

MOTOCYCLETTE

JAWA

250 ccm

DÉSCRIPTION ET INSTRUCTIONS DE SERVICE
ET D'ENTRETIEN

FABRICATION:

ZBROJOVKA BRNO



ENTREPRISE NATIONALE

VENTE:

KOVO

SOCIÉTÉ ANONYME POUR LE COMMERCE DES MATIÈRES PREMIÈRES,
DES PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET DES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
PRAHA • TCHÉCOSLOVAQUIE • CABLES: KOVOMOTOR PRAHA

MOTOCYCLETTE

JAWA

250 ccm

DÉSCRIPTION ET INSTRUCTIONS DE SERVICE
ET D'ENTRETIEN

FABRICATION:

ZBROJOVKA BRNO



ENTREPRISE NATIONALE

VENTE:

KOVO

SOCIÉTÉ ANONYME POUR LE COMMERCE DES MATIÈRES PREMIÈRES,
DES PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET DES CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES
PRAHA • TCHÉCOSLOVAQUIE • CABLES: KOVOMOTOR PRAHA

Nous vous présentons un livret d'instructions détaillées pour la motocyclette JAWA 250 ccm. C'est un modèle nouveau par son exécution et par son rendement; sa construction parfaite et moderne est le résultat d'expériences acquises au cours de longues années par les constructeurs de notre industrie de motocyclettes. JAWA est une marque mondiale de grande tradition dans le sport et dans le service aux motocyclistes. La preuve en est fournie par une collection de nombreux trophées de victoires remportées par la JAWA dans de difficiles concours nationaux et internationaux et dans des concours de sécurité, ainsi que par le trophée le plus précieux — la bonne renommée et la satisfaction des clients.

Nous sommes persuadés que la motocyclette JAWA 250 ccm satisfera à toutes vos exigences. C'est une belle machine et elle mérite vraiment que vous lui témoigniez votre attention et que vous vous familiarisiez avec tous ses éléments, avec leur rôle et avec leur importance. C'est indispensable pour que la machine puisse bien vous servir, pour qu'elle dure bien longtemps et pour que vous en soyez satisfait constamment.

Nous vous souhaitons de parcourir joyeusement des milliers de kilomètres et de jouir des beautés que la JAWA 250 ccm vous approchera.

TABLE DE MATIÈRES

A) Caractéristiques	6
B) Description et instructions de service	7
Rodage d'une machine neuve	9
Graissage	9
Nettoyage de la machine	9
Pneus	10
Démontage de la roue avant	10
Démontage de la roue arrière	10
Réglage des freins	11
Démontage des paliers des moyeux	11
Entretien et tension des chaînes	11
Démontage des couvercles et désassemblage du carter	11
Démontage de la culasse et du cylindre de moteur	12
Changement de piston, d'axe de piston et de segments	12
Décarbonisation	13
Carburateur	13
Entretien du carburateur	14
Accouplement et son débrayage	14
Graissage de l'accouplement	14
Changement et embrayage de vitesses	15
Graissage de la boîte de vitesse	15
Démontage de la tête de direction	15
Guidon	15
Démontage de la fourche	15
Démontage du réservoir à essence	16
Démontage de la suspension arrière	16
Démontage du phare	16
Équipement électrique	16
Stator de dynamo	17
Rotor de dynamo	17
Régulateur de tension avec conjoncteur automatique	17
Batterie	18
Boîte de distribution	18
Fonctionnement de l'équipement électrique	19
Tableau de pannes, d'entretien et de réparations courantes	21
Tableau de graissage de la machine	24

TABLEAU DE FIGURES

1 Vue d'ensemble du côté gauche
2 Vue d'ensemble du côté droit
3 Transvasement de la réserve d'essence
3 bis Admission de la réserve d'essence
4 Indicateur des vitesses embrayées
5 Fermeture de l'épurateur d'air au carburateur
6 Réglage de l'inclinaison du réflecteur de phare
7 Roue avant
8 Démontage de la roue avant
9 Roue arrière
10 Démontage de la roue arrière
11 Tension d'une chaîne
12 Carter désassemblé
13 Démontage du levier d'embrayage
14 Démontage du levier de démarrage
15 Démontage du couvercle gauche
16 Démontage du couvercle droit
17 Démontage de la culasse
18 Démontage du cylindre
19 Echappements et silencieux
20 Mécanisme de vilebrequin et cylindre avec culasse
21 Démontage de l'axe de piston
22 Montage d'un segment de piston
23 Carburateur
24 Carburateur désassemblé
25 Schéma du débrayage automatique de l'accouplement
26 Accouplement complet
27 Réglage de l'accouplement
28 Réglage du débrayage à main de l'accouplement
29 Schéma du mécanisme de commande
30 Transmissions et levier de démarrage
31 Mécanisme d'embrayage
32 Remplissage d'huile dans la boîte de vitesse
33 Vidange d'huile de la boîte de vitesse
34 Fourche complète
35 Démontage de la boîte de direction
36 Démontage de la fourche
37 Démontage du phare
38 Démontage de la suspension arrière
39 Cadre complet
40 Schéma de l'équipement électrique
41 Schéma du circuit électrique
41a Schéma du circuit électrique avec dynamo hexapolaire
42 Réglage de l'avance
43 Rotor et stator de dynamo
44 Schéma de la boîte de distribution
45 Plan de graissage
46 Outillage

A) CARACTERISTIQUES

Moteur monocylindrique à deux temps, à piston plat et à balayage de retour, refroidi à l'air.

Alésage du cylindre \varnothing 65 mm.

Course du piston 75 mm.

Cylindrée 249 ccm.

Puissance du moteur 8 CV à 4000 t/m.

Paliers de vilebrequin à billes.

Palier de bielle à rouleaux.

Carburateur à tiroir simple, à recouvrement renfermant un épurateur d'air.

Accélération par la poignée tourante droite.

Allumage par dynamo et batterie, système JAWA, 45 W, 6 V, bobine d'allumage placée dans une boîte de distribution, bougie à filet M 14 valeur calorifique répondant à Lodge C14, Brita 14 5, CIL 143.

Batterie 6 V, 14 Ah.

Graissage du moteur par mélange d'huile et d'essence dans la proportion de 1 : 25.

Transmission (primaire) du moteur à la boîte de vitesse par chaîne de $\frac{3}{8}'' \times \frac{3}{8}''$, à 60 maillons.

Transmission (secondaire) à la roue arrière par chaîne de $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$, à 110 maillons.

Boîte de vitesse à quatre degrés formant bloc avec le moteur.

Embrayage des degrés de vitesse par pédale, relié à un débrayage automatique de l'accouplement.

Indicateur électrique, lumineux, des degrés de vitesse embrayés.

Accouplement à disques multiples à garniture en liège, plongé dans un bain d'huile, à débrayage automatique et à main.

Pédale de démarrage à gauche du moteur, levier rabattable, mécanisme placé dans le carter.

Cadre fermé, en acier, soudé de tubes quadrangulaires.

Fourche télescopique à ressorts à boudin, avec phare.

Roues facilement amovibles, jantes $2 \frac{1}{4} \times 19''$, pneus 3,00 — 19''.

Garde-boue avant fixe, arrière rabattable.

Freins à mâchoires \varnothing 150 mm, largeur 25 mm.

Selle confortable à coussins en caoutchouc, à coulisse à friction. Suspension réglable selon le poids du motocycliste, par réglage de la tension de ressort.

Repose-pied modèle sport, réglable.

Suspension arrière en ligne droite, à recouvrement.

Guidon \varnothing 22 mm, largeur 700 mm, divisé, réglable, à coulisse.

Réservoir à essence de capacité de 13 litres, avec fermeture \varnothing 60 mm.

Eclairage de 25/25 W, à distance, à lumière baissée, de ville, de stationnement et arrière.

Longueur totale 2000 mm, hauteur 950 mm, largeur 700 mm.

Poids de la machine 115 kgs.

Charge admissible 160 kgs. Vitesse maximum 100 km/h. Consommation à vitesse moyenne de 50 km/h 3 litres environ.

B) DESCRIPTION ET INSTRUCTIONS DE SERVICE

Avant le départ:

1. Il n'est certes pas nécessaire de rappeler qu'il faut se rendre compte, avant chaque départ, si le réservoir est rempli d'essence.

On ouvrira donc, avant de partir, la gorge de remplissage du réservoir à essence (fig. 1), en tournant le bouchon de fermeture à gauche, on soulèvera cette fermeture et l'on contrôlera le niveau d'essence. Avant chaque remplissage du réservoir, mélanger l'essence à l'huile dans la proportion de 1:25. Après le remplissage, fermer le réservoir en tournant la fermeture à droite. Veiller que le petit orifice dans le centre de la fermeture ne soit jamais bouché par des impuretés. La soupape à essence, à deux voies, peut occuper les quatre positions suivantes (fig. 3 bis):

position 1 — admission d'essence fermée

position 2 — admission d'essence ouverte

position 3 — admission d'essence fermée

position 4 — admission de la réserve d'essence ouverte.

La réserve d'essence suffit pour un parcours de 40 km environ.

Il y a, dans la moitié droite du réservoir, un compartiment qui contient, même après épuisement de la réserve d'essence par la soupape d'essence, une réserve ultérieure d'essence permettant encore un parcours de 10 km environ. Si nécessaire, transvaser donc cette essence dans la partie gauche du réservoir en inclinant la machine à gauche (fig. 3), tourner la soupape d'essence dans la position 4 et continuer la marche.

2. Vérifier le gonflage des pneus (pneu avant environ 1,25 atm, pneu arrière environ 1,5 jusqu'à 2 atm, selon la charge).

Démarrage du moteur:

1. Ouvrir la soupape d'essence et appuyer plusieurs fois sur le bouton de trop-plein du carburateur pour obtenir un mélange riche. (Ne faire le trop-plein du carburateur qu'à moteur froid, car le moteur déjà chaud s'engorgerait d'essence et il démarrerait difficilement.)

2. Fermer l'admission d'air dans le carburateur en tournant le couvercle de l'épurateur d'air (fig. 5) et le rouvrir dès que le moteur sera chaud.

3. Introduire la clef dans la boîte de distribution et la tourner sur le repère „1” (marche de jour) (fig. 44). Si la batterie est en ordre, une lampe rouge de contrôle s'allumera (fig. 4). Se persuader que les lampes signalant l'embrayage des différents degrés de vitesse ne se sont pas allumées. Si la marche

à vide est embrayée exactement, la lampe „N” doit s’allumer également. Si la marche à vide est embrayée entre le troisième et le quatrième degré de vitesse, ce n’est que la lampe de contrôle de la batterie qui s’allumera. Dans ce cas embrayer comme il faut la marche à vide entre le premier et le deuxième degré de vitesse. Si une lampe, indiquant qu’une vitesse est embrayée, s’allume, embrayer toujours la marche à vide. Cependant, on peut démarrer le moteur même si un degré de vitesse est embrayé en débrayant à la main l’accouplement.

4. Tourner vers soi la poignée droite d’accélération d’un quart de tour environ.
5. Démarrer le moteur par le pied gauche ou par le pied droit (selon l’habitude). Lorsque le moteur marche, réduire son régime en fermant la poignée d’accélération. En effet, le carburateur doit être réglé de telle façon que le moteur tourne à régime minimum, sans s’arrêter, même si la poignée est fermée entièrement. (Pour le réglage voir le chapitre „Carburateur”).

