des motocyclettes IJ-Jupiter et IJ-Jupiter-2.

Entretien du moteur

L'extérieur du moteur de la motocyclette doit être constamment maintenu en état de propreté.

En effet, tout dépôt sale sur le cylindre ou la culasse entrave le refroidissement du moteur, tandis que la présence d'huile ou d'essence sur le carter peut provoquer un début d'incendie.

L'utilisation des mauvais combustibles provoque l'usure intensive des pièces du moteur et la formation accélérée de la calamine dans les cylindres, culasses, pistons et bougies ce qui conditionne ainsi le surchauffage du moteur.

Pour alimenter le moteur employer l'essence A-72 GOST 2084—67 en mélange avec de l'huile pour automobiles et tracteurs AK3π-6, AK3π-10, AKπ-10, ACπ-10 GOST 1862—63 et AC-10 GOST 10541—63. On peut employer ainsi l'essence de marque étrangère à nombre d'octane 90 mini et les huiles Shell 2T TWO Stroke Oil Super Shell 2T, Castrol 2T 50, Energol Two Stroke LT—2T.

Réglage de l'embrayage

On réglera avant tout l'embrayage automatique. Pour le faire:

— ouvrir l'orifice d'accès dans le couvercle gauche du carter;

— relâcher le contre-écrou de vis de réglage;

— visser la vis à fond (sans grand effort toutefois), puis la dévisser de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ de tour et bloquer avec le contre-écrou (fig. 8).

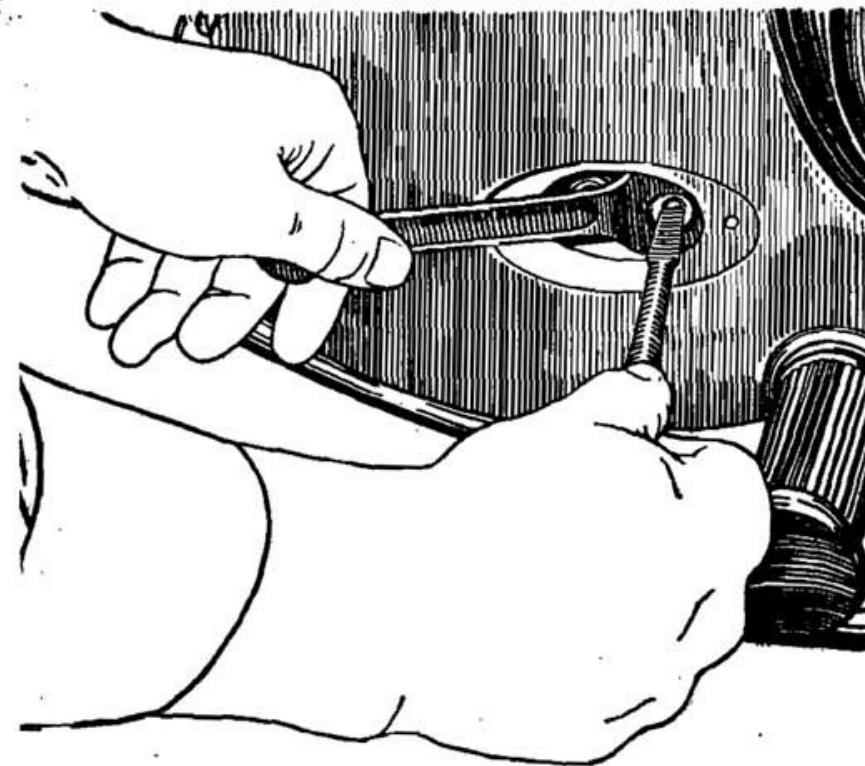


FIG. 8. REGLAGE DE DEBRAYAGE AUTOMATIQUE.

Pour vérifier le réglage appuyer sur la pédale du sélecteur. Lorsque la partie avant de la pédale se déplace de 5 à 6 mm de son point mort, le plateau de pression doit rester sur place; lorsqu'on appuie sur la pédale à fond, le plateau de pression se déplace de 1,6 mm. Ensuite on réglera le débrayage manuel par la vis de réglage de façon que la course inopérante du bout de levier d'embrayage (sur le guidon) soit entre 5 et 10 mm.

BOITE DE VITESSES

Son entretien consiste à contrôler périodiquement le niveau d'huile avec de la jauge fixée au couvercle d'orifice prévu pour le réglage d'embrayage et à changer l'huile à temps (fig. 9). Cette opération se fait sur le moteur arrêté. Opérer comme suit: vidanger l'huile usagée à

travers l'orifice, verser 0,5 à 1 l d'huile et laisser fonctionner le moteur pendant 1 à 2 minutes. Ceci fait, vidanger l'huile et le renouveler en quantité d'un litre.

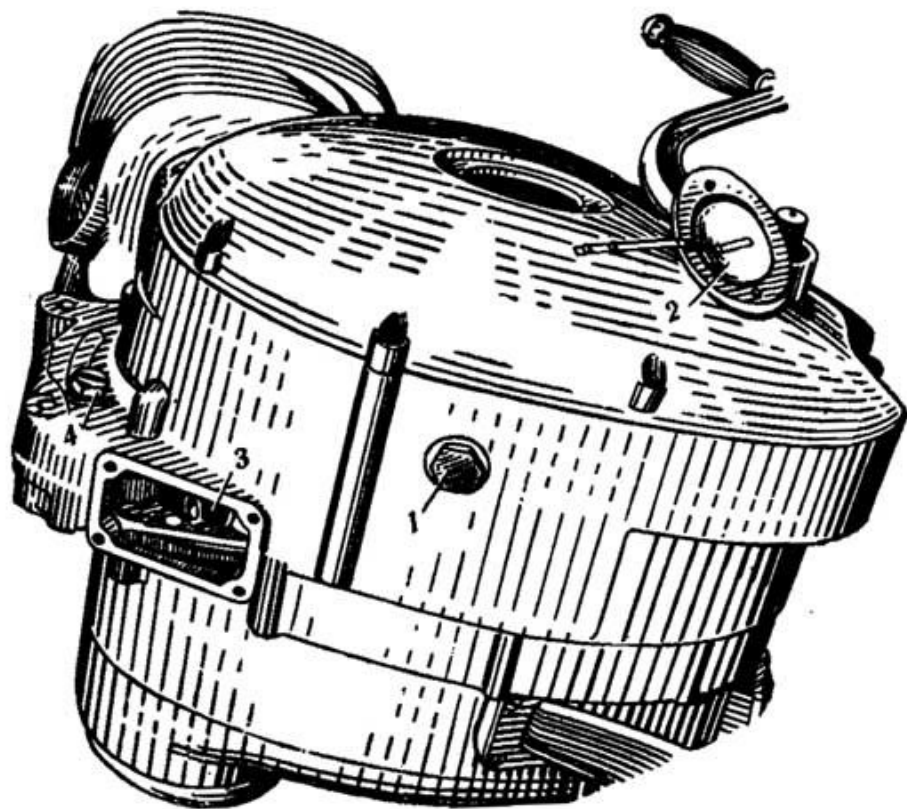


FIG. 9. MOTEUR VU DU BAS:

1—bouchon de vidange de l'huile; 2—couvercle d'orifice d'accès avec jauge d'huile; 3—boulon de serrage du volant; 4—bouchon de cavité du volant.

ALIMENTATION

LE ROBINET DU RESERVOIR A ESSENCE (fig. 10) est assemblé avec bols de décantation et filtres à tamis. On distingue 3 positions du petit levier du robinet:

- 1° Robinet est fermé—levier tourné vers le bas.
- 2° Robinet est ouvert—levier tourné à gauche.
- 3° Robinet est ouvert pour la consommation du carburant du réserve (0,75 l pour 20 km de route de la moto solo et 13 km de la moto-side) levier tourné à droite (repère p).

Pour nettoyer le bol de décantation, fermer le robinet et dévisser le bol 1, en extraire le tamis filtrant 2, la

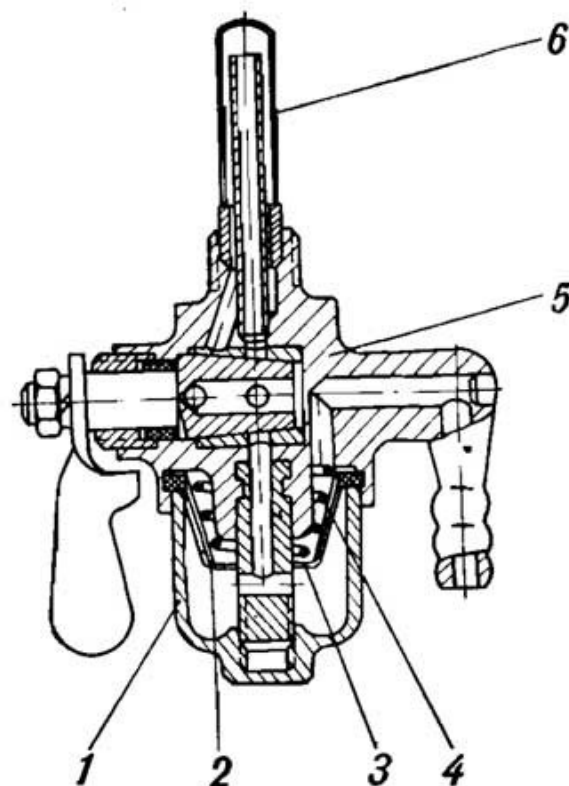
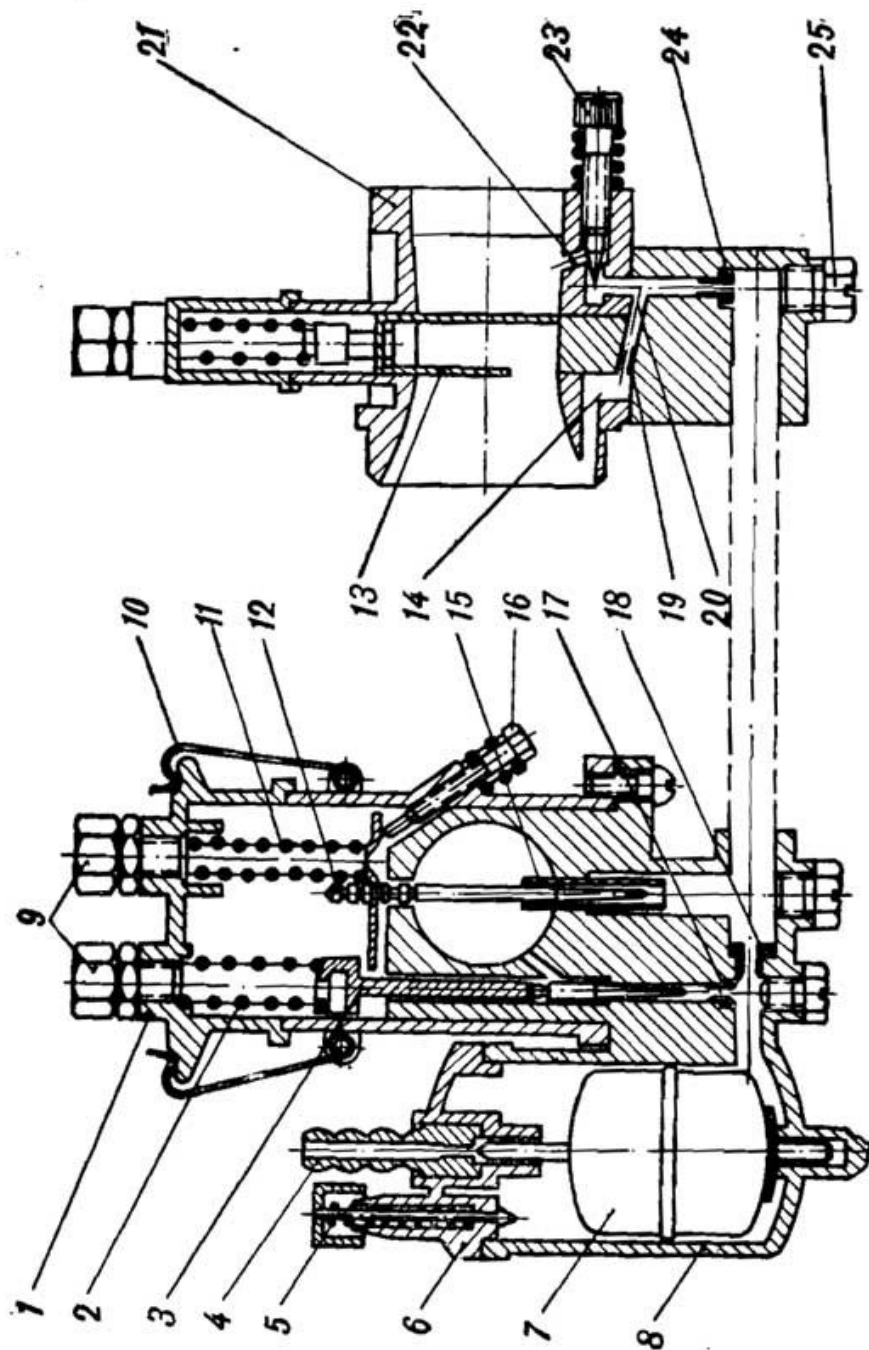


FIG. 10. ROBINET D'ESSENCE:

1—bol de décantation; 2—tamis filtrant; 3—carcasse; 4—sort; 5—corps de robinet; 6—tamis de filtre à essence.



carcasse 3 et le ressort 4. Laver ces pièces à l'essence, assembler à nouveau et reposer le robinet.

LE CARBURATEUR (fig. 11). Son entretien consiste à nettoyer et laver les pièces constituant les canaux régulièrement de façon à éliminer tous dépôts et souillures provenant de l'essence. En démontant le carburateur, se rappeler qu'il n'est possible de dévisser le gicleur principal que le boisseau levé.

Le démontage du carburateur s'effectue dans l'ordre suivant:

- démonter la tôle écran de carburateur;
- débrancher la conduite d'essence;
- enlever le couvercle de la chambre de carburation 1 avec câbles le correcteur de richesse 3, le boisseau 13 et l'aiguille de boisseau 12;
- détacher le corps de carburateur de la tubulure du cylindre et le retirer avec filtre à air;
- déposer le filtre à air;
- enlever le couvercle de la cuve à niveau constant 8;
- extraire le flotteur 7;
- déposer le corps de chambre de carburation 21 après avoir dévissé les trois vis de fixation.

Laver les pièces détachées à l'essence pure, souffler les canaux.

4

FIG. 11. COUPE SCHEMATIQUE DU CARBURATEUR K-36D:

1—couvercle du corps de chambre de carburation; 2—ressort du correcteur de richesse; 3—correcteur de richesse; 4—tubulure d'arrivée de carburant; 5—poussoir du flotteur; 6—couvercle de cuve à niveau constant; 7—flotteur avec pointeau de carburateur; 8—cuve à niveau constant; 9—butées de gaines de câbles de boisseau et de correcteur; 10—fermoir de couvercle; 11—ressort de boisseau; 12—aiguille de boisseau; 13—boisseau; 14—poche d'air; 15—pulvérisateur; 16—vis de réglage du débit; 17—gicleur correcteur; 18—gicleur principal; 19—gicleur d'air de ralenti; 20—canal d'air de ralenti; 21—corps de chambre de carburation; 22—ajutage principal d'air de ralenti; 23—vis de butée de ralenti; 24—gicleur d'essence de ralenti; 25—bouchon.

Ne pas nettoyer les gicleurs et ajutages moyennant un fil ou un objet métallique sous peine de les détériorer.

L'assemblage du carburateur s'opère dans l'ordre inverse du démontage. Une fois le carburateur assemblé et remis en place sur le moteur il convient de régler la course inopérante du boisseau et du correcteur, le ralenti et la richesse du mélange aux régimes normaux en agissant sur les butées de gaines 9.

Il est important d'effectuer tous les régimes sur un moteur tiède, le correcteur de richesse étant fermé et le filtre à air remis en place.

Pour régler le ralenti, opérer ainsi:

- dévisser la vis de réglage du débit 16 pour obtenir le régime minimal stable du moteur;
- visser la vis 23 jusqu'à ce que le moteur présente des ratés;
- dévisser ensuite la vis 23 pour que le moteur tourne rond;

— dévisser la vis 16 pour abaisser le boisseau de sorte que la vitesse de ralenti se réduise.

Le réglage étant effectué, vérifier l'accélération du moteur en actionnant brusquement la poignée tournante des gaz. Si le moteur atteint la vitesse lentement, dévisser la vis 23 à demi de tour.

Le réglage de la richesse du mélange gazeux aux régimes normaux s'obtient grâce à l'aiguille de boisseau 12; il dépend de la charge et des conditions atmosphériques. Pour effectuer le réglage déplacer l'aiguille de boisseau d'un cran vers le haut ou vers le bas.

Dans le premier cas on enrichit le mélange, dans le second, on l'appauvrit.

Les cylindres du moteur possèdent une tubulure d'admission commune ce qui rend possible un fonctionnement inégal des cylindres. Pour prévenir ce phénomène, on avait prévu un régulateur en forme de rondelle entre la tubulure du cylindre et la bride du carburateur. Le mélange s'enrichit dans le cylindre qui se trouve dans la direction de l'index du régulateur. On effectuera ce réglage sur le moteur arrêté, après avoir relâché les écrous fixant le carburateur.

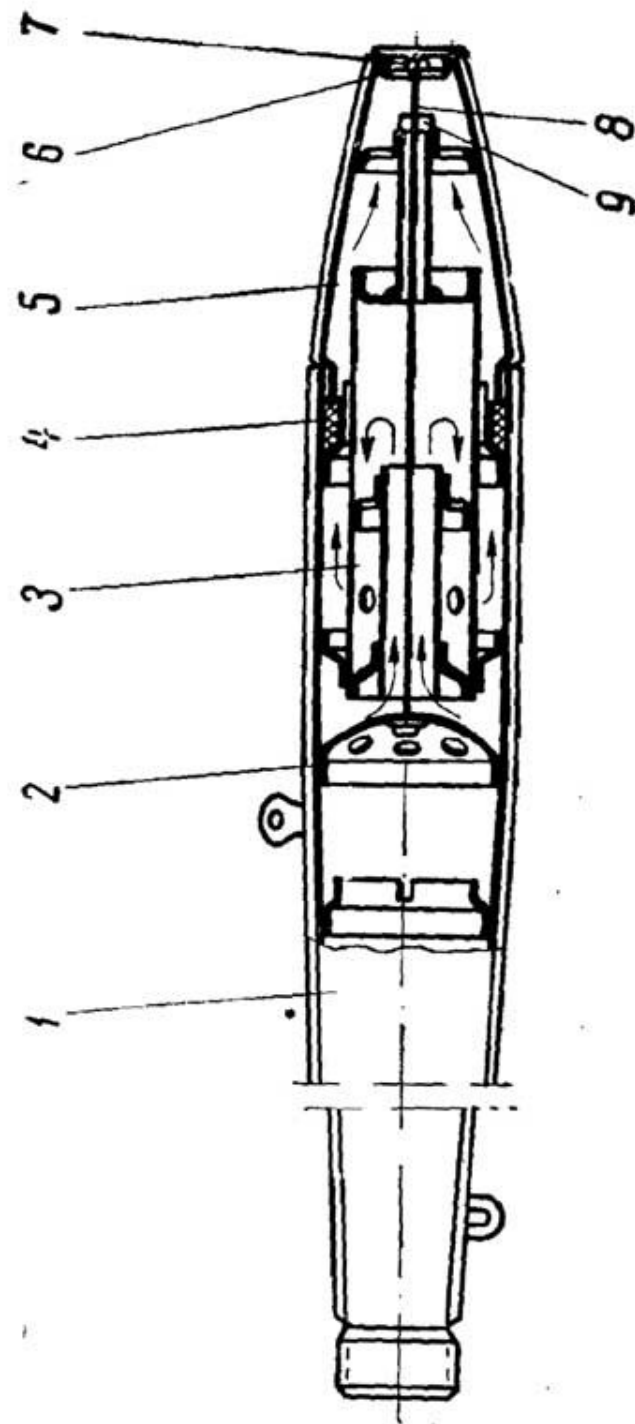


FIG. 12. SILENCIEUX:

1—gaine; 2—cloison; 3—chicanes; 4—tresse d'amiante;
5—capot terminal; 6—grille; 7—écrou de capuchon; 8—
goujon de chicane; 9—écrou du filtre acoustique.

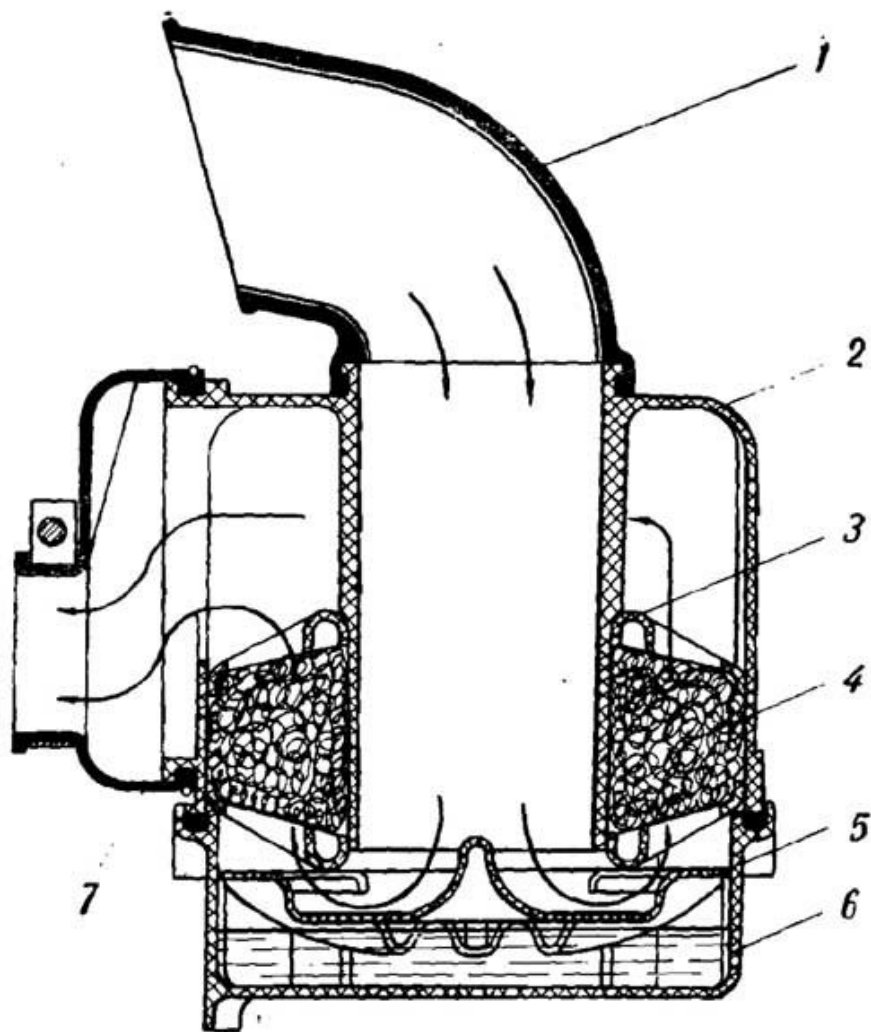


FIG. 13. FILTRE A AIR:

1—arrivée d'air; 2—corps; 3—tamis de retenu; 4—cartouche filtrante en capron; 5—tamis inférieur; 6—bain d'huile; 7—sortie vers carburateur.

Le réglage de carburateur peut être reconnu normal s'il est possible de démarrer et rouler aux 1-re et 2-e sur chaque cylindre séparément.

Pour arrêter, à tour de rôle, un des cylindres, il faut déconnecter le câble haute tension de la bougie et le mettre à la masse.

SILENCIEUX. La motocyclette est équipée de pots d'échappement silencieux (fig. 12). Pour décalaminer le filtre acoustique:

- dévisser l'écrou 7;
- déposer la grille 6;
- enlever le capot terminal 5;
- dévisser l'écrou 9;
- retirer le filtre 3 et enlever les dépôts.

FILTRE A AIR (fig. 13). Les routes poussiéreuses nécessitent un renouvellement régulier de l'huile et un lavage à l'essence de la cartouche en capron. Verser de l'huile à travers l'orifice d'entrée (fig. 14).

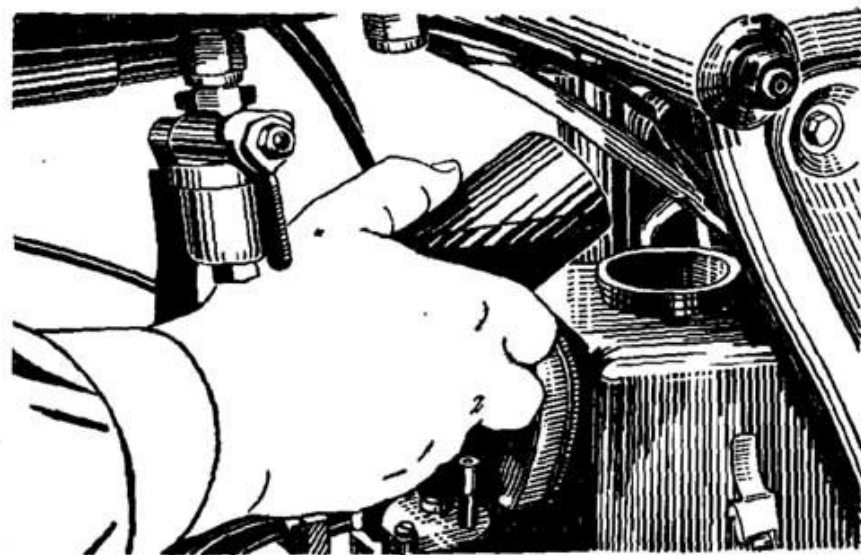


FIG. 14. REMPLISSAGE D'HUILE AU FILTRE A AIR.

PARTIE CYCLE

FOURCHE TELESCOPIQUE AV est représentée à la figure 15.

Selon les conditions d'exploitation (température ambiante) il est recommandé d'employer des huiles ou des mélanges suivants:

A température supérieur à $+20^{\circ}\text{C}$ —AKπ-10 GOST 1862—63 ou ACπ-10 GOST 1862—63

A température de 0°C à $+20^{\circ}\text{C}$ —mélange de composition suivante: 75% AKπ-10 et 25% d'huile transformateurs.