Marche:

1. Pour mettre la machine en marche, appuyer la main gauche sur la manette d’accouplement, embrayer le premier degré de vitesse par la pointe du pied gauche en soulevant le levier d’embrayage et relâcher lentement la manette d’accouplement en ouvrant, simultanément, le gaz petit à petit. Lorsque la machine aura atteint à peu près 15 km/h, couper le gaz rapidement et appuyer simultanément sur la pédale d’embrayage, sans débrayer à l’aide de la manette, et rouvrir le gaz rapidement. De cette façon, le deuxième degré de vitesse est embrayé. Pour embrayer les degrés de vitesse suivants appuyer toujours sur la pédale et procéder exactement comme dans le cas précédent. Pour revenir aux degrés de vitesse précédents, soulever le levier d’embrayage. Au début, il est préférable de débrayer l’accouplement à la manette pour acquérir l’expérience nécessaire à quelle allure on peut embrayer les degrés de vitesse inférieurs sans débrayer l’accouplement à la main. La lumière d’une lampe dans la boîte de distribution indique le degré de vitesse embrayé à tout moment. Il n’y a que deux lampes pour les quatre degrés de vitesse, à savoir une lampe pour le premier et le troisième degré de vitesse et une autre lampe pour le deuxième et le quatrième degré de vitesse. Il faut donc également avoir recours à l’expérience que l’on acquerra avec la pratique pour distinguer le degré de vitesse embrayé.
2. Pour arrêter la machine, couper le gaz, appuyer sur la manette d’accouplement, freiner et pousser le levier d’embrayage dans la position „marche à vide” entre le premier et le deuxième degré de vitesse. Ce n’est qu’ensuite que l’on relâchera la manette d’accouplement. Lorsqu’on ne s’arrête que pour un moment (à un carrefour etc.) on passera du degré de vitesse embrayé au premier degré de vitesse à l’accouplement débrayé. Pour freiner, se servir du frein de la roue avant également, mais un peu plus tard que du frein arrière et uniquement lorsqu’on marche en ligne droite. La marche

terminée, fermer la soupape d’essence, tourner la clef sur le repère „0” et la retirer de la boîte de distribution.

3. Pour la marche de nuit, régler au mieux la distance d’incidence de la lumière du phare sur la route en tournant la vis de réglage sur le phare (fig. 6).

RODAGE D’UNE MACHINE NEUVE

Parcourir les premiers mille kilomètres prudemment, car un bon rodage de la machine exerce une grande influence sur le rendement du moteur, sur sa durée et sur sa consommation. Ne pas marcher à plein gaz, mais tout au plus à un tiers. Roder la machine dans un terrain peu accidenté, en prise directe, au maximum à une vitesse de 50 km/h. Embrayer le deuxième et le troisième degré de vitesse le moins souvent possible et n’embrayer le premier degré de vitesse qu’à la mise en marche. Mettre une plus grande quantité d’huile dans la proportion de 1 : 16 jusqu’à 1 : 20, c’est-à-dire un seizième jusqu’à un vingtième de litre d’huile par litre d’essence (après avoir parcouru les premiers 1000 km, on en mettra environ 1 : 20 et, plus tard, 1 : 25). Après avoir parcouru les premiers 500 km, changer d’huile dans la boîte de vitesse. Ne pas laisser tourner le moteur longtemps à machine arrêtée parce que, dans ce cas, le moteur n’est pas si bien refroidi que pendant la marche. Si l’on marche sans moteur, n’embrayer aucun degré de vitesse, sinon on risque de détériorer les roues dentées de la boîte de vitesse. Il est donc préférable de démarrer le moteur avant d’embrayer un degré de vitesse. Voir de temps en temps si les vis de jonction ne se sont pas desserrées.

GRAISSAGE

Graisser de temps en temps tous les endroits munis de graisseurs sous pression (de préférence après chaque lavage de la machine pour chasser l’eau qui aura pu pénétrer dans les paliers). Pour le graissage des autres mécanismes, voir le „Plan de graissage” (fig. 45) et les chapitres „Graissage de la boîte de vitesse” et „Graissage de l’accouplement”. En outre, graisser par quelques gouttes d’huile la clef de la pédale de frein, l’axe de la selle, l’axe de la béquille etc. Tous les 3000 km graisser le palier du tambour de frein — dans ce but, il faudra démonter le tambour de frein. Graisser la suspension arrière tous les 500 km.

NETTOYAGE DE LA MACHINE

Laver la machine toujours à l’eau, car on détériorerait la peinture en lavant la machine à sec. Laver au pétrole les parties souillées d’huile et de poussière. Après le lavage, essuyer la machine à l’aide d’une peau de chamois ou d’une flanelle moelleuse. En lavant la machine, veiller que l’eau ne pénètre point dans le carburateur (dans ce but, fermer le recouvrement de l’épurateur d’air), dans le phare et dans les freins. Chasser l’eau qui restera entre les nervures du

cylindre, après le lavage au jet d'eau, en faisant tourner le moteur un moment. L'eau s'évaporera et l'on empêchera ainsi le cylindre de rouiller.

PNEUS

La machine est munie de pneus de 3,00 — 19. Il faut veiller qu'ils soient toujours bien gonflés, car c'est ainsi que l'on prolongera leur durée. Si l'air s'échappe d'un pneu gonflé, la raison peut résider dans une fuite de la valve ou dans une déchirure de la chambre à air. On reconnaîtra le degré d'étanchéité de la valve en humectant son extrémité après avoir enlevé son capuchon: en cas de fuite, des bulles d'air s'en échapperont. Souvent on pourra étancher la valve en serrant son cône. Se servir, pour ce serrage, de l'extrémité opposée du capuchon, pourvue d'une entaille à cet effet. Si cette opération ne donne pas le résultat escompté, changer de valve. Si l'air fuit, bien que la valve soit en ordre, il y a détérioration de la chambre à air qu'il faudra démonter et réparer. Après le démontage de la roue (voir les chapitres „Démontage de la roue avant” et „Démontage de la roue arrière”), dévisser le capuchon de la valve et laisser échapper l'air de la chambre à air. Dévisser et enlever l'écrou fixant la valve à la jante. Pousser le bord du pneu, en face de la valve, dans le creux de la jante, soulever le bord du pneu près de la valve à l'aide des leviers démonte-pneu et faire passer le pneu par-dessus le bord de la jante. Enlever la chambre à air avec précaution et la gonfler. Plonger dans l'eau toute la chambre à air gonflée. L'orifice nuisible se trouve à l'endroit où des bulles d'air s'échappent de la chambre à air. Essuyer et dégonfler la chambre à air et coller l'orifice. Si possible saupoudrer de talc l'endroit réparé. Remettre la chambre à air dans le pneu et la gonfler légèrement pour éviter de la pincer au remontage du pneu. Monter le pneu sans se servir des leviers démonte-pneu. Pousser le pneu dans la jante autant que possible à la main, le reste au pied. Ne jamais user de force pour faire passer le pneu par-dessus la jante, car on risquerait de détériorer le fil métallique se trouvant dans le bord du pneu et d'endommager ainsi le pneu entier. C'est autour de la valve que l'on commence à mettre le pneu dans la jante.

DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT (fig. 7, 8)

Desserrer la vis serrant l'extrémité entaillée de la fourche, dévisser l'axe, retirer le collier du bowden pour frein avant de l'évasement pratiqué dans le levier et sortir la roue.

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE (fig. 9, 10)

Desserrer l'écrou de l'axe arrière et sortir cet axe. Retirer l'entretoise se trouvant entre la coulisse et la roue. Rabattre la partie arrière du garde-boue et sortir la roue des rainures du tambour de frein. Ouvrir la chaîne arrière, dévisser l'écrou de l'axe du fourreau de coulisse et retirer le tambour de frein.

RÉGLAGE DES FREINS

Le réglage du frein arrière se fait en tournant l'écrou à ailettes se trouvant à l'extrémité de la tige de frein. Pour régler le frein avant, desserrer le collier et sortir un peu le bowden à l'aide d'une pince et l'assurer dans la position voulue en serrant le collier.

DÉMONTAGE DES PALIERS DES MOYEURS

Enlever la sûreté assurant le palier et chasser, du côté opposé, à l'aide d'un tube, le deuxième palier vers le moyeu, jusqu'à ce que le palier relâché tombe du moyeu. Retirer le tube d'entretoisement et chasser le second palier de l'autre côté.

ENTRETIEN ET TENSION DES CHAÎNES (fig. 11)

La chaîne avant (primaire) est entièrement recouverte du couvercle du carter. Elle ne demande presque pas d'entretien parce qu'elle se meut dans un bain d'huile. Il faut l'échanger lorsqu'elle est usée. Pour changer de chaîne, désassembler l'accouplement (dévisser les 3 vis serrant les ressorts après avoir enlevé les fils d'attache et retirer les ressorts et les disques). Dégager la roue à chaîne d'accouplement (dévisser l'écrou M 12 x 1,5) et la chasser des rainures du moyeu de l'accouplement à l'aide du levier spécial de montage. Démontez la deuxième roue à chaîne après dévissage de l'écrou M 18 x 1,5. Pour démonter la chaîne arrière (secondaire) tourner la chaîne jusqu'à ce que le maillon de raccord vienne sur la roue à chaîne arrière et, après avoir retiré la sûreté à ressort, enlever ce maillon à l'aide d'un tournevis. La chaîne ainsi ouverte, tourner la roue et retirer la chaîne. Laver la chaîne d'abord au pétrole, la laisser sécher et ensuite la mettre, pour 3 heures environ, dans de la graisse (vaseline) chauffée modérément qui pénétrera dans les maillons. Ensuite, sortir la chaîne de la graisse, laisser la graisse figer et essuyer soigneusement la surface de la chaîne. Pour le remontage, placer la chaîne d'abord sur la roue à chaîne de la boîte de vitesse, ensuite sur la roue à chaîne arrière, joindre à cet endroit les deux bouts de la chaîne à l'aide du maillon de raccord et mettre la sûreté qui doit être introduite dans le raccord en sens inverse du mouvement de la chaîne. Pour tendre la chaîne, desserrer l'axe de la roue arrière et l'écrou du fourreau du tambour de frein et tourner uniformément les vis dans les entailles de coulisses. Veiller que la roue arrière suive bien la trace de la roue avant. Après réglage resserrer les écrous des axes.

DÉMONTAGE DES COUVERCLES ET DÉSASSEMBLAGE DU CARTER (fig. 13, 14)

Enlever les leviers d'embrayage et de démarrage en les désengrenant, à l'aide de deux tournevis ou du levier spécial de montage, après avoir dévissé complètement les vis de fixation.

Démonter le couvercle gauche du carter (fig. 15), après avoir dévissé cinq vis, en le faisant sauter à l'aide de deux tournevis placés dans l'évasement du couvercle. Avant le démontage pousser le repose-pied dans sa position inférieure (après avoir desserré une vis) pour qu'il ne gêne pas. Démonter le couvercle droit du carter après avoir dévissé deux vis et enfoncé la pédale de frein (fig. 16). Pour sortir tout le moteur du cadre, il faut dévisser les vis fixant le moteur, enlever le couvercle droit du carter, dégager les tuyaux d'échappement, desserrer le recouvrement supérieur et inférieur de la chaîne, ouvrir la chaîne secondaire, déconnecter de la dynamo le câble à trois brins et les contacts de l'indicateur des degrés de vitesse embrayés. Après avoir soulevé le réservoir à essence, retirer le moteur parallèlement au montant avant à une hauteur suffisante pour que la saillie pour la vis arrière du couvercle droit puisse passer par-dessus l'assise arrière du cadre vers le couvercle gauche. Pour remonter le moteur dans le cadre, procéder en ordre inverse.

Pour séparer les deux moitiés du carter, dévisser dix vis et sortir le mécanisme de vilebrequin à l'aide du levier spécial de montage (de préférence dans un atelier spécialisé de réparations). Mais avant d'exécuter cette opération, il faut démonter le cylindre avec la culasse, le recouvrement du carburateur et le carburateur, ainsi que la tubulure.

Avant l'assemblage, nettoyer soigneusement toutes les surfaces assises et les garnir de nouveau de masse d'obturation (hermétique ou autre).

DÉMONTAGE DE LA CULASSE ET DU CYLINDRE DE MOTEUR (fig. 17, 18)

Pour démonter la culasse et le cylindre, dévisser d'abord les vis arrière fixant le réservoir à essence et desserrer les vis avant, dégager du réservoir à essence la tuyauterie d'amenée au carburateur ainsi que le câble de la bougie et soulever un peu le réservoir. Ensuite, dévisser les 4 écrous de la culasse, retirer la bougie et démonter la culasse en la soulevant. Avant de démonter le cylindre, détacher les tuyaux d'échappement, descendre le piston dans sa position inférieure à l'aide du levier de démarrage, soulever le réservoir à essence et retirer le cylindre. Fermer l'orifice du carter à l'aide d'un bouchon en papier ou d'un chiffon propre. Procéder en ordre inverse pour introduire le piston avec les segments dans le cylindre.