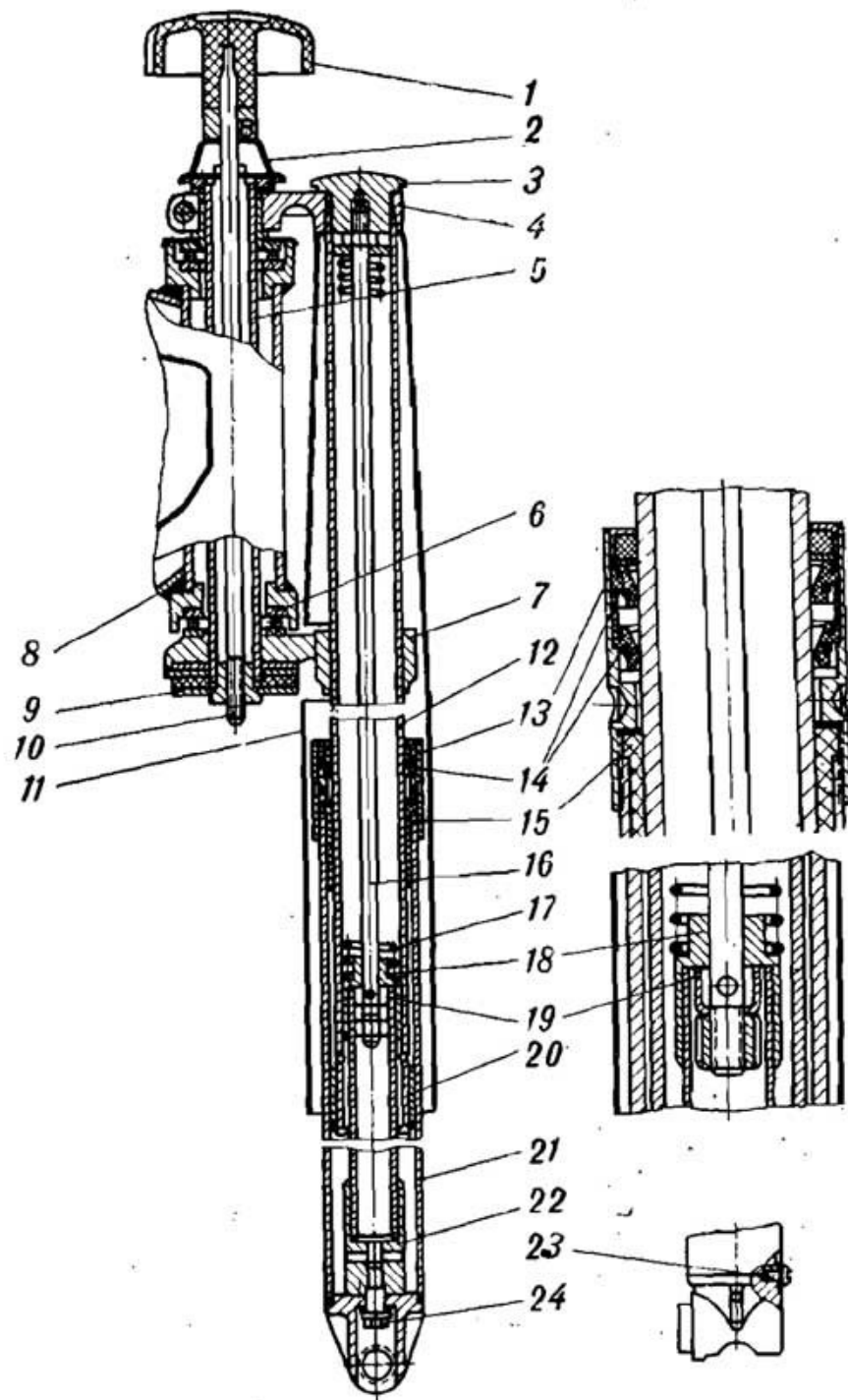
A température au-dessous de zéro employer le mélange de 15% AKπ-10 et 85% d'huile transformateurs.

L'huile AKπ-10 peut être remplacée par les autres huiles de marques étrangères recommandées pour le moteur (voir chapitre "Entretien du moteur").

Pour changer le mélange contenant dans la fourche il est nécessaire de dévisser les bouchons 3 et les vis 23, puis laisser s'écouler l'huile. Verser 0,2 l de pétrole ou d'essence dans le bras de fourche à travers l'orifice et le faire sécouer légèrement. Ceci fait, serrer les vis, verser 0,15 l de liquide dans chaque bras et visser les bouchons.

FIG. 15. FOURCHE TELESCOPIQUE:

1—réglage de l'amortisseur de direction; 2—ressort d'amortisseur de direction; 3—bouchon de serrage; 4—tête de fourche; 5—tige de colonne de direction; 6—roulement à billes n° 778706; 7—pontet inférieur; 8—cadre de la motocyclette; 9—rondelle d'amortisseur; 10—tige d'assemblage; 11—tubé cache-poussière; 12—tube portant; 13—corps de presse-étoupe; 14—presse-étoupe; 15—bague du tube d'amortisseur; 16—tige d'amortisseur; 17—ressort; 18—chapeau d'amortisseur; 19—soupape de tige; 20—bague de tube portant; 21—tube d'amortisseur; 22—support d'amortisseur; 23—vis de vidange; 24—boulon.



SUSPENSION DE ROUE AR (fig. 16). Les amortisseurs hydrauliques contiennent le liquide suivant: 50% d'huile transformateurs et 50% d'huile automobiles et tracteurs. Le remplissage s'effectue dans l'ordre suivant:

- déposer l'élément amortisseur;
- sortir la goupille et appuyer sur la gaine supérieure 4 de 10 à 15 mm;
- à travers l'espace apparu entre gaine et attache, dévisser l'attache 2 en maintenant l'écrou à l'aide d'une clé;
- déposer ensuite la gaine et le ressort 5, dévisser le corps de douille 6 et extraire la tige d'amortisseur.

ROUES. En cours de service, il importe de veiller à ce que les rayons de roues soient uniformément tendus. Dans le cas contraire, on doit effectuer le réglage. On empêchera le rayon de tourner en l'immobilisant au moyen de l'outil à dériver les maillons de chaîne. Sous la vis de cet outil on posera un serre-rayon (fig. 17).

Les rayons relâchés à 1 ou 2 filets peuvent être tendus sans déposer du pneumatique.

Pour déposer la roue avant, opérer comme suit:

- placer la motocyclette sur la béquille centrale;
- relâcher le boulon de serrage qui se trouve dans l'embout du tube télescopique de l'amortisseur gauche;
- dévisser l'axe (pas à gauche), le retirer et déposer la roue.

Pour déposer la roue arrière:

- enfoncer le poussoir de butée de selle (fig. 18);
- débrancher les connecteurs du faisceau de fils du feu arrière et des indicateurs de direction;
- dévisser l'écrou d'axe (pas à gauche), puis extraire

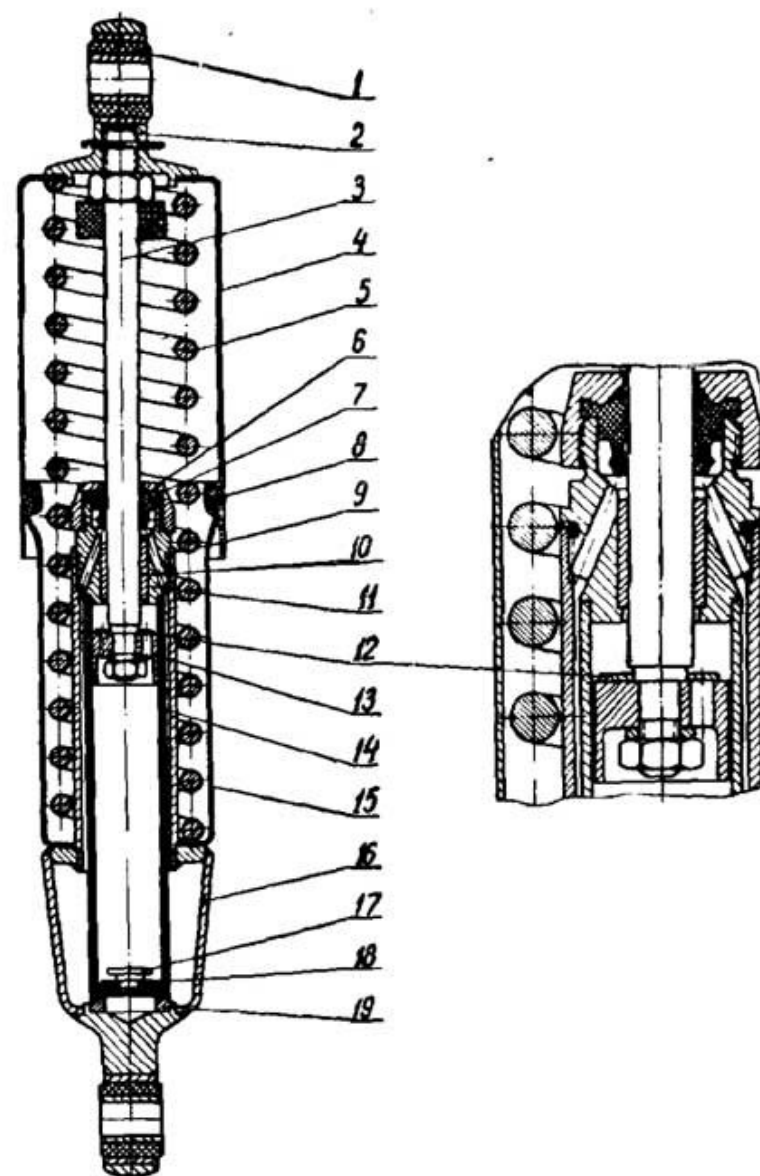


FIG. 16. SUSPENSION DE ROUE AR:

1—coussinet caoutchouc; 2—attache supérieure; 3—tige d'amortisseur; 4—gaine supérieure; 5—ressort de suspension; 6—écrou du corps de douille; 7—presse-étoupe; 8—joint; 9—joint d'étanchéité; 10—douille de tige; 11—corps de douille de tige; 12—soupape; 13—piston; 14—cylindre; 15—gaine inférieure; 16—corps de suspension; 17—limiteur de soupape inférieure; 18—soupape; 19—corps de soupape inférieure.

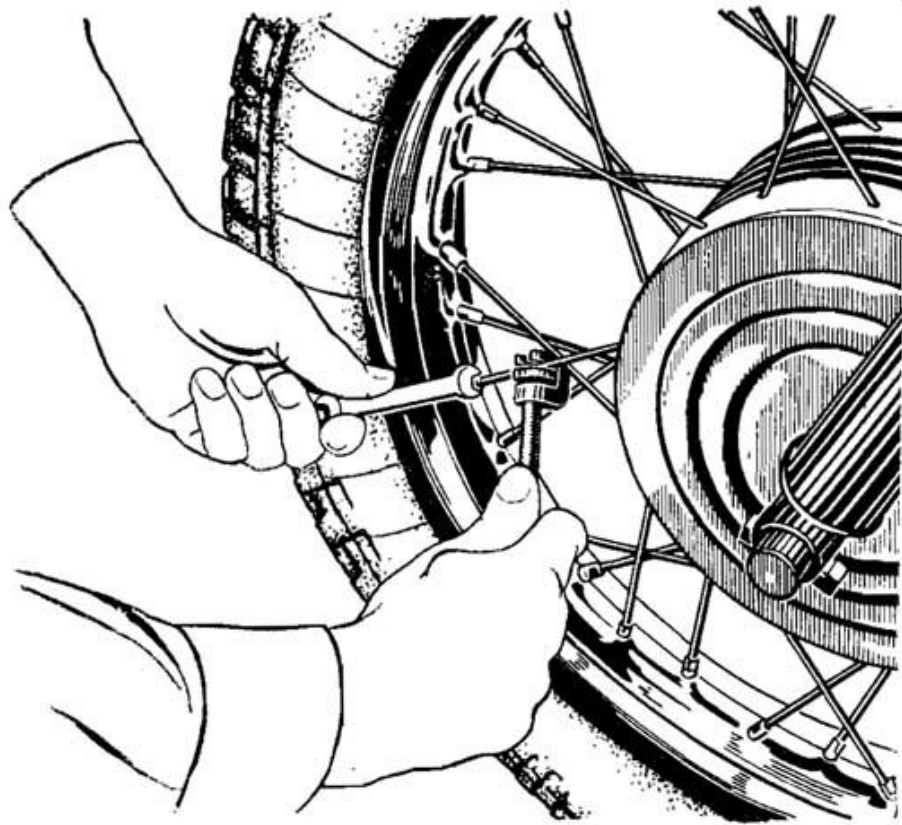


FIG. 17. REGLAGE DES RAYONS.

l'axe et la bague entretoise de ce dernier;

— retirer la roue des cannelures de moyeu, en la libérant des segments de frein.

Le remontage de la roue arrière se fait en ordre inverse. Ce-faisant, on veillera à poser la bague entretoise côté étroite vers le moyeu de roue.