CHANGEMENT DE PISTON, D'AXE DE PISTON ET DE SEGMENTS (fig. 20, 21, 22)

Pour enlever le piston de la bielle de vilebrequin, retirer les sûretés à ressort retenant l'axe dans le piston (de préférence à l'aide d'une pince pointue), chasser l'axe (à l'aide d'un maillet ou d'un outil spécial dans un atelier spécialisé de réparations) et sortir le piston. Après le démontage du piston,

retirer les segments de piston à l'aide de trois bandes minces en tôle que l'on introduit entre le segment de piston et le piston, l'une au milieu et les deux autres vers les extrémités du segment. On procédera de façon analogue pour remettre les segments en place. Si les segments de piston sont trop usés et si leur jeu est supérieur à 1 mm (le jeu exact est de 0,2 mm), il faut les changer. Pour déterminer l'importance du jeu, introduire le segment démonté dans le cylindre. On recommande de recouvrir l'orifice dans le moteur, lors du démontage et du montage de la sûreté de l'axe de piston, pour empêcher la sûreté de tomber dans le moteur en cas de son dégagement accidentel.

DÉCARBONISATION

Tous les 5000 km environ, il faudra décarboniser le moteur, c'est-à-dire éloigner les restes de mélange brûlé (carbone) qui se seront déposés sur le piston, sur la culasse et dans les canaux d'échappement, en grattant prudemment ces éléments. A cette occasion, enlever le carbone des rainures des segments de piston pour que les segments puissent se mouvoir librement. Eviter de détériorer les surfaces nettoyées. On recommande de polir toutes les pièces décarbonisées à l'aide d'une toile fine à l'émeri. Environ tous les 10.000 km, désassembler les tuyaux d'échappement et les silencieux et les nettoyer à l'aide d'une brosse métallique (fig. 19). (Ne pas élargir les passages dans les douilles, toute modification influant le rendement et la consommation).

CARBURATEUR (fig. 23, 24)

Un réglage précis du carburateur a été exécuté à l'usine, le gicleur et le tiroir ont été choisis soigneusement. Aucun réglage n'est donc plus nécessaire, sauf un nettoyage de temps à autre.

L'essence afflue du réservoir à essence, par une tuyauterie, dans la cuve de flotteur. La soupape d'essence du réservoir est munie d'un tamis qui retient les impuretés éventuelles. L'essence est maintenue, dans la cuve de flotteur, à un niveau constant par un flotteur pourvu d'une aiguille. L'air aspiré traverse l'épurateur d'air et il circule à une vitesse considérable autour du gicleur d'où il aspire l'essence qui en jaillit, en la pulvérisant. Les quantités de mélange aspirées par le piston du moteur — et par suite le rendement et la vitesse — sont réglées par l'ouverture ou par la fermeture du tiroir à aiguille, relié par un bowden à la poignée tournante du guidon droit. Pour que le moteur amorce facilement, il faut avant tout régler soigneusement la marche à vide. Ce réglage est très important, car il exerce une grande influence sur la consommation et sur le rendement du moteur; on le réalise au moyen de la vis de réglage de la marche à vide. Pour obtenir un mélange plus pauvre, on desserre un peu la vis de marche à vide, un mélange plus riche est obtenu en serrant cette vis. En cas de mélange pauvre, le moteur démarre mal, il tend à détoner dans le

carburateur, il se surchauffe et il perd en rendement. Les gaz d'échappement présentent une nuance colorée.

Un mélange riche se manifeste par une marche lourde du moteur, une fumée noire se dégage de l'échappement, l'intérieur du carburateur noircit et le mélange est repoussé.

La marche à vide du moteur (marche du moteur à poignée tournante fermée entièrement) est réglée à l'aide d'une vis de butée fixant la position du tiroir de telle façon qu'il ne ferme pas complètement. Il ne faut jamais dévisser complètement la vis de butée.

ENTRETIEN DU CARBURATEUR

L'essentiel est de nettoyer le carburateur régulièrement. On le nettoie le mieux en le désassemblant et en lavant ses éléments individuellement à l'essence pure. Si le bloc de gicleur résiste au désassemblage, le chasser à l'aide d'un maillet. Remplacer par des pièces neuves tous les éléments détériorés ou usés. Pour nettoyer les passages du mécanisme de marche à vide, on se sert de préférence d'un crin fin. De temps en temps démonter l'épurateur d'air du carburateur et laver le corps de l'épurateur à l'essence pure.

Au montage, veiller que la cuve de flotteur soit perpendiculaire au corps du carburateur et que la broche de trop-plein d'essence traverse librement l'orifice dans le recouvrement.

ACCOUPLLEMENT ET SON DÉBRAYAGE (fig. 25, 26)

L'accouplement sert à couper la transmission de la force motrice sur la roue arrière, ce qui est nécessaire au moment de l'embrayage des degrés de vitesse, à l'arrêt, à la mise en marche etc. Il comprend plusieurs disques plongés dans un bain d'huile et il est emmanché sur l'arbre principal de la boîte des vitesses et recouvert d'une tôle. On peut débrayer l'accouplement automatiquement, au moment où l'on embraye les différents degrés de vitesse, au moyen d'un levier à pédale ou, également, au moyen d'une manette d'accouplement (avec bowden), disposée sur le côté gauche du guidon. Si l'on observe que l'accouplement glisse, on le règle en serrant une vis qui traverse le couvercle droit du carter (fig. 27). Le réglage du débrayage à main de l'accouplement se fait, après enlèvement du couvercle droit, à l'aide d'une vis de réglage contre laquelle s'appuie le bowden de l'accouplement. Lorsque les garnitures en liège des disques sont usées, il faut les changer et confier ce travail à un atelier spécialisé de réparations.

GRAISSAGE DE L'ACCOUPLLEMENT

Dévisser la vis de réglage, sortir la tige de débrayage et la bille, introduire dans l'orifice une petite quantité de vaseline et remettre en place la bille et la tige de débrayage. Revisser la vis de réglage et régler l'accouplement.

CHANGEMENT ET EMBRAYAGE DE VITESSES

(fig. 29)

La boîte à quatre degrés de vitesse, à roues dentées en prise constante, forme bloc avec le moteur. Le mécanisme de démarrage à pédale se trouve à l'intérieur du carter (fig. 30). Ce ne sont que le levier de démarrage et le levier de l'embrayage à pédale qui se trouvent en dehors du carter. Le mécanisme entier d'embrayage à pédale (fig. 31) est logé également à l'intérieur du carter. L'embrayage des degrés de vitesse est décrit dans le chapitre „Marche”.

GRAISSAGE DE LA BOÎTE DE VITESSE (fig. 32)

L'huile dans la boîte de vitesse doit être maintenue à un niveau constant et il faut l'échanger de temps en temps. La gorge de remplissage se trouve dans le couvercle gauche de la boîte et elle est fermée par un bouchon à filet. Avant de dévisser ce bouchon, il faut nettoyer soigneusement la région autour de lui. Pour verser de l'huile dans la boîte de vitesse, dévisser ce bouchon à filet dans le couvercle à inscription „huile” et à repère indiquant le niveau d'huile. Une vis placée au fond de la moitié gauche du carter sert au vidage de l'huile (fig. 33). Ajouter de l'huile tous les 1000 km et changer d'huile complètement tous les 5000 km.

DÉMONTAGE DE LA TÊTE DE DIRECTION (fig. 35)

Dévisser les deux vis qui fixent la tête de direction au support de phare et la sortir des rainures en frappant légèrement. La fourche complète tombe après dévissage de la tête (vis), de deux écrous de l'axe de direction et de la vis d'arrêt de la coulisse, située dans la partie inférieure du cadre. (Attention aux billes qui risquent de tomber lorsque l'axe est retiré).

GUIDON

Le guidon est composé de deux pièces, il est fixé dans la tête de direction et assuré par des vis. Pour démonter la poignée tournante du guidon droit, dévisser une vis noyée dans un orifice du caoutchouc et dévisser la douille correspondante.

DÉMONTAGE DE LA FOURCHE (fig. 34, 36)

Enlever la roue et le garde-boue, desserrer les colliers serrant les manchons en caoutchouc, dévisser et sortir les coulisses avec les ressorts à boudin. Pour sortir les tubes de fourche, desserrer deux vis de serrage du montant et dévisser quatre vis dans la partie arrière encastrée du phare.

DÉMONTAGE DU RÉSERVOIR À ESSENCE

Pour démonter le réservoir à essence, il faut dévisser 4 vis de fixation, dégager la boîte de distribution, déconnecter les câbles allant vers la boîte de distribution, le câble de la bougie et détacher le tuyau d'admission d'essence de la soupape d'essence.

Pour dégager la boîte de distribution, dévisser trois vis qui la fixent au réservoir à essence.

On peut également dévisser la soupape d'essence au nettoyage et à la réparation du réservoir.

DÉMONTAGE DE LA SUSPENSION ARRIÈRE (fig. 38)

Desserrer les vis serrant les colliers entaillés supérieurs du cadre. Dévisser entièrement les vis inférieures. Retirer l'axe, saisir la partie inférieure de la coulisse et retirer la coulisse du cadre, ainsi que le ressort et l'assise supérieure. Pour remonter, procéder en ordre inverse.

DÉMONTAGE DU PHARE (fig. 37)

Après dévissage de la vis serrant le boîtier du phare, sortir le verre avec sa monture en le soulevant par le bas, déconnecter les câbles de leurs bornes et détacher le tachymètre (en dévissant l'écrou de la commande du tachymètre). Dévisser les deux vis qui relient le support de la fourche à la tête de direction et chasser le support (de préférence à l'aide d'un maillet).

EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE (fig. 40)

L'allumage se fait par dynamo et batterie. La dynamo, modèle JAWA, est à courant continu, à dérivation, hexapolaire. Sa puissance est de 45 W, sa tension de 6 V. On a couplé sur la dynamo un régulateur automatique de tension avec un conjoncteur et un rupteur que l'on peut tourner de 16° environ (réglage de l'avance).

La BATTERIE de 14 Ah, 6 V, en plomb avec électrolyte, à acide sulfurique dilué, est placée dans un boîtier sur le côté gauche de la machine. A côté de la batterie, il y a, sous étui, un coupe-circuit de 8 A, selon norme ČSN 72581.

La BOÎTE DE DISTRIBUTION est encastrée dans la tôle du réservoir à essence; elle distribue le courant, fourni par la dynamo ou par la batterie, aux divers postes de consommation. Elle comprend un commutateur, une bobine d'allumage et des lampes de contrôle.

POSTES DE CONSOMMATION. Dans le phare, il y a une lampe principale à filament double de 6 V, 25/25 W, modèle B selon norme ČSN 72601, et une lampe de stationnement de 6 V, 1,5 W, modèle H selon norme ČSN 72601. La lumière arrière comprend une lampe de 6 V, 3 W, modèle G selon norme ČSN 72601.

La klaxon électrique de 6 V, 3 A, est placé sous le réservoir à essence. La bougie d'allumage à filet M 14 se trouve dans la culasse. Ses électrodes doivent être propres constamment. La meilleure étincelle est obtenue lorsque la distance entre les électrodes est de 0,5 mm.

CÂBLES. Le circuit est établi par des câbles vernis pour autos de section de 1 mm²; le câble couplant la dynamo à la boîte de distribution est à 3 brins de section 3×1 mm², le câble établissant le circuit entre le commutateur de lumière sur le guidon et le phare est à trois brins et sa section est de 3 × 1,5 mm². La section du câble conduisant à la bougie est de 1,5 mm². Examiner les câbles souvent, car leur détérioration donnerait lieu à des court-circuits ou à des pannes de tout le système électrique. Les extrémités de câbles sont munies de manchons en laiton ou elle sont au moins soudées.

DYNAMO (fig. 42, 43)

Le STATOR de la dynamo est fixé au carter par deux vis M 6. Il comprend un rupteur que l'on peut tourner de 16° (réglage de l'avance), un régulateur de tension avec un conjoncteur automatique, une plaque à bornes, des balais, un condensateur etc. Les bornes de la plaque à bornes portent les repères suivants:

„1” prise de courant pour la bougie d'allumage,

„51” circuit avec la batterie (anode),

„61” prise de courant pour la lampe de contrôle d'allumage.