Pour changer et graisser les roulements de roues, dévisser l'écrou, sortir le circlips, chasser l'ensemble des roulements et de la bague entretoise. Laver soigneusement toutes les pièces, puis graisser à la graisse ЦИАТИМ-201 et remettre le tout en place.

DEJANTAGE DU PNEUMATIQUE. Agir comme suit:

- dégonfler la chambre à air;
- dévisser l'écrou de valve, se placer les pieds sur le pneumatique et appuyer jusqu'à ce que le talon de pneumatique disparaisse sous la jante de roue (fig. 19);
- introduire trois démonte-pneus (à 10 cm l'un de l'autre) entre jante et pneumatique, côté valve;
- sortir le talon de pneumatique au moyen de l'un des démonte-pneus latéraux et accrocher ce dernier au rayon;
- extraire progressivement la totalité du talon en utilisant deux démonte-pneus;
- sortir la chambre à air à travers le jeu apparu entre la jante et le pneumatique.

REPARATION D'UNE CHAMBRE A AIR. La chambre à air est remise en bon état par vulcanisation ou par collage d'une pastille sur l'endroit endommagé.

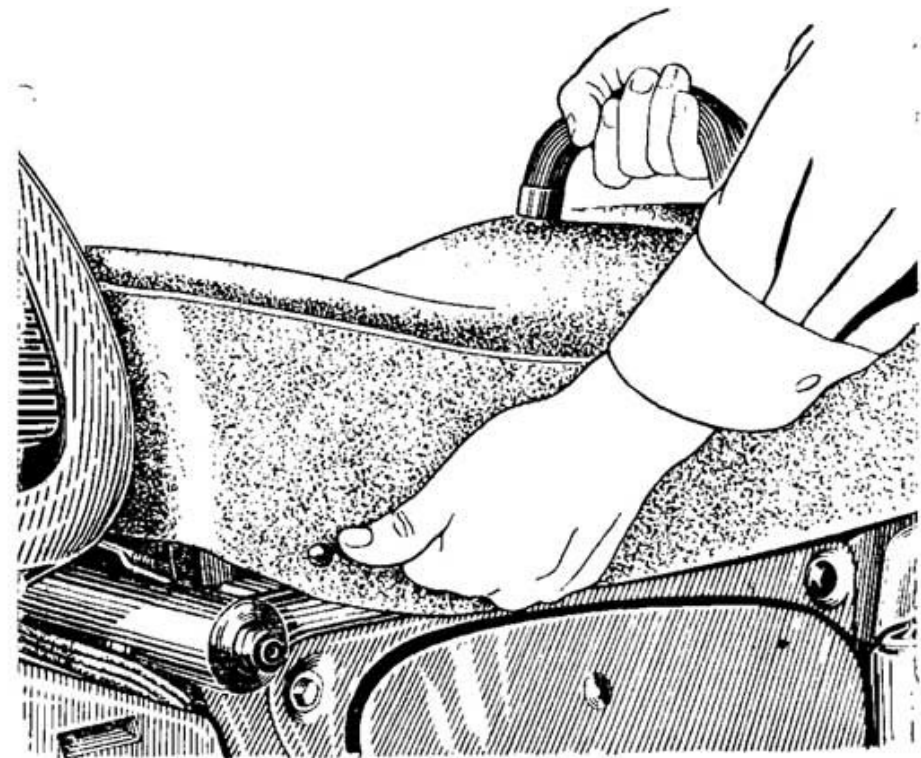


FIG. 18. DEPOSE DE LA SELLE.

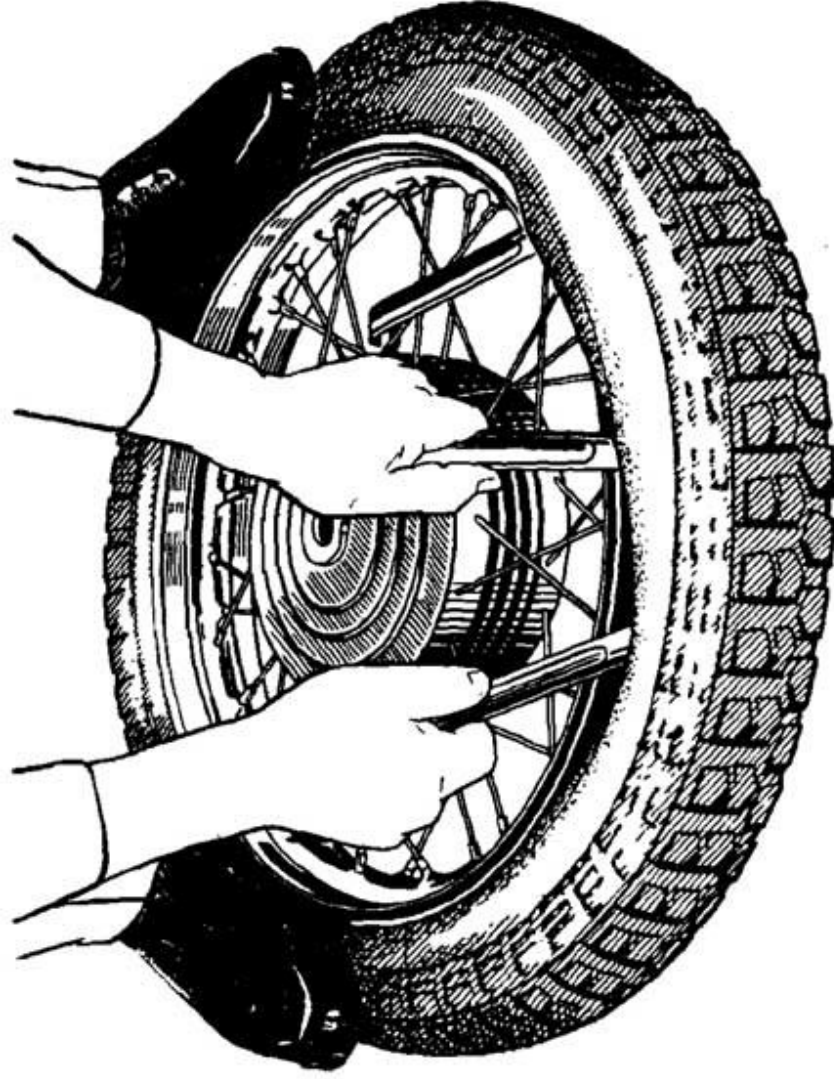


FIG. 19. DEJANTAGE DU PNEUMATIQUE.

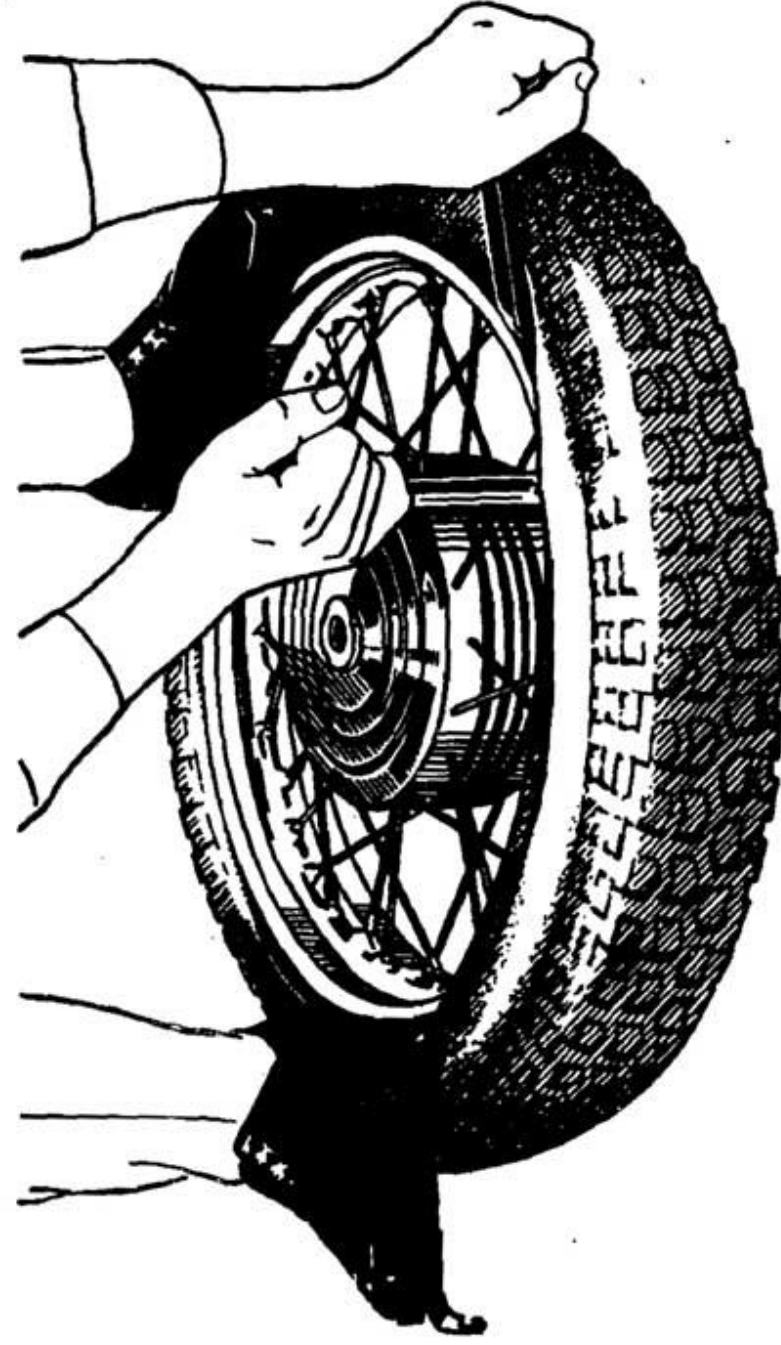


FIG. 20. RÉMONTAGE DU PNEUMATIQUE.

REMONTAGE DU PNEUMATIQUE. Avant de remettre en place la chambre à air à l'intérieur du pneumatique, d'en éloigner l'objet cause de la crevaisson.

Poudrer de talc l'intérieur du pneumatique et y introduire la chambre légèrement gonflée de sorte que la valve s'engage dans le trou de la jante de roue et visser l'écrou de quelques tours.

Passer le pneumatique sous le bord de la jante du côté opposé à la valve, comme l'indique la figure 20, et appuyer des deux pieds. Ceci faisant, veiller à ne pas coincer la chambre à air. Simultanément, engager le talon de pneumatique régulièrement sous la jante moyennant démonte-pneus placés de chaque côté de la valve. Une fois le remontage terminé, contrôler si le pneumatique s'assoit bien à sa place et gonfler à la pression recommandée.

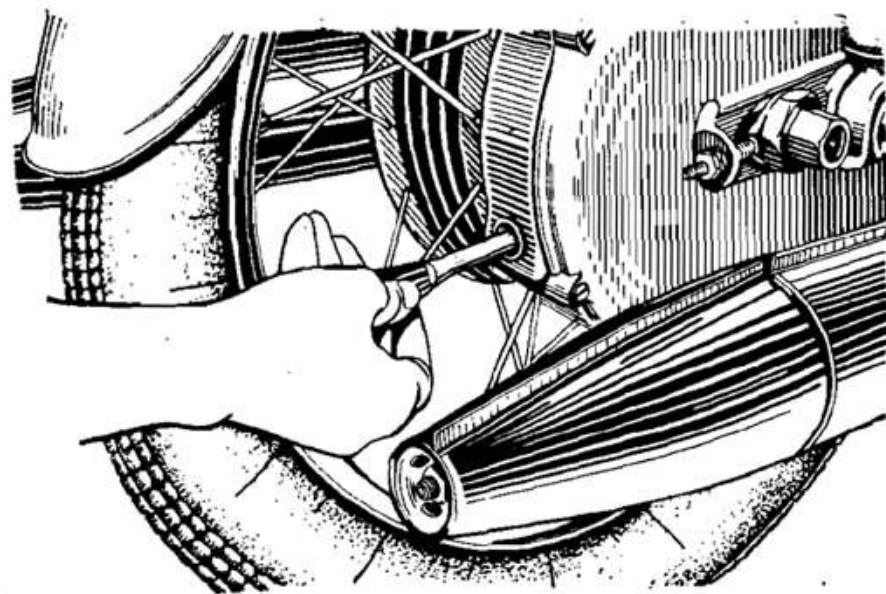


FIG. 22. REGLAGE DU FREIN AR.

Il est déconseillé de se servir de démonte-pneus de grande longueur pour ne pas endommager la tringle de talon de pneumatique en forçant.

FREINS. En cours de service il convient de procéder régulièrement au réglage des freins.

Concernant le frein à la main le flasque de frein comporte une vis spéciale (fig. 21). En la dévissant le jeu entre segments et tambour diminue.

Le réglage du frein à pied se fait moyennant la vis située dans le carter de roue à chaîne représentée à la fig. 22. Il faut visser cette vis pour réduire le jeu entre segments et tambour de frein.

Le frein à pied sera réglé de sorte qu'il entre en action dès que le bout de la pédale descend de 10 à 15 mm. Une fois le réglage achevé, placer la motocyclette sur sa béquille centrale et s'assurer que les roues tournent facilement à la main.

Il est recommandé de visiter les tambours de freins à chaque permutation des roues. Nettoyer en même temps l'intérieur des freins. Si les segments sont tuilés, laver les garnitures à l'essence pure. Après permutation vérifier l'efficacité des freins.

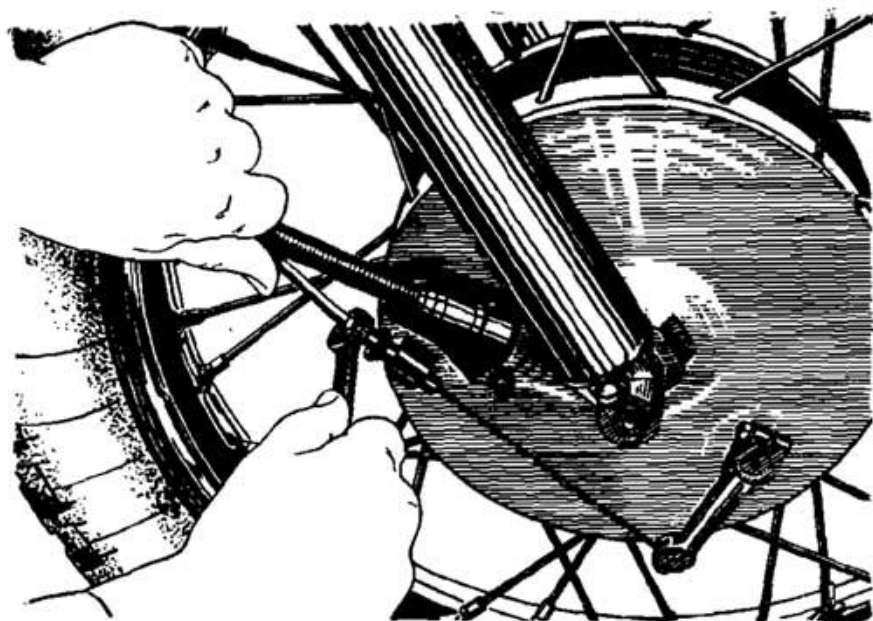


FIG. 21. REGLAGE DU FREIN AV.

Eviter tout excès de graissage sur l'axe de came pour ne pas souiller les garnitures.

PRISE D'INDICATEUR DE VITESSE. Elle constitue un réducteur dont l'entretien se ramène au graissage des pignons. Pour ce faire, déposer la roue avant, saisir le pignon de réducteur, dévisser le boulon sur tambour de frein, extraire le flexible de commande, la bague et la vis hélicoïdale. Bien laver toutes les pièces et les graisser à la graisse consistante ЦИАТИМ-201 ou "solidol". Le remontage s'effectue dans l'ordre inverse.

CHAÎNE DE TRANSMISSION SECONDAIRE. L'entretien préventif de la chaîne de roue arrière se fait dans les délais prévus au Carnet d'entretien. On doit laver et graisser ensuite la chaîne à la graisse ЦИАТИМ-201 ou "solidol".

Si la moto-side dépasse 80 à 90 km/h il est recommandé d'employer la graisse en graphite afin de prévenir l'usure des gaines caoutchouc.

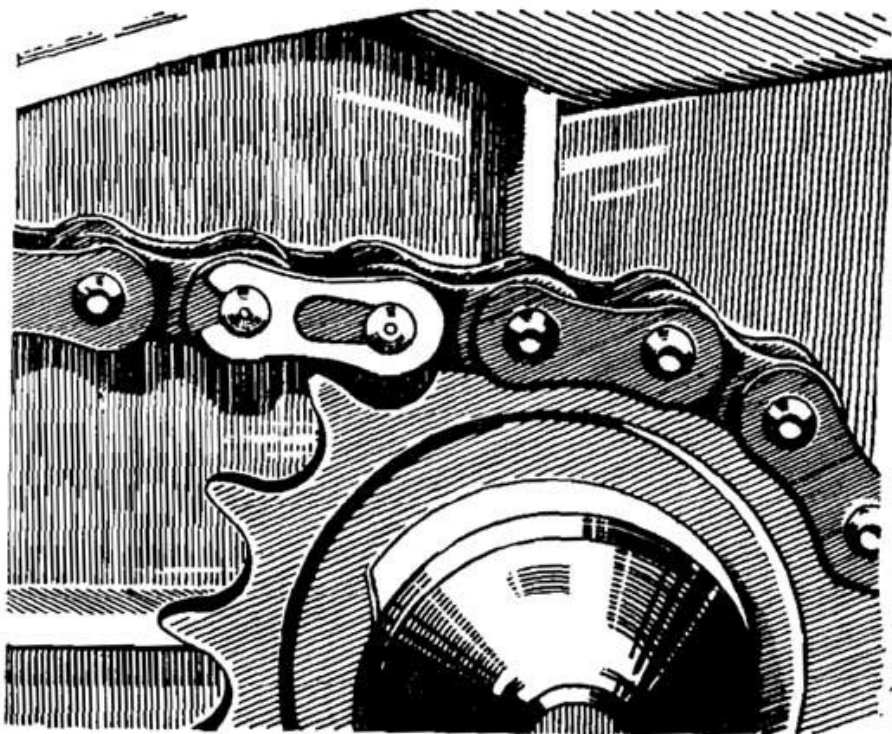


FIG. 23. RACCORDEMENT DE LA CHAÎNE.

Le raccordement de la chaîne s'effectue au moyen d'un maillon d'attache à ressort (fig. 23). La partie ouverte du ressort doit se trouver dans le sens contraire à la marche de la chaîne.

Par suite d'un allongement toujours possible, le mou de la chaîne peut dépasser 25 mm; il convient de la retendre alors. A cette fin relâcher l'écrou d'axe de roue, l'écrou de demi-axe et les contre-écrous des tendeurs, puis agir sur ces derniers pour effectuer le réglage. Pour le vérifier appuyer de la main sur la gaine caoutchouc inférieure de la chaîne.

Une fois la chaîne tendue, resserrer les écrous sus-mentionnés. Si l'allongement de la chaîne est exagéré, on pourra la raccourcir à deux maillons. **Cette opération sera obligatoirement suivie d'un réglage** du frein à pied.

Vérifier enfin la position des roues. A cet effet se placer à cinq mètres de la motocyclette, dans les plans latéraux droit et gauche de la roue arrière, s'orientant vers la roue avant. Si on remarque le dépassement du pneumatique de la roue avant d'un côté, la roue arrière est montée de travers. Il convient alors de relâcher les écrous d'axe, ajuster la position de roue moyennant les tendeurs et resserrer tous les écrous. Ceci fait, vérifier à nouveau le mou de la chaîne de transmission arrière.

ENTRETIEN DE LA PEINTURE

Il est recommandé de laver les surfaces peintes de la motocyclette au jet de l'eau. Ne pas nettoyer les poussières ou souillures avec un chiffon sec.

Ne pas employer de soude caustique, de pétrole, d'essence ni d'eau de mer.

Pour conserver le brillant de la peinture, utiliser régulièrement la composition à polir.

Afin d'éliminer les endroits endommagés procéder comme suit:

- nettoyer la surface avec un papier verre grain fin;
- essuyer avec un chiffon imbibé à l'essence pure, ensuite émailler;
- laisser sécher auprès du réflecteur ou exposer au soleil.

En cas d'épaississement de l'émail utiliser le solvant.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Equipement électrique de la motocyclette comprend:

- sources d'énergie électrique (dynamo et batterie d'accumulateurs);
- appareils de réglage (régulateur de tension);
- appareils d'allumage (rupteurs, condensateurs, bobines d'allumage et bougies d'allumage);
- appareils d'éclairage et de signalisation (phares, avertisseur, feu rouge arrière, indicateurs de direction, relais des indicateurs de direction pour la motocyclette à side-car, feux de gabarit);
- appareils de direction et de contrôle (commutateur

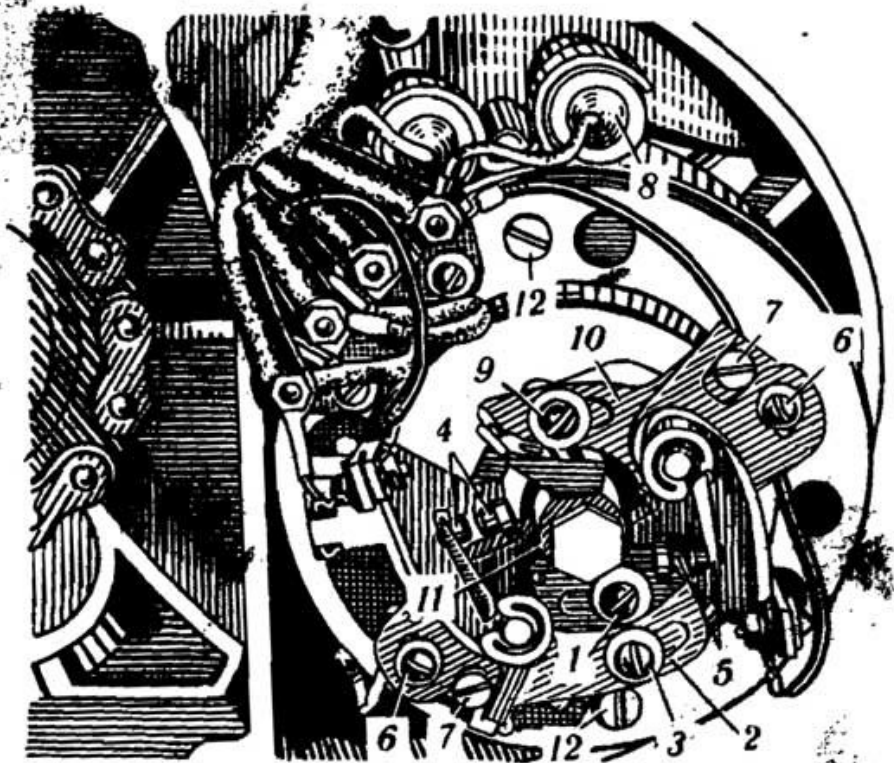


FIG. 24. DYNAMO AVEC RUPTEURS:

1, 3, 6, 9—vis de fixation; 2—platine inférieure; 3—plots de contact; 7—excentriques; 8—condensateur; 10—platine supérieure; 11—came de rupteur; 12—vis de fixation du stator.

général avec lampes-témoin, commutateur code-phare avec bouton d'avertisseur, commutateur des indicateurs de direction et contacteur de stop).

DYNAMO. La motocyclette est équipée de dynamo à excitation parallèle. Sa tension nominale est de 45 W à 1700 tr/min. Le stator comprend 6 bobines d'excitation connectées en série et porte la réglette à bornes, le porte-balais, le rupteur et le condensateur. L'induit (rotor) comprend le bobinage de 31 sections et le collecteur.

L'entretien de la dynamo consiste essentiellement à surveiller l'état du collecteur, des balais et des fils de connexion.

Le collecteur peut être nettoyé au papier verre grain fin, mais l'emploi de papier ou toile émeri est formellement contre-indiqué!

CALAGE D'ALLUMAGE. Cette opération il faut commencer sur cylindre droit et effectuer comme suit:

— faire tourner le vilebrequin par le boulon de l'induit pour l'amener en position correspondant à l'ouverture maximale des plots de contact d'un rupteur gauche (en sens de marche);

— desserrer la vis 6 (fig. 24) et faire pivoter l'excentrique 7 de façon que l'écartement des plots soit compris entre 0,4 et 0,6 mm;

— resserrer la vis 6.

Régler de la même façon l'écartement des plots de contact du second rupteur.

Ensuite:

— visser, au lieu de la bougie, la douille de calage de l'allumage et y placer un tourne-à-gauche;

— continuer la rotation du vilebrequin en sens horaire pour amener le piston dans le P.M.H.;

— tourner la douille pour faire coïncider son extrémité avec un des crans inférieurs du tourne-à-gauche. Puis en faisant tourner le vilebrequin en sens anti-horaire amener le piston à 2—2,6 mm avant P.M.H. Donc l'extrémité de la douille de calage doit coïncider avec un cran suivant du tourne-à-gauche;

— relâcher les vis 3 et 9, puis faire tourner la platine 2 de rupteur de sorte que le début d'ouverture se produise à ce moment;

— resserrer la vis 3.

Pour caler l'allumage du second cylindre, relâcher la vis 1 et opérer de la même façon en tournant enfin la platine 10 de l'autre rupteur.

— resserrer les vis 1 et 9.

On notera que le début d'ouverture des plots peut être déterminé moyennant une lampe électrique 6 volts branchée à la masse et à la borne du linguet de rupteur. La lampe reste éteinte tant que les plots sont fermés et s'allume au moment de l'ouverture du contact.