Le ROTOR de la dynamo est emmanché sur le vilebrequin et serré par une vis simultanément avec la came. On le démonte à l'aide d'une vis spéciale M 8, après avoir dévissé la vis de fixation et après avoir enlevé la came. Tous les 5000 km environ il faut contrôler et régler, s'il y a lieu, la distance des contacts du rupteur et l'avance. La distance entre les contacts doit faire 0,3 à 0,4 mm environ. Le feutre doit être toujours imprégné de graisse et il doit affleurer la came. L'axe de la came est à graisser modérément à l'huile. Pour régler l'avance à 5 mm avant le point mort supérieur du piston, tourner le porte-rupteur après desserrage de deux vis. Tous les 10.000 km examiner l'usure des balais. S'ils sont plus courts que 8 mm, il faut les échanger. S'ils ne se meuvent pas librement dans les porte-balais, ils sont encrassés: il faut les retirer et nettoyer à l'essence. Il ne faut jamais nettoyer les surfaces de friction des balais au papier à l'émeri ou à la lime. Nettoyer le collecteur à l'aide d'un chiffon trempé d'essence. Si la dynamo nécessite une réparation, il faut l'envoyer aux ateliers de réparation JAWA. Enlever le coupe-circuit de la batterie avant de se mettre au travail à la dynamo.

Le régulateur de tension avec conjoncteur automatique est fixé au stator de la dynamo. Il maintient constante la tension du courant fourni par la dynamo et il permute le courant de la batterie au courant de la dynamo. L'excédent de courant sert à charger la batterie. Toute manoeuvre inexpéri-

mentée de cet appareil est interdite et l'usine décline toute responsabilité d'une dynamo à contacts de régulateur déréglés.

BATTERIE

Un soin insuffisant de la batterie entraîne des pannes dans tout le circuit électrique, une usure prématurée ou même des détérioration des postes de consommation. Son entretien est simple et il ne consiste que dans la surveillance du niveau de liquide (dans les trois chambres, le niveau doit être égal et atteindre la butée à l'intérieur de la chambre), dans le maintien d'une densité exacte du liquide et dans le chargement de la batterie. Examiner le niveau souvent, au moins tous les 15 jours. Si l'acide n'a pas été vidé, rétablir le niveau en n'ajoutant que de l'eau distillée, s'il a été vidé, ajouter de l'acide dilué selon les instructions correspondantes. Procéder au rétablissement du niveau autant que possible avant la marche et ne pas laisser au repos plus de 10 heures une batterie que l'on vient de remplir. Tous les trois mois, faire contrôler par un atelier spécialisé la densité de l'acide qui doit accuser 30 à 32° Bé (poids spécifique 1,26 à 1,285). Le degré exact de densité de l'acide exerce une influence sur le chargement et, en hiver, il protège la batterie contre la congélation.

Degré de décharge- ment de la batterie	Densité	Point de congélation
1/4	1,24	-40° C
1/2	1,23	-30° C
3/4	1,185	-20° C
total	1,14	-10° C

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant longtemps, il faut enlever la batterie, la déposer dans une pièce sèche et la soigner comme si elle se trouvait sur la machine, c'est-à-dire il faut contrôler son degré de chargement, ajouter de l'eau distillée et la charger. On recommande de la décharger à moitié tous les deux mois au moins (0,5 A pour la tension d'une chambre de 1,8 V) et de la recharger sous un courant de 0,5 A.

BOÎTE DE DISTRIBUTION (fig. 44)

La boîte de distribution est encastrée dans la tôle du réservoir à essence par trois vis M 4 et elle repose sur du caoutchouc. Elle comprend une bobine d'allumage, des lampes de contrôle, une plaque à bornes et un commutateur pentapolaire. Repères du commutateur:

- „0” tous les postes de consommation sont hors circuit, la clef peut être introduite et retirée,
- „1” allumage et klaxon en circuit (marche de jour),

- „2” allumage, klaxon, feu de stationnement et feu arrière en circuit (marche de nuit en ville),
- „3” allumage, klaxon, feu principal et feu arrière en circuit. A l'aide du commutateur sur le guidon, on peut abattre le feu principal direct (marche de nuit sur route libre),
- „4” feu de stationnement et feu arrière en circuit (stationnement de nuit). La clef peut être retirée.
- „5” Allumage et klaxon en circuit direct avec la dynamo. A n'employer qu'en cas de panne de la batterie. Les lampes ne s'allument pas et le démarrage est plus difficile. Pour démarrer, on recommande de pousser la machine, le deuxième degré de vitesse embrayé.

Désignation des bornes sur la plaque à bornes, au bas de la boîte de distribution:

- „1” câble de la bobine d'allumage, allant à la borne „1” de la dynamo,
- „30” câble de l'anode de la batterie,
- „51” câble du pôle positif de la dynamo, allant à la borne „30” de la boîte de distribution,
- „54” câble allant au klaxon,
- „56” câble allant au commutateur d'éclairage sur le guidon,
- „57” câble allant à la lampe de stationnement dans le phare,
- „61” câble de la lampe de contrôle d'allumage, allant à la borne „61” de la dynamo,
- „58” câble allant au feu arrière,
- „1-3-N-2-4” câble à trois brins, allant au commutateur de l'indicateur électrique des degrés de vitesse embrayés.

FONCTIONNEMENT DE L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE AU DÉMARRAGE ET PENDANT LA MARCHÉ

Lorsqu'on introduit la clef dans la boîte de distribution, le moteur étant au repos, et lorsqu'on la tourne sur les repères „1, 2, 3”, la lampe rouge doit s'allumer ce qui signifie que la dynamo ne fournit pas de courant aux postes de consommation, ceux-ci étant alimentés par la batterie. Si l'on embraye la marche à vide entre le premier et le deuxième degré de vitesse (ce que l'on doit faire toujours avant le départ), la lampe blanche s'allume également. Le moteur démarré, lorsque son régime dépasse 1300 t/m, la lampe rouge s'éteint, la batterie ne se décharge plus, les postes de consommation étant alimentés en courant par la dynamo et l'excédent éventuel de courant servant à recharger la batterie. Si la lampe rouge ne s'allume pas dans les positions indiquées, voir si le coupe-circuit de la batterie n'est pas brûlé ou si la lampe n'est pas détériorée. Si le coupe-circuit et la lampe sont en ordre, et si la lampe ne s'allume pas ou

si elle clignote pendant la marche, il faut faire examiner l'installation électrique par un atelier spécialisé (panne de conjoncteur). Pour enlever une lampe fêlée ou à filament brûlé, enlever le couvercle de la boîte de distribution, appuyer sur la lampe et la tourner à gauche.

La lampe de contrôle et les lampes indiquant les degrés de vitesse embryaés sont de 8 à 10 V, de 0,8 à 1 W, modèle J selon norme 72601.

TABLEAU DE PANNES, D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATIONS COURANTES

Signe de panne		Panne trouvée	Dépannage		
le moteur ne démarre pas ou il s'est arrêté on peut faire le trop-plein du carburateur	le moteur possède sa compression	la bougie fait feu	carburateur en ordre	Moteur surchauffé	Laisser refroidir le moteur et le maintenir à un régime bas.
				Graissage insuffisant	Veiller que l'huile soit toujours bien mélangée à l'essence, à la proportion de 1 : 25.
				Bowden allant au carburateur cassé	Changer de bowden.
				Fuite entre le carburateur et le cylindre	Changer de joint.
	carburateur en désordre	Gicleur engorgé	Démonter et nettoyer le gicleur.		
		Flotteur perforé	Souder ou échanger le flotteur.		
		Flotteur coincé	Dégager le flotteur.		
		L'aiguille de flotteur ne ferme pas	Echanger ou réparer l'aiguille.		
le moteur marche irrégulièrement	le moteur attaque mal	constamment	Trop de carbone dans le cylindre, la culasse, les passages d'échappement et dans les silencieux	Démonter la culasse, le cylindre et, s'il y a lieu, même les tuyaux d'échappement et décarboniser.	
			Amenée d'essence partiellement engorgée	Démonter et nettoyer la tuyauterie.	
			Allumage mal réglé	Régler la distance des contacts du rupteur et l'avance.	
			Carburateur dérégulé (mauvais mélange)	Régler la marche à vide, corriger la position de l'aiguille et nettoyer l'épurateur d'air.	
			Silencieux d'échappement engorgés	Désassembler les silencieux d'échappement et les décarboniser.	
			Cylindre et piston usés	Rectifier le cylindre, changer de piston et de segments, faire examiner l'usure du palier de piston etc (à confier à un atelier spécialisé).	
	de temps en temps	le moteur attaque mal	constamment	Le moteur aspire de l'air faux (les moitiés de carter ou la tubulure du carburateur n'étanchent pas).	Désassembler les moitiés de carter, nettoyer les surfaces d'assise, appliquer de la masse d'obturation fraîche et assembler solidement. Changer de joint sous la tubulure du carburateur.
				Amenée d'essence ou épurateur partiellement engorgés	Nettoyer le tuyau d'admission ou l'épurateur.
				Le bowden d'accélération accroché	Graisser le bowden ou le remplacer par un neuf.
				Moteur surchauffé	Laisser refroidir le moteur et le maintenir à un régime bas.
				Bougie détériorée	Changer de bougie.

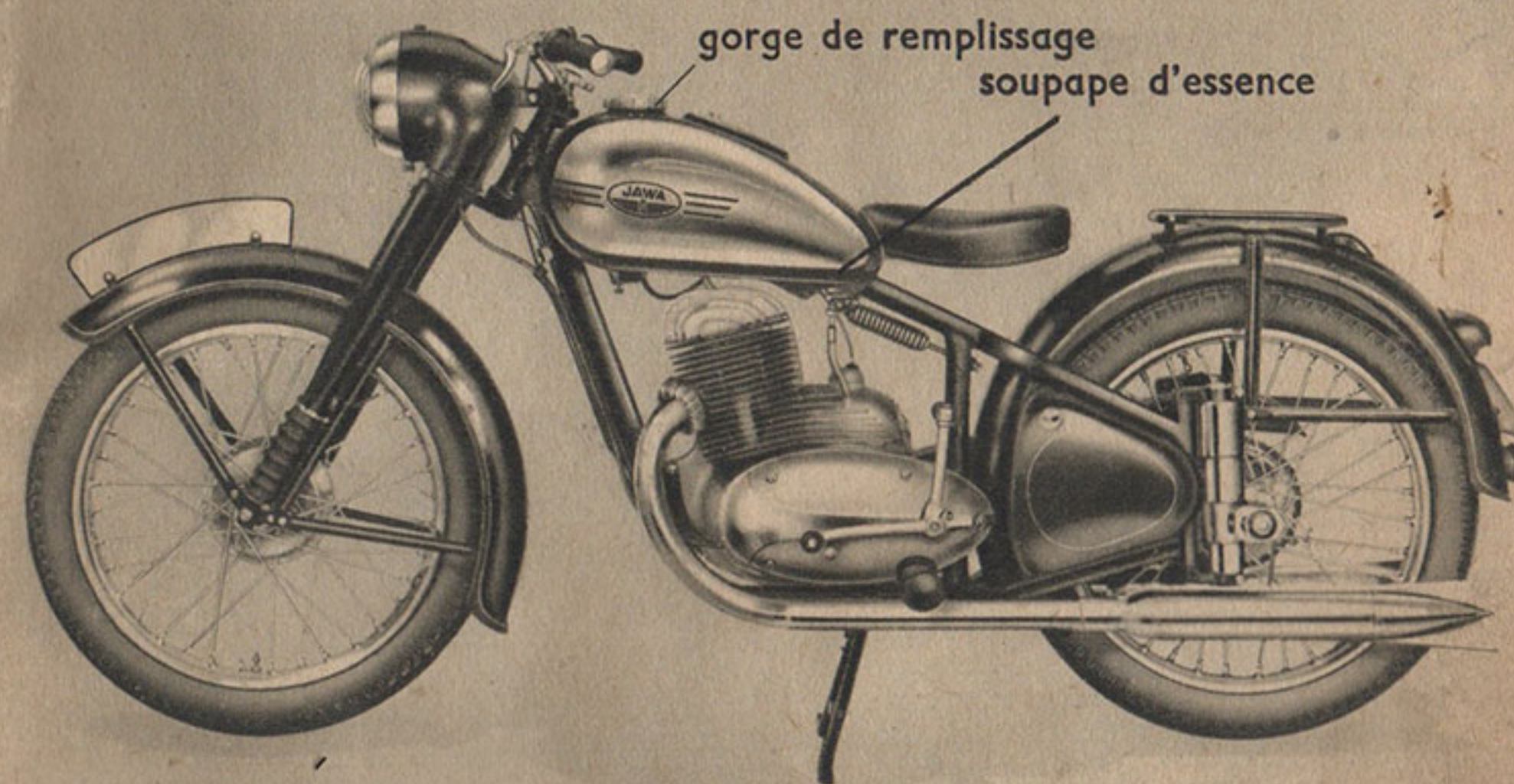
signe de panne		panne trouvée	dépannage
la marche du moteur est irrégulière	le moteur cogne	<p>le moteur est surchauffé</p> <p>contacts de la bougie en incandescence, bougie fausse</p> <p>trop de carbone dans la culasse</p> <p>trop grande avance</p> <p>silencieux d'échappement encrassé</p>	<p>laisser le moteur refroidir et ne pas le faire marcher à régime élevé</p> <p>changer de bougie</p> <p>démonter et décarboniser la culasse</p> <p>régler l'avance en tournant le porte-rupteur</p> <p>démonter le silencieux d'échappement, le désassembler et nettoyer</p>
	le moteur a des ratés	<p>huile ou eau dans le carburateur</p> <p>essence dans carburateur presque épuisée</p> <p>par moments, court-circuit de câble sur cylindre</p> <p>mélange pauvre</p> <p>essence et huile mal mélangés</p>	<p>nettoyer le carburateur</p> <p>ouvrir la soupape d'essence pour la brancher sur la réserve, faire le plein d'essence, examiner la tuyauterie d'aménagé</p> <p>enrober le câble de tissu isolant ou, mieux encore, changer de câble</p> <p>régler le carburateur</p> <p>bien agiter le mélange avant de le verser dans le réservoir</p>
	étincelle irrégulière	<p>bougie fausse</p> <p>bougie encrassée d'huile</p> <p>grande distance des contacts de bougie</p> <p>contacts du rupteur souillés</p> <p>contacts du rupteur mal réglés</p> <p>par moments, court-circuit de câble sur bougie</p>	<p>changer de bougie</p> <p>retirer et nettoyer la bougie</p> <p>courber pour régler la distance des contacts à 0,5 mm environ</p> <p>nettoyer les contacts à l'aide d'un chiffon trempé d'essence</p> <p>régler la distance des contacts à 0,35 mm environ</p> <p>enrober le câble de tissu isolant ou changer de câble s'il y a lieu</p>
	étincelle régulière		