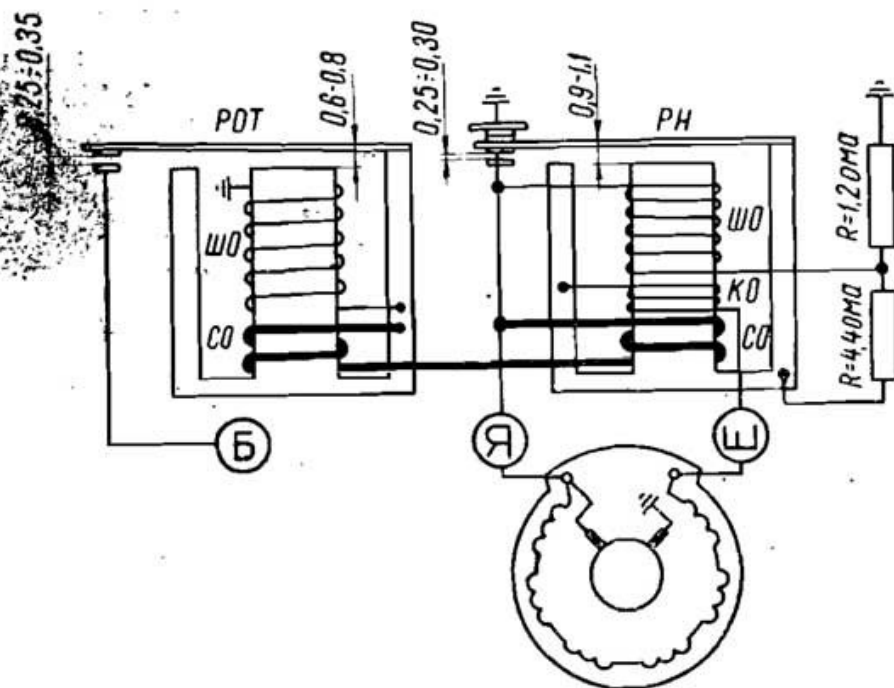


FIG. 25. SCHEMA DU REGULATEUR A DEUX ELEMENTS:

POT—conjoncteur-disjoncteur; PH—régulateur de tension; ШО—enroulement shunt; КО—enroulement compensateur.

Cet instant se détermine également sans lampe, avec moins d'exactitude, il est vrai. A cet effet on engage une feuille de papier à cigarette entre les plots. Quand le contact est fermé, la pression du ressort de linguet retient la feuille; celle-ci est libérée à la main au moment de l'ouverture. Il est à souhaiter que le moment d'avance à l'allumage soit égal pour les deux cylindres.

REGULATEUR. Il comprend deux éléments: régulateur de tension et relais à retour de courant. Le régulateur à deux seuils est conçu pour le maintien de la tension de dynamo aux limites données.

Le relais à retour de courant sert à brancher automatiquement la dynamo aux réseaux au moment que la tension de dynamo est égale ou dépasse celle-ci de la batterie d'accumulateurs et débrancher la dynamo du réseau quand sa tension est inférieure à celle-ci de la batterie d'accumulateurs. Le régulateur est réglé une fois pour toutes et ne nécessite aucun entretien. Ne pas toucher au plomb et ne pas effectuer le réglage pendant la période de garantie. Il convient de veiller à ce que les fils arrivant au régulateur soient toujours bien connectés avec un faisceau des fils. Le schéma de principe du régulateur est reproduit sur la fig. 25.

BATTERIE D'ACCUMULATEURS. Elle sert à alimenter en énergie électrique les consommateurs de la

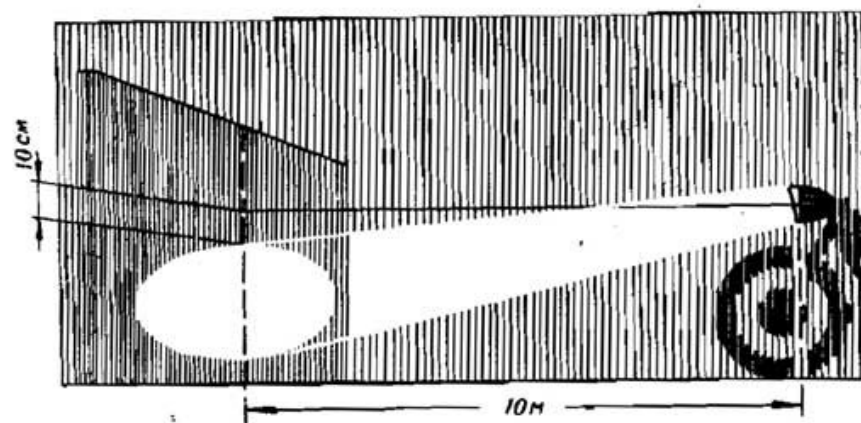


FIG. 26: REGLAGE DU PHARE.

motocyclette. Tout ce qui concerne le service et l'entretien des accumulateurs se apporter à la Notice qui les concerne. Le pôle négatif de la batterie doit être connecté à la masse.

APPAREILS D'ECLAIRAGE ET DE SIGNALISATION

PHARE. Il comprend une lampe de phare-code et une lampe de stationnement.

Le réglage du phare se fait dans le but de ne pas éblouir les conducteurs des véhicules croisés, le commutateur du guidon étant en position "code" (fig. 26).

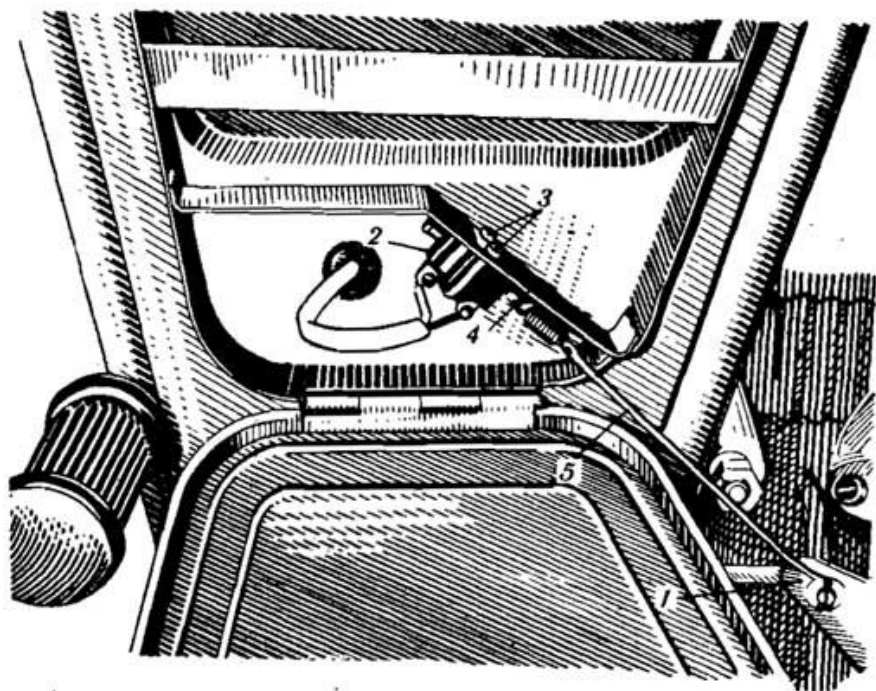


FIG. 27. RÉGLAGE DU CONTACTEUR STOP:

1—levier du frein à pied; 2—boîte du contacteur de stop; 3—écrous de fixation; 4—support; 5—tringle de commande.

Symboles des schémas de câblage

Symbole	Type	Dénomination	Q-té	
			3	4
Б	3-MTP-10	Batterie d'accumulateurs		1
В1	П-25А	Commutateur code		1
В2	П-201	Commutateur des indicateurs de direction		1
В3	ИЖ сб. 38—0	Contacteur de stop		1
Г	Г36М8	Dynamo		1
Зв	С-37	Avertisseur		1
Л1	А6-0,25	Lampe-témoin		1
Л2	А6-0,25	Lampe de point mort		1
Л3	А6-2	Lampe d'indicateur de vitesse		1
Л4	А6-2	Lampe de stationnement		1
Л5	А6-2	Lampe de feu avant de side		1
Л6-Л7	А6-3	Lampe de feu arrière		1
Л8-Л11	А6-6	Lampes des indicateurs de direction		2
Л12-Л13	А6-15	Lampe de feu stop		5
Л15	А6-32-32	Lampe de phare code		2
Л14	А6-15	Lampe d'indicateur de direction de side		1

1	2	3	4
Пр Р1 Р2	П-351202 сб. 40 ИЖ РР1 сб. 0 ИЖ РП-1С	Fusible Régulateur Relais des indicateurs de direction	1 1 1
Рр1-Рр2 Тр1-Тр2 Ф1 Ф2-Ф3	А 7,5 УС ИЖ-56 сб. 39 ФГ38-Г1 ou ФГ138-Б ФП-230	Bougie d'allumage Bobine d'allumage Phare	1 2 2
Ф4-Ф7 Ф8	ИЖ-УП1 ИЖ-УП	Feu arrière Indicateurs de direction Indicateurs de direction Indicateur de direction de side	1 2 2 2
Ф9 КН		Feu avant de side Borne de contact de point mort	1 1 1
1 2	ИЖЮ-3 сб. 24—3 ИЖЮ-3 сб. 24—4	Fils de feu arrière Faisceau principal des fils	1
3 4 5	ИЖЮ-3 сб. 24—9 ИЖЮ-3 сб. 24—11 ИЖЮ-3 сб. 24—20	Fil de commutateur code Fil avertisseur - bouton Fils de commutateur des indicateurs de direction	1 1 1 1 1

7	ИЖЮ-3 сб. 24—22	Fil d'indicateur de direction gauche	1
8	ИЖЮ-3 сб. 24—23	Fil d'indicateur de direction droit	1
9	ИЖЮ-3 сб. 24—8	Faisceau des fils de dynamo assemblé	1
10	ИЖЮ-3 сб. 24—15—1	Fils des bobines d'allumage et d'avertisseur	1
11	ИЖ-56 сб. 24—1—4	Fil d'accumulateur "plus" assemblé	1
12	ИЖ-56 сб. 24—3—2	Fil d'accumulateur "plus" avec capôt de fusible	1
13	ИЖ-56 сб. 24—4—2	Douille de prise de courant "moins"	1
14	ИЖ-56 сб. 24—17—2	Fil haute tension assemblé	2

Couleurs des fils

Couleur	Symbole	Couleur	Symbole
Blanc	Бл	Bleu	Гл
Rouge	Кр	Orange	Ор
Vert	Зл	Violet	Фл
Jaune	Жл	Gris	Ср
Brun	Крч	Rose	Рз
Noir	Чр		

CONTACTEUR DE STOP. Il sert à brancher l'éclairage au moment de freinage. Il convient de le régler si la position de la pédale de frein arrière a été modifiée. Dans ce but déplacer le boîtier après avoir relâché le collier (fig. 27). La lampe s'illumine lors de déplacement de la pédale de frein de 10 à 15 mm.

Lors d'exploitation de la moto-side débrancher les feux droits des indicateurs de direction. Brancher le feu d'indicateur de direction de side au lieu de ces derniers. Ceci faisant, veiller à ce que la cosse de câble du feu de side soit connectée à la prise qui se trouve sous la selle.

Débrancher le feu avant droit d'indicateur de direction dans le phare. Les fils des feux droits de la machine et du feu de side sont gris.

RESEAU D'EQUIPEMENT ELECTRIQUE. Pour cela utiliser des fils de marque ПГБА à isolation de différentes couleurs.

L'utilisateur est prié de se apporter aux schémas des figures 28 et 29 pour tout ce qui concerne les questions de câblage. Le câblage incorrect provoquera la mise hors de service des appareils électriques.

SIDE

Le side modèle БП-1 comprend les ensembles suivants:

- le cadre tubulaire 1 muni d'élément oscillant de suspension de roue (fig. 29), l'amortisseur hydraulique 2, les serrages à rotules et les tringles;

- la roue avec frein 3, actionné à l'aide de la pédale de frein arrière par l'intermédiaire de câble;

- la carrosserie à capot coulissant et pare-brise, le dossier et le siège amovibles et le repose-pied renversible, prévu à la partie avant de la carrosserie.

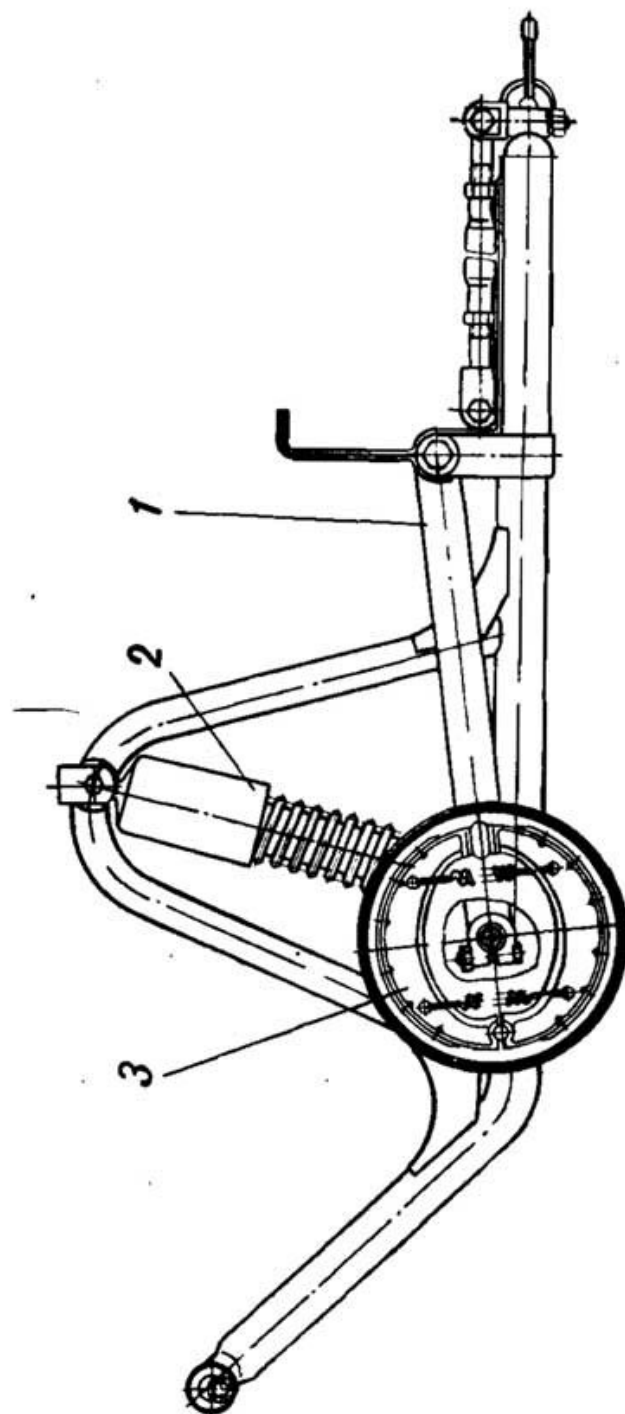


FIG. 30. CADRE DE SIDE.

Pour raccorder le side à la moto procéder comme suit:

1° Placer les supports assurant le parallélisme par rapport au terrain côté gauche de side.

2° Introduire les serrages à rotules sur le cadre de side comme l'indique la figure 30 et les serrer, au préalable.

3° Relâcher les vis de serrage à rotules et en déplaçant la machine vers le side introduire dans ces derniers les supports sphériques et serrer les vis.

4° Sur le cadre de la machine attacher les tringles avec les supports, raccorder le câble de frein de roue de side au levier de frein arrière. A cette fin: fixer la butée de câble de frein comprise dans le lot de pièces de side sur l'axe de fourche oscillante et le boulon de fixation du moteur puis déposer la machine de la béquille centrale (fig. 32).

Afin d'assurer une bonne maniabilité et minimiser l'usure des pneus il est nécessaire de régler le pincement, l'angle de carrossage des roues de la motocyclette et de side ainsi que le fonctionnement de frein moyennant des pièces rectangulaires en bois qu'on applique aux roues à la hauteur de 90 à 100 mm du sol.

La distance B doit être inférieure à 5 à 10 mm de la distance A. Le réglage du pincement s'effectue par le déplacement de serrage à rotules avant dans le cadre de side (fig. 31).

Régler l'angle de carrossage ($0^{\circ}30'$ à $2^{\circ}30'$) en variant la longueur des tringles. A cette fin on applique la règle de 500 à 600 mm de longueur côté gauche de la roue avant et on descend l'aplombe du point supérieur de contact de la règle avec le pneu. La distance entre l'aplomb et l'extrémité inférieure de la règle doit être entre 5 et 20 mm.

Régler le frein de side de manière que le freinage de sa roue commence à quelque retard du moment de freinage de roue arrière.

Le réglage de frein se fait par la vis de réglage vissée au bossage fileté du couvercle de frein de la roue de side.

Ne pas régler et attacher le side que sur le sol plan. Si la moto tend à devier à droite, on augmentera le carrossage; si elle dévie à gauche, on le diminuera.

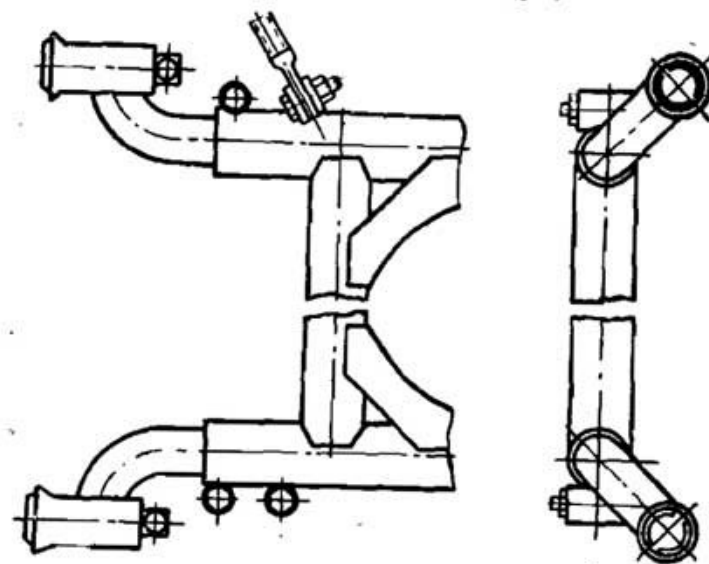


FIG. 31. SCHEMA DE FIXATION DES SUPPORTS SUR LE CADRE DE SIDE

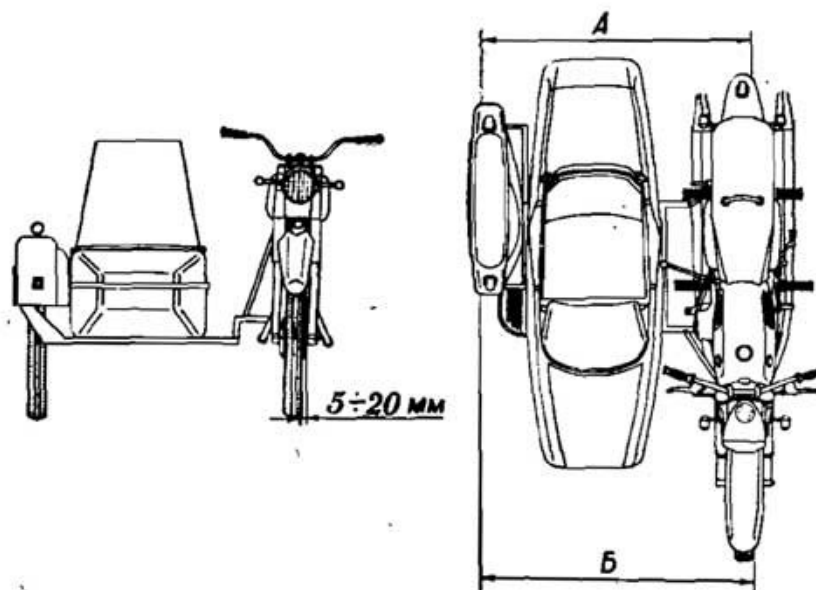


FIG. 32. POSITION ET REGLAGE DE SIDE

Pour fixer le pare-brise de side il est nécessaire de relâcher les boulons de la bande de serrage, extraire les garnitures, puis introduire le pare-brise dans la rainure apparue entre la bâche disposée sur le rebord du capot et la bande de serrage, puis resserrer les vis de cette dernière. La partie supérieure de carrosserie (capot) type couissant assure le confort du passager. Pour ouvrir le capot, il est nécessaire de presser sur le bouton; et au contraire, pour fermer, mettre les mains sur les poignées et déplacer énergiquement le capot dans la position extrême arrière.

Le capot est amovible. Pour le déposer il est indispensable d'enlever le siège à dossier, écarter le panneau latéral gauche de carrosserie (avec la poche), déposer le ressort de tube de guidage du capot.

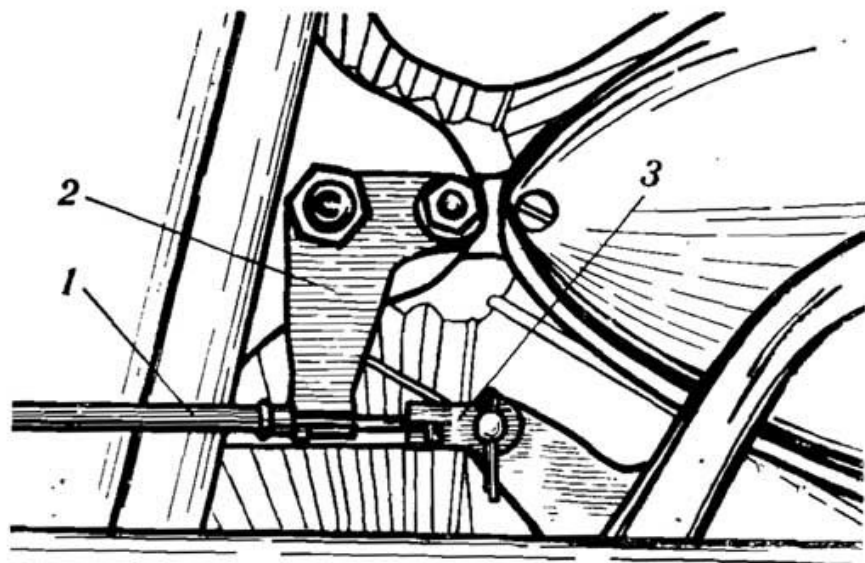


FIG. 33. MONTAGE DU CÂBLE DE FREIN:
1—câble de frein; 2—butée de câble; 3—embout.

Dévisser les deux écrous fixant le montant de guidage avant (sur le support de la partie avant de carrosserie). Déplacer le capot en arrière, détacher le montant de guidage avant du tube, puis enlever la partie avant du capot après l'avoir désaccouplé des guidages arrière des tubes et des douilles, en déplaçant en haut et en avant.

Le remontage s'effectue en ordre inverse.

Préservation et stockage

Durant la saison froide la motocyclette se place sur sa béquille centrale dans un local sec, et l'on applique un traitement préventif.

Il est contre-indiqué de magasiner la motocyclette à proximité d'acide, de bases, d'engrais chimiques et d'autres produits ou agents agressifs.

Avant l'encoconnage nettoyer et dérouiller toutes les pièces de la machine, laisser fonctionner le moteur après avoir fermé le robinet du réservoir d'essence pour vider la cuve à niveau constant du carburateur. Déposer la batterie d'accumulateurs.

Verser 25 à 30 cmc d'huile automobiles et tracteurs dans chaque cylindre à travers le trou de bougie, puis actionner le kick-starter en faisant tourner le vilebrequin afin de bien graisser la paroi intérieure du cylindre.

Enduire d'une couche de vaseline tous les chromes et les pièces galvanisées.

Graisser tous les ensembles comportant les graisseurs à bille conformément à la Notice.

Obturer de papier huilé les orifices des silencieux et l'entrée d'air du filtre.

Avant de remettre la motocyclette en route, effectuer tous les travaux prévus au chapitre "Préliminaires de mise en service".

DÉPANNAGE

Symptômes	Cause probable
-----------	----------------

Moteur

Le moteur ne part pas	L'essence n'arrive pas au carburateur. La manque d'essence
	La bougie est encrassée ou détériorée
	Il y a trop de condensat de carburant dans le carter de manivelle
Le moteur ne part pas ou démarre difficilement, à des ratés	Le pointeau du flotteur de carburateur est encrassé ou présente un défaut d'étanchéité
	Les plots du rupteur sont souillés
	L'écartement entre les plots de rupteur est détérioré
	Le ressort du linguet de rupteur est à la masse
	Le condensateur est détérioré

Dépistage	Remède
-----------	--------

Lorsqu'on enfonce le poussoir de flotteur, l'essence ne s'écoule pas de la cuve du carburateur	Démonter et nettoyer le système d'alimentation
	La nettoyer ou changer
Les bougies sont mouillées, l'isolant humide	Fermer le robinet du réservoir, dévisser les bougies, faire tourner le vilebrequin, nettoyer ou remplacer les bougies
L'essence fuit du carburateur, le moteur produit des fumées et manque de puissance	Nettoyer le pointeau du flotteur
Vérifier s'il se produit une étincelle à la bougie et l'écartement au moyen d'une jauge d'épaisseur	Nettoyer les plots et régler l'écartement
S'en assurer de visu	Éliminer ce défaut
Il se produit une formation intense d'étincelles aux plots du rupteur, allumage branché; l'étincelle à la bougie est trop faible ou inexistante	Remplacer le condensateur

Symptômes	Cause probable
	La bobine d'allumage est défaillante. La bougie est détériorée
	Il y a l'humidité entre le capuchon de fil haute tension et l'isolant de la bougie
Le moteur s'arrête bientôt après le démarrage	L'évent du bouchon du réservoir à essence est bouché
Le moteur tourne irrégulièrement, en charge, manque d'essence	L'aiguille est tombée dans la chambre de carburation. Les gicleurs du carburateur sont bouchés
	Le corps de presse-étoupe est insuffisamment appliqué contre le carter
	On observe un retard à l'allumage
	Le mélange gazeux est riche
Le moteur cogne en charge	Ce défaut est imputable à une avance à l'allumage ou à un mélange gazeux pauvre

Dépistage	Remède
Des ratés apparaissent dans le moteur chaud	Remplacer la bobine et la bougie
S'en assurer de visu	Essuyer avec la serviette sèche l'isolant de la bougie et la surface interne du capuchon
Le moteur fonctionne normalement bouchon dévissé	Curer l'évent
S'en assurer de visu	Remettre l'aiguille en place et la fixer Démonter le carburateur et curer des gicleurs
Du condensat d'essence s'accumule sur la dynamo. Le moteur "galope"	Déposer la dynamo et serrer les vis du corps de presse-étoupe
Le moteur manque de puissance, les pipes d'échappement surchauffent, des détonations se produisent dans le carburateur	Caler l'allumage
Des explosions se produisent dans les pots d'échappement, accompagnées de fumées abondantes	Régler le carburateur
En charge on entend un cliquetis métallique dans le moteur	Caler l'allumage ou régler le carburateur

Symptômes	Cause probable
-----------	----------------

Transmission AV et embrayage

L'embrayage patine	La commande d'embrayage est dérégulée
L'embrayage broute (absence de débrayage complet)	Les vis fixant le couvercle droit du carter sont relâchées

Forche télescopique AV

La fourche cogne	La quantité ou la viscosité de l'huile contenue dans les amortisseurs hydrauliques sont insuffisantes
Fuite de l'huile des bras de fourche	Défaut de fixation du corps de presse-étoupe ou encrassement de manchette de presse-étoupe
Le serrage d'amortisseur n'est pas réglable	Le disque de frein tombe derrière l'extrémité de l'arbre de colonne de direction

Freins

Le frein à main ou à pied ne tient pas	La course inopérante du levier ou de la pédale de frein est exagérée. Les segments des freins sont usés
--	---

Dépistage	Remède
-----------	--------

	Régler l'embrayage
La garde à l'embrayage est exagérée	Bien visser le couvercle droit du carter et régler l'embrayage
	Rajouter de l'huile ou changer le mélange en l'adaptant aux conditions de service
S'en assurer de visu	Serrer le corps de presse-étoupe ou le laver
Le freinage de guidon n'est pas réglable par l'amortisseur de direction	Centrer le disque inférieur d'amortisseur de direction sur l'arbre de colonne de direction, puis visser la poignée d'amortisseur de direction.