signe de panne		panne trouvée	dépannage
le moteur ne démarre pas ou il s'est arrêté			
on ne peut pas faire le trop-plein du carburateur		<p>pas d'essence dans le réservoir</p> <p>soupape d'essence dans la tuyauterie d'admission fermée</p> <p>épuration d'essence au-dessus de la soupape d'essence engorgée</p> <p>tuyauterie ou tamis dans le carburateur engorgés</p> <p>orifice dans la fermeture de la gorge de remplissage du réservoir à essence bouché</p>	<p>ouvrir la réserve d'essence (elle suffit pour 40 km environ) et faire le plein du réservoir dès que possible</p> <p>ouvrir la soupape</p> <p>dévisser la soupape d'essence et nettoyer l'épurateur</p> <p>démonter la tuyauterie et la dégorgier en soufflant dedans, démonter le carburateur, démonter et nettoyer le gicleur</p> <p>nettoyer l'orifice de désaération dans la fermeture</p>
on peut faire le trop — plein du carburateur	la bougie ne fait pas feu	<p>bougie encrassée d'huile</p> <p>isolement de la bougie détérioré</p> <p>court-circuit entre les électrodes de la bougie</p> <p>grande distance entre les électrodes de la bougie</p> <p>la clef n'est pas introduite dans la boîte de distribution</p> <p>coupe-circuit à la batterie brûlé</p> <p>batterie déchargée</p>	<p>retirer et nettoyer la bougie</p> <p>changer de bougie</p> <p>séparer et éloigner les électrodes à une distance de 0,5 mm env.</p> <p> rapprocher les électrodes à 0,5 mm environ</p> <p>introduire la clef et la tourner au repère correspondant</p> <p>changer de coupe-circuit</p> <p>tourner le commutateur sur „5", démarrer en poussant. Faire charger la batterie</p>
	pas d'étincelle au bout du câble	<p>la lampe de contrôle d'allumage ne s'allume pas</p> <p>la lampe de contrôle d'allumage s'allume</p>	
la bougie fait feu	moteur sans compression	<p>contacts du rupteur souillés</p> <p>contacts du rupteur défectueux</p> <p>câble d'allumage desserré ou cassé</p> <p>isolement de câble brûlé</p> <p>condensateur détérioré</p> <p>isolement de bobinage détérioré</p> <p>il y a de l'eau dans le rupteur</p> <p>segment de piston cassé</p> <p>segment de piston collé</p> <p>fuite à travers le joint sous la bougie</p>	<p>nettoyer les contacts à l'aide d'un chiffon trempé d'essence</p> <p>faire réparer les contacts ou les échanger</p> <p>changer de câble ou le réunir et isoler à l'aide d'un tissu isolant; le remplacer par un câble neuf dès que possible</p> <p>enrober le câble de tissu isolant et l'échanger au plus tôt</p> <p>remplacer par un condensateur neuf</p> <p>faire réparer dans un atelier spécialisé JAWA</p> <p>chasser l'eau en soufflant dans le rupteur, essuyer prudemment ou laisser sécher</p> <p>retirer le segment du piston et le remplacer par un segment neuf</p> <p>retirer, nettoyer et remettre le segment</p> <p>changer de joint</p>

TABLEAU DE GRAISSAGE DE LA MOTOCYCLETTE JAWA 250 ccm

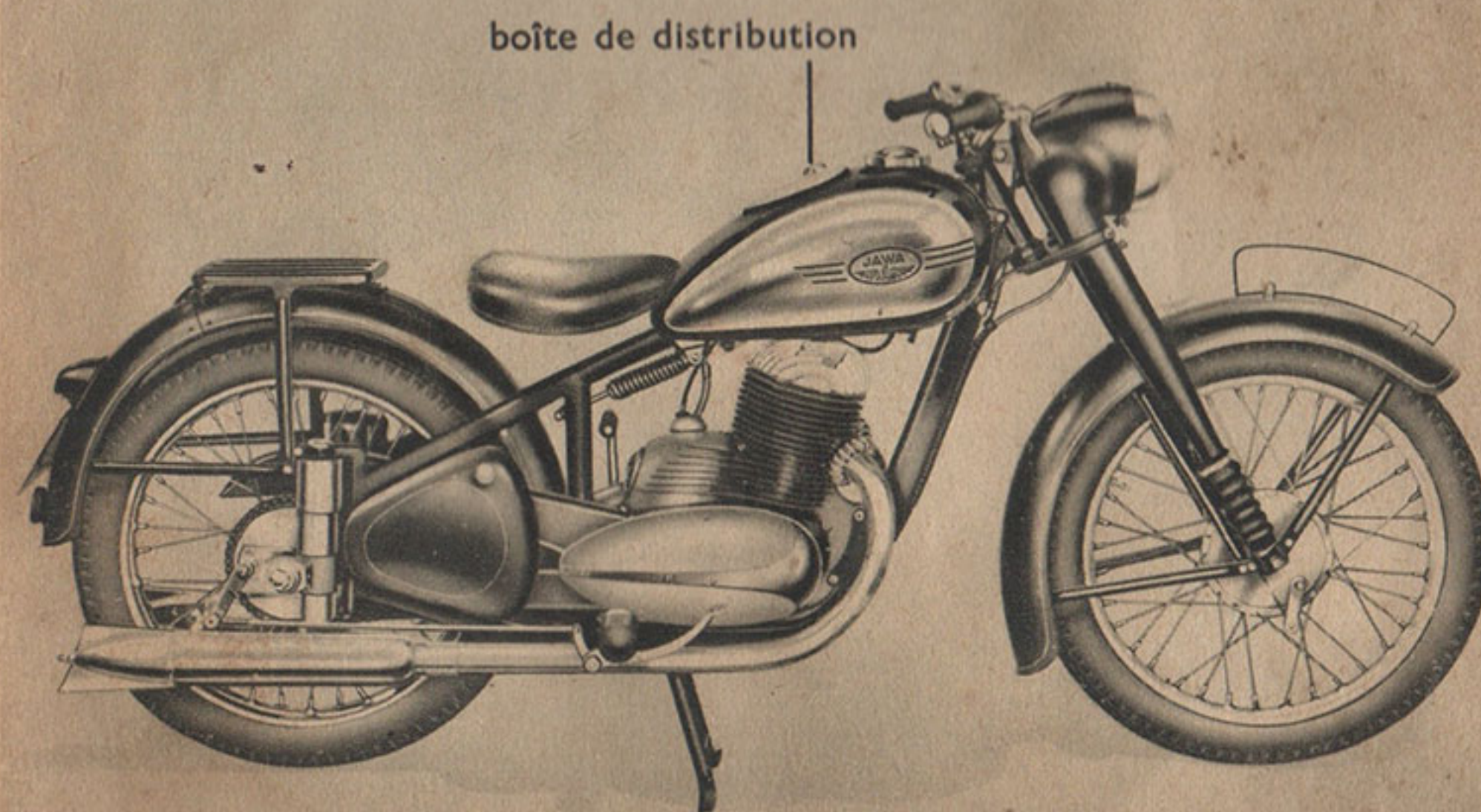
Tous les	Poste de graissage	Nombre de postes de graissage	Genre de lubrifiant	Remarque
500 km	fourche	4	huile	---
	suspension arrière	2	vaseline	---
	selle	1	huile	quelques gouttes
	manette de frein à main	2	huile	quelques gouttes
	levier d'accouplement	2	huile	quelques gouttes
	levier de frein à pédale	1	vaseline	---
1000 km	poignée tournante d'accélération	1	vaseline	après démontage de la poignée
	tige de débrayage de l'accouplement	1	vaseline	---
	levier de démarrage	1	vaseline	---
	béquille	1	huile	quelques gouttes
	ajouter de l'huile dans la boîte des vitesses	1	huile	contrôler le niveau souvent
3000 km	roue avant	1	vaseline	et après lavage au jet d'eau de la machine
	roue arrière	1	vaseline	et après lavage au jet d'eau de la machine
	feutre près du rupteur	1	huile	---
	axe de came du rupteur	1	huile	quelques gouttes
	clefs de freins	1	huile	après démontage du tambour de frein, quelques gouttes
	commande du tachymètre	1	huile	après démontage, quelques gouttes
	bowden du frein avant	1	huile	après démontage, quelques gouttes
bowden de l'accouplement	1	huile	après démontage, quelques gouttes	
5000 km	tête de direction	2	vaseline	après démontage, selon instruction
	chaîne secondaire	1	vaseline	selon instruction
	boîte de vitesse	1	huile	changement d'huile

Printed in Czechoslovakia IV, M - 052 - fr - 3m 2c/7. 49.