Régler les segments des freins, les laver à l'essence pure et essuyer à sec. En cas d'usure prononcée poser des rondelles de réglage

Symptômes	Cause probable
-----------	----------------

Dynamo, régulateur, batterie

La clé d'allumage étant en position "2", la lampe-témoin rouge est éteinte. L'avertisseur ne marche pas

La lampe s'allume faiblement

La lampe-témoin rouge est allumée lorsque le moteur fonctionne à tous régimes

La clé d'allumage étant en position "2", la lampe-témoin s'allume par intermittence, le moteur fonctionnant aux régimes moyens

Les filements des lampes brûlent régulièrement

Il y a un mauvais contact aux bornes de la batterie d'accus, ou bien le fusible a brûlé

La batterie est déchargée

Le balai de dynamo est coincé dans son logement

Il y a un défaut de contact à la connexion du balai, le ressort du balai s'est avachi. La dynamo ne fonctionne pas

Il y a un défaut de polarité à la dynamo

Le régulateur à deux éléments est dérégulé

Le régulateur délivre une tension trop élevée

Dépistage	Remède
-----------	--------

Nettoyer les connexions, les enduire de vaseline, changer le fusible

Recharger la batterie

Éliminer ce trouble de fonctionnement

S'en assurer de visu

Remplacer le balai. Contrôler, l'élasticité du ressort, le changer au besoin

L'allumage étant branché commutateur général, court - circuiter brièvement (1 à 2 sec) les bornes "B" et "A" dans le phare

Le contrôler au volt-mètre

Faire réparer en atelier spécialisé

Le contrôler au volt-mètre

Faire réparer le régulateur en atelier

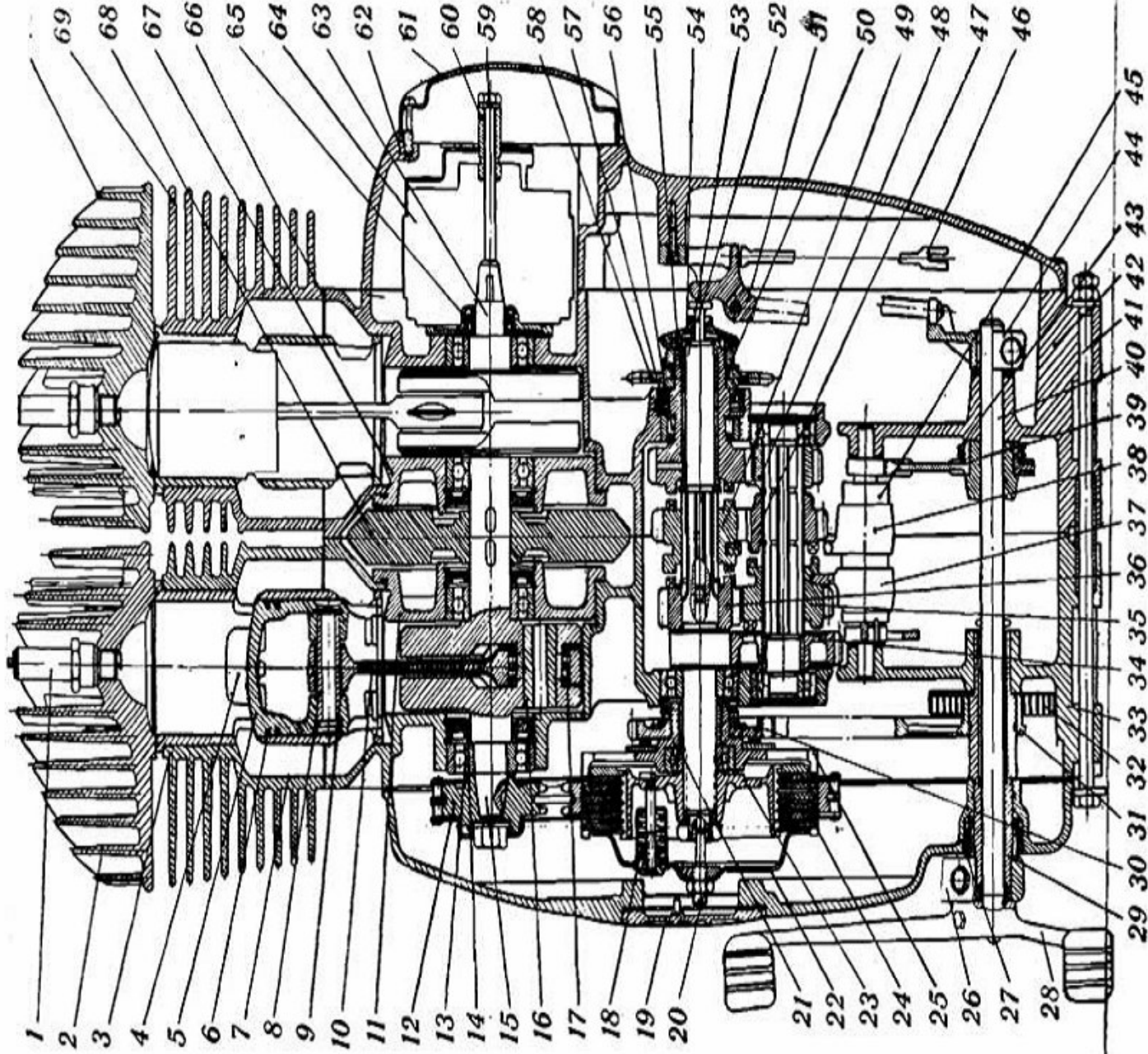


FIG. 6. VUE EN COUPE DU MOTEUR ET DE LA BOÎTE DE VITESSES:

1—bougie d'allumage; 2—culasse gauche; 3—cylindre gauche; 4—lumière d'échappement; 5—piston; 6—segment de piston; 7—canal de transfert; 8—axe de piston; 9—douille du pied de bielle; 10—bielle; 11—couvercle gauche du carter des manivelles; 12—roue à chaîne menante; 13—roulement à billes n° 304; 14—presse-étoupe gauche; 15—soie gauche du vilebrequin; 16—maneton; 17—roulement à rouleaux de la tête de bielle; 18—ressort de l'embrayage; 19—couvercle d'orifice d'accès; 20—vis de réglage de l'embrayage; 21—roulement à billes n° 104; 22—plateau de pression d'embrayage intérieur; 23—tambour d'embrayage intérieur; 24—disques d'embrayage; 25—tambour d'embrayage extérieur; 26—de kick-starter 27—couvercle gauche du carter; 28—sélecteur de vitesses au pied; 29—arbre de kick-starter; 30—pignon de kick-starter; 31—secteur de kick-starter; 32—ressort; 33—demi-carter gauche; 34, 35, 36, 47, 48, 49—pignons de la boîte de vitesses; 37, 38—fourches de changement de vitesses; 39—secteur de changement de vitesses; 40—arbre du mécanisme de changement de vitesses; 41—boulon; 42—demi-carter droit; 43—ressort; 44—came de débrayage automatique; 45—arbre de changement de vitesses; 46—levier de câble d'embrayage; 50—écrou fixant la roue à chaîne; 51—levier de débrayage automatique; 52—tige de débrayage; 53—arbre primaire; 54—chapeau; 55—arbre secondaire; 56—roulement à rouleaux n° 192906; 57—presse-étoupe d'arbre secondaire; 58—roue à chaîne d'arbre secondaire; 59—boulon central de fixation de dynamo; 60—came du rupteur; 61—couvercle de dynamo; 62—couvercle droit du carter; 63—soie droite de vilebrequin; 64—dynamo; 65—presse-étoupe droit; 66—joint du cylindre; 67—couvercle droit du carter des manivelles; 68—volant; 69—cylindre droit; 70—culasse droite.

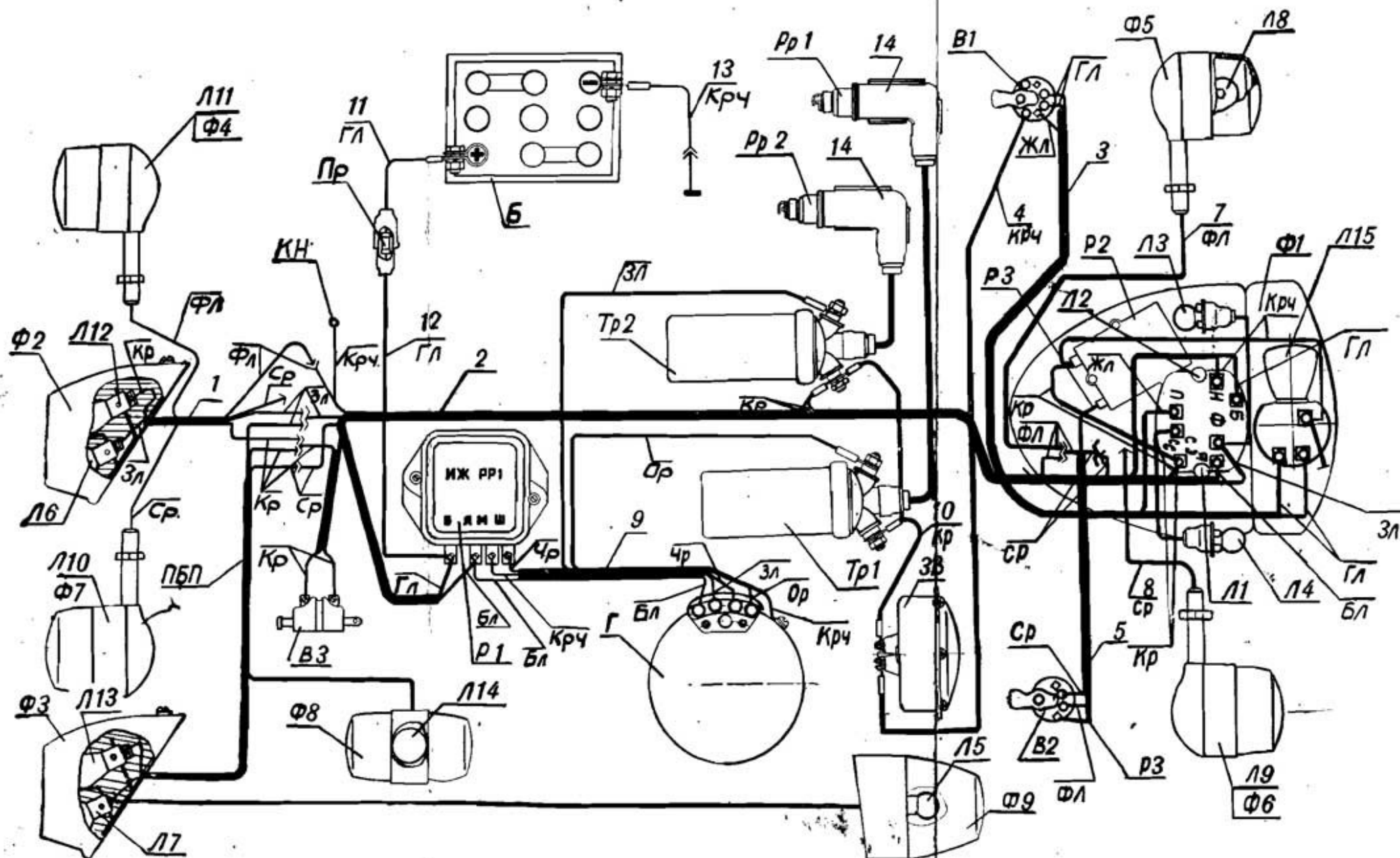


FIG. 28. SCHEMA DE CÂBLAGE ELECTRIQUE DE LA ИЖ-Ю-3К (ИЖЮ-3). Voir pages 45—47.