Vue d'ensemble du côté gauche

Fig. 1



Vue d'ensemble du côté droit

Fig. 2

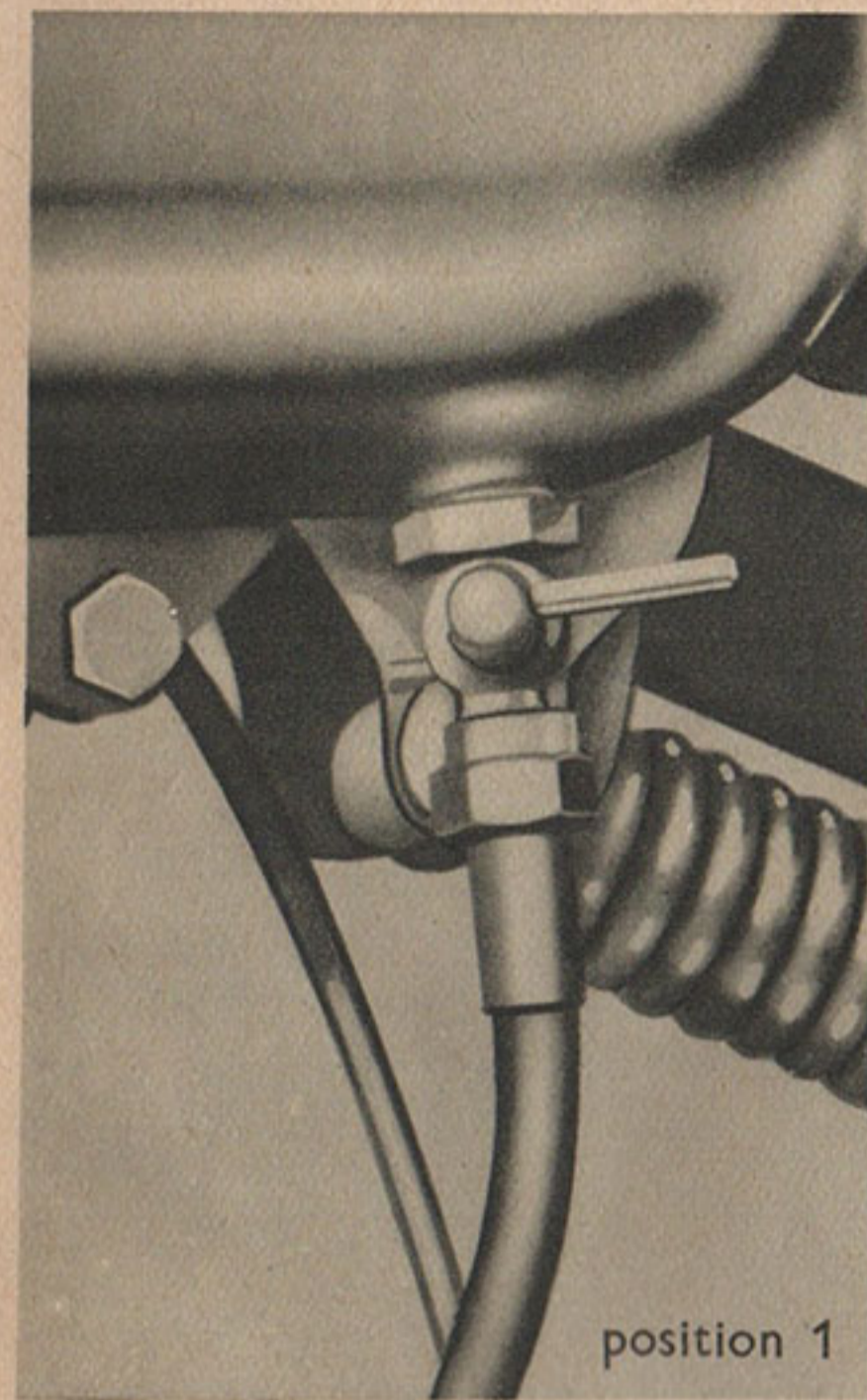


Fig. 3 bis

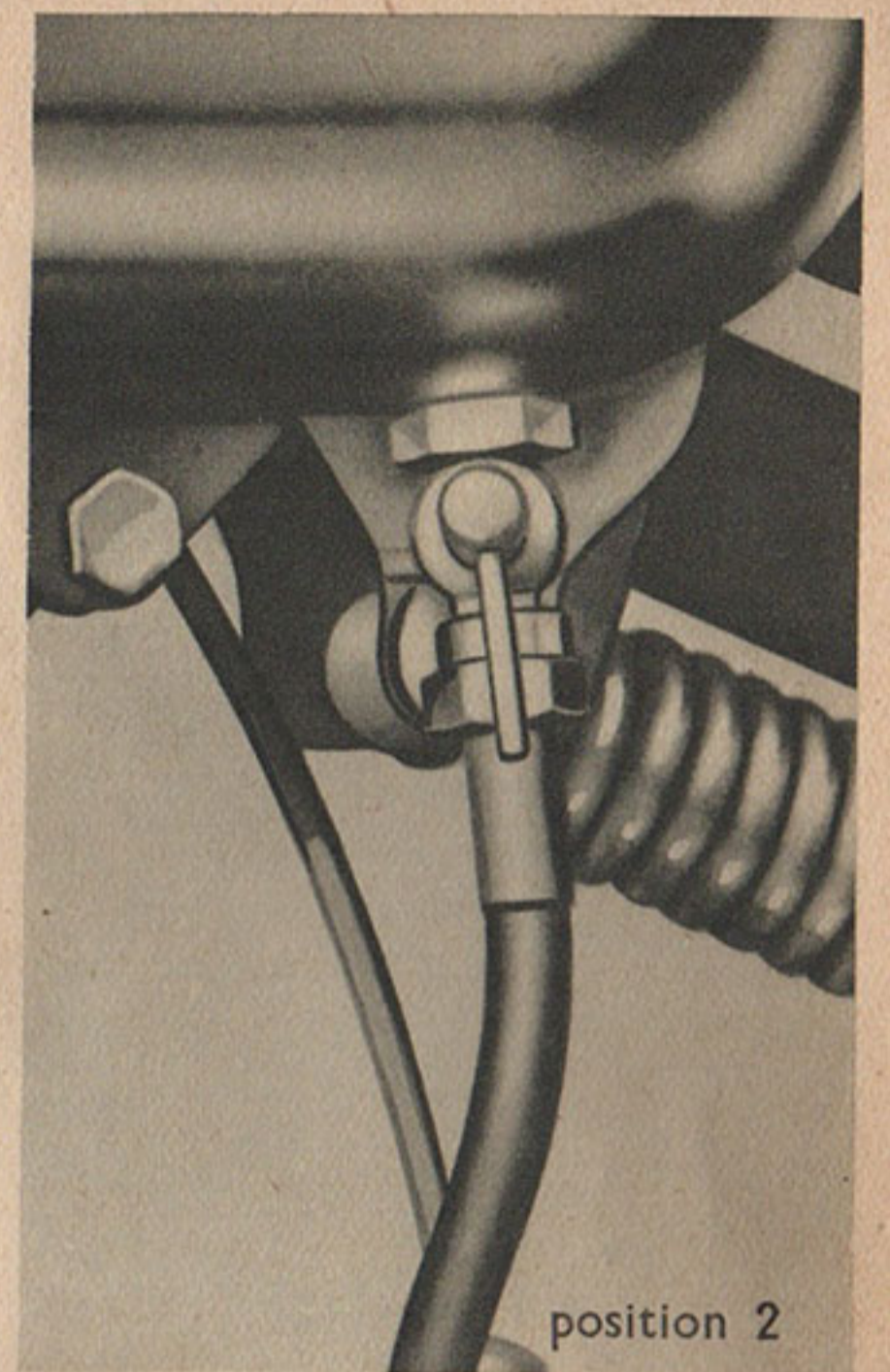


Fig. 3 bis

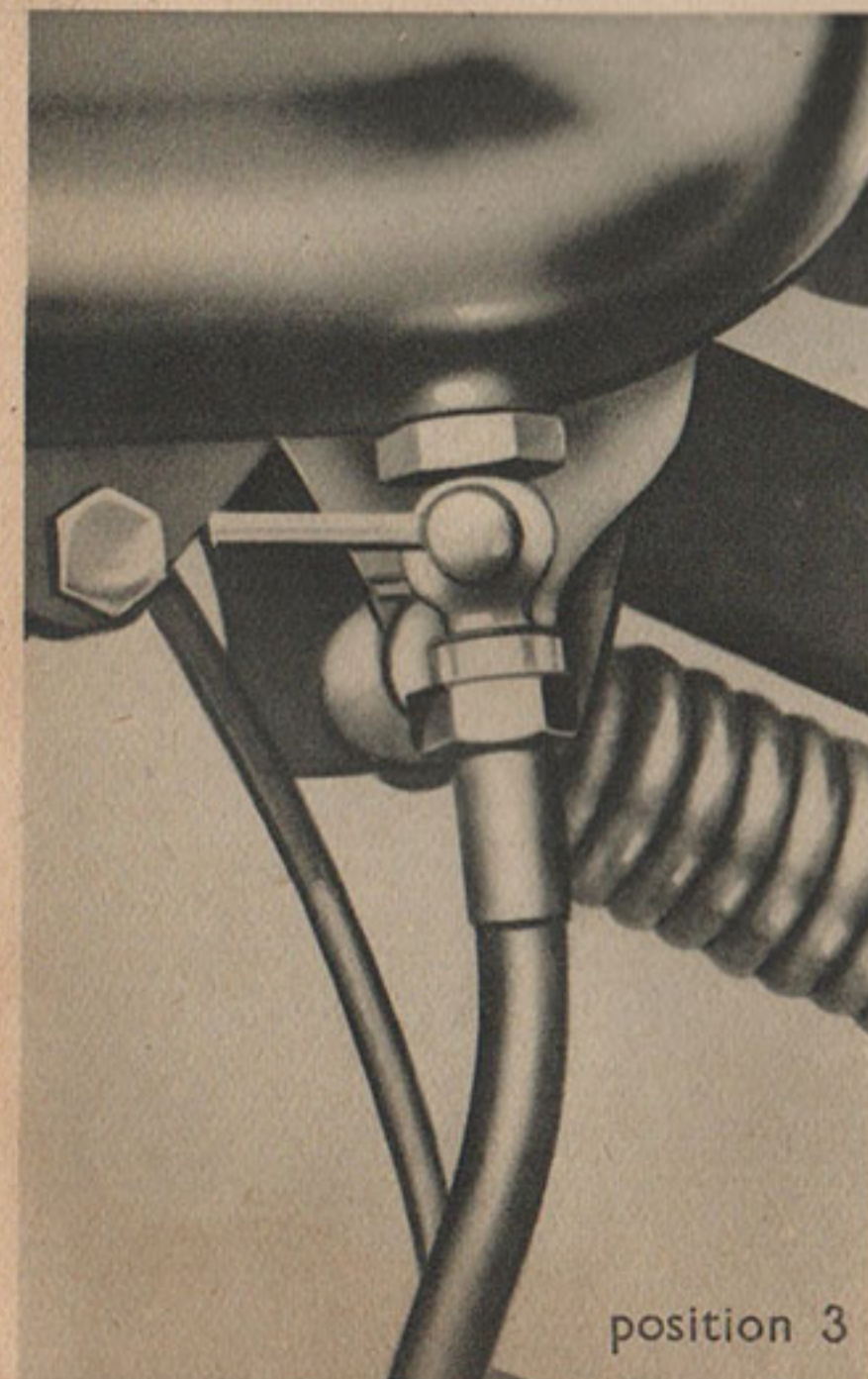


Fig. 3 bis

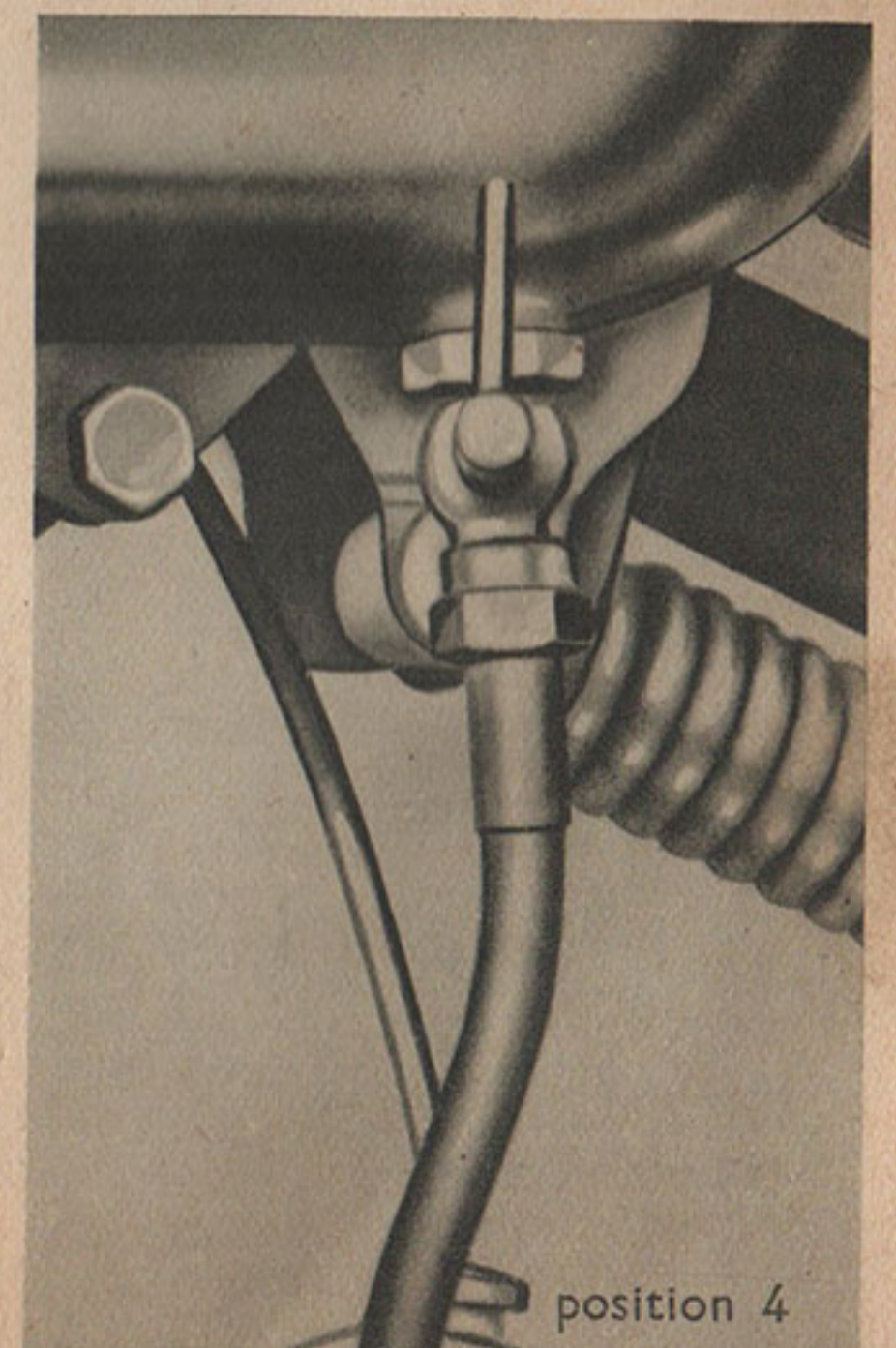
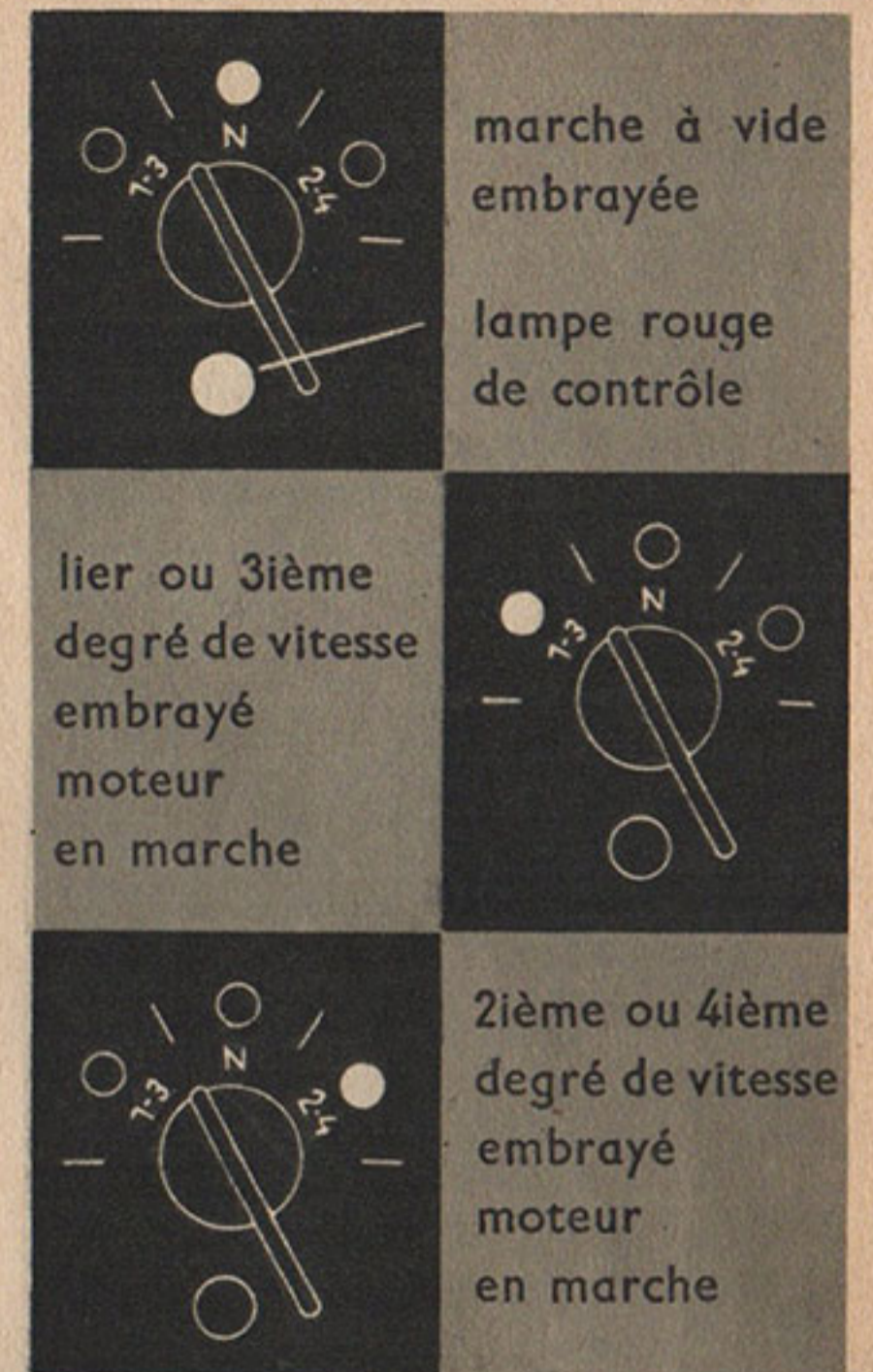


Fig. 3 bis



Transvasement de la réserve d'essence

Fig. 3



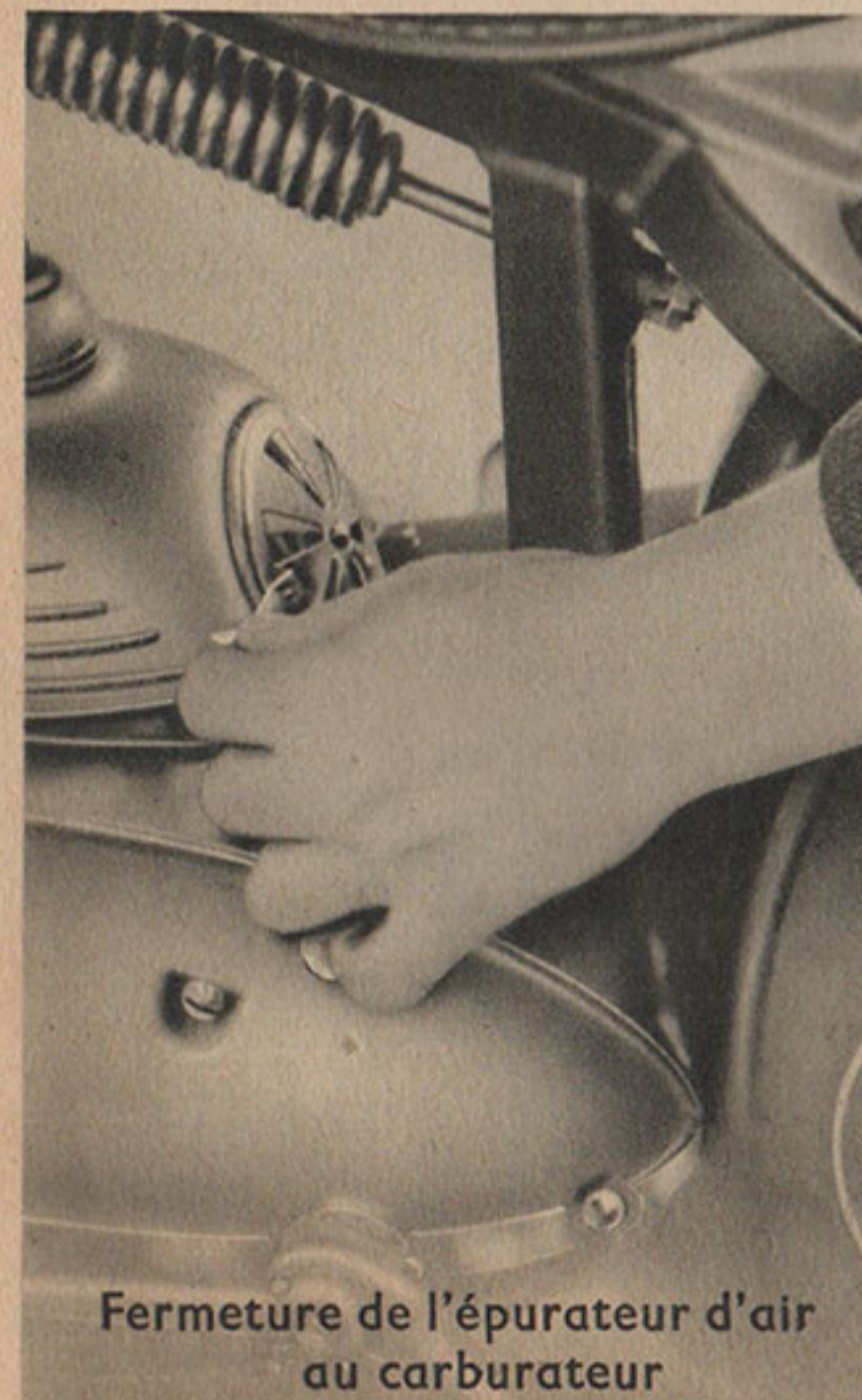
marche à vide
embrayée

lampe rouge
de contrôle

1er ou 3ième
degré de vitesse
embrayé
moteur
en marche

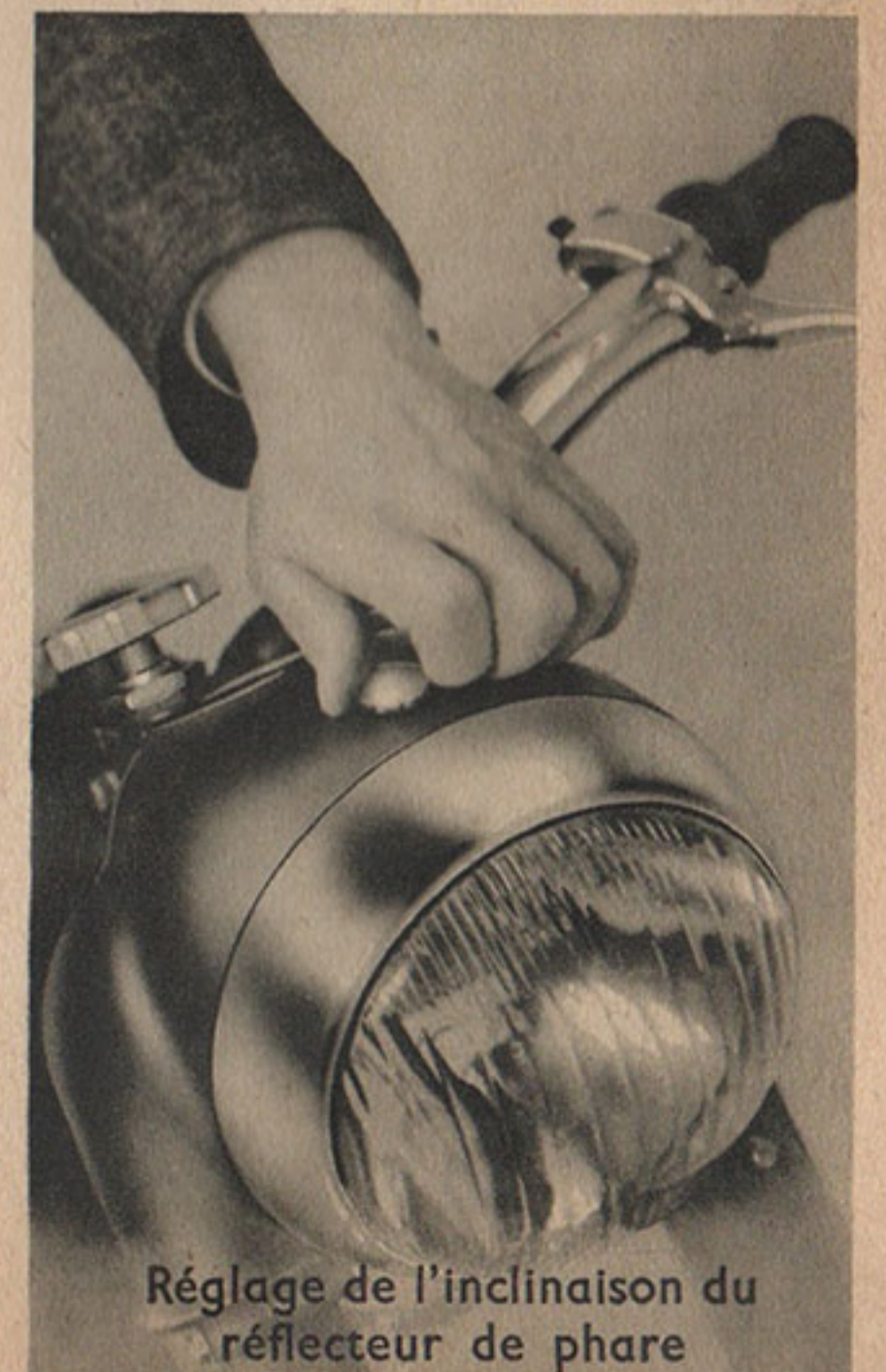
2ième ou 4ième
degré de vitesse
embrayé
moteur
en marche

Fig. 4



Fermeture de l'épurateur d'air
au carburateur

Fig. 5



Réglage de l'inclinaison du
réflecteur de phare

Fig. 6

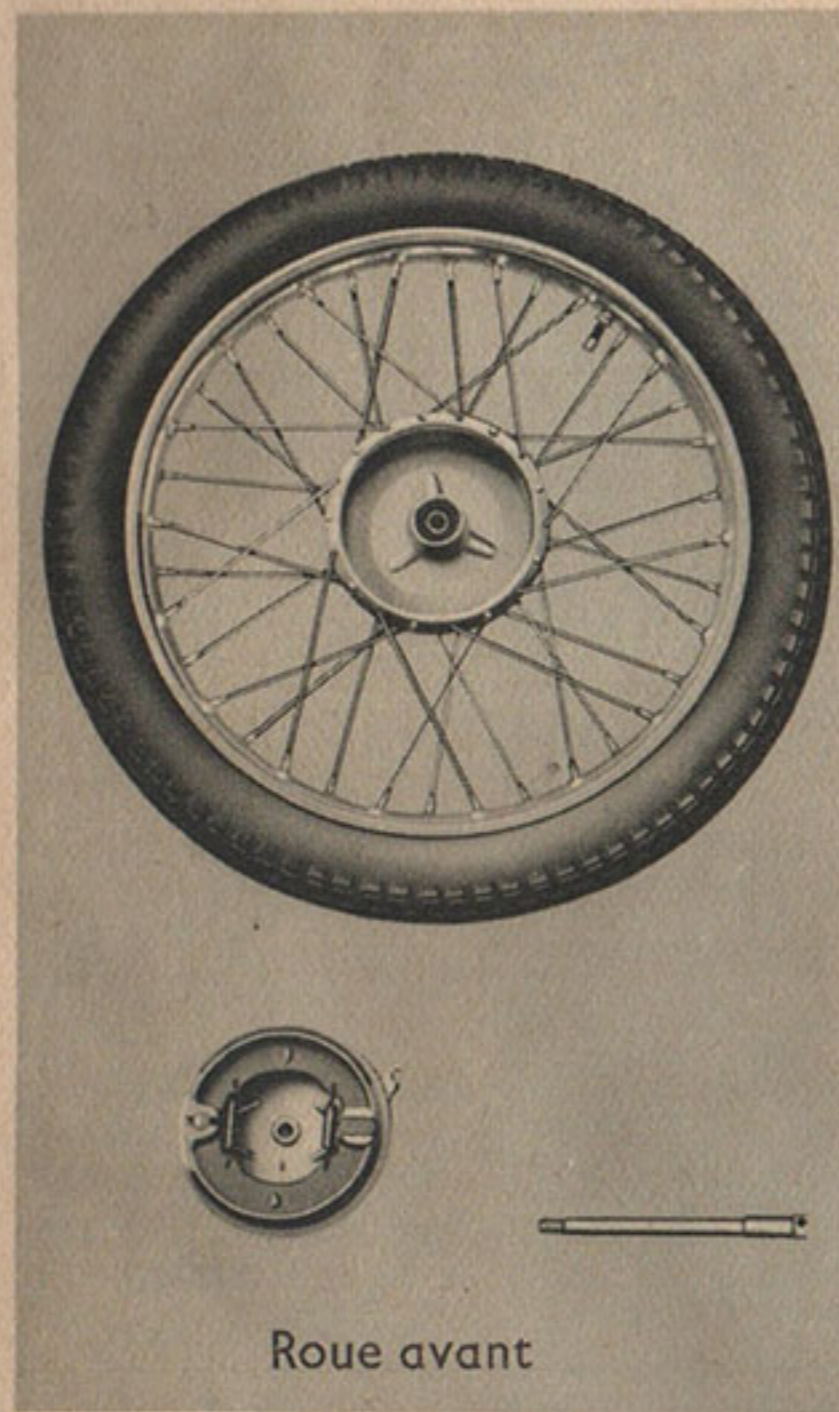


Fig. 7

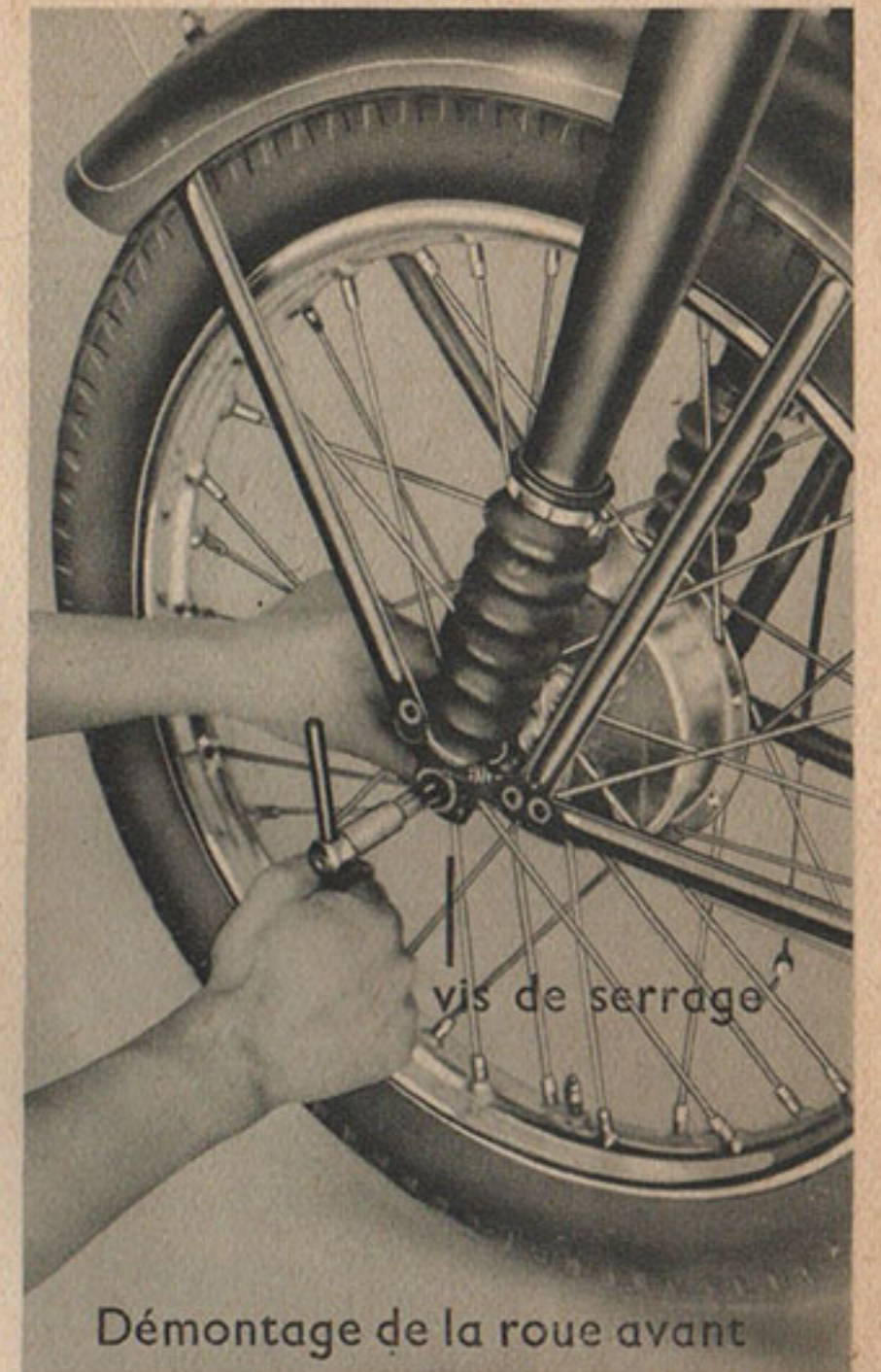


Fig. 8

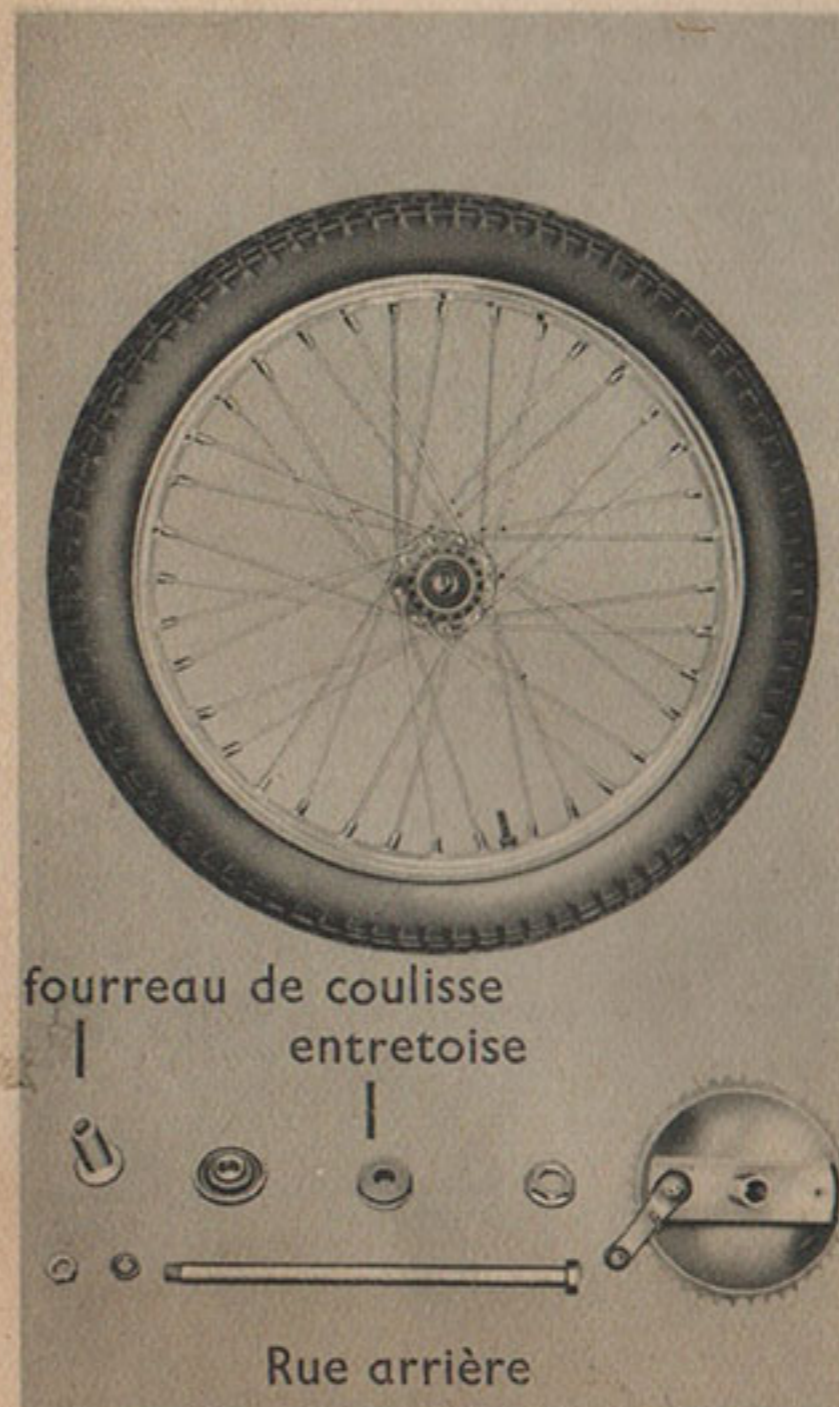


Fig. 9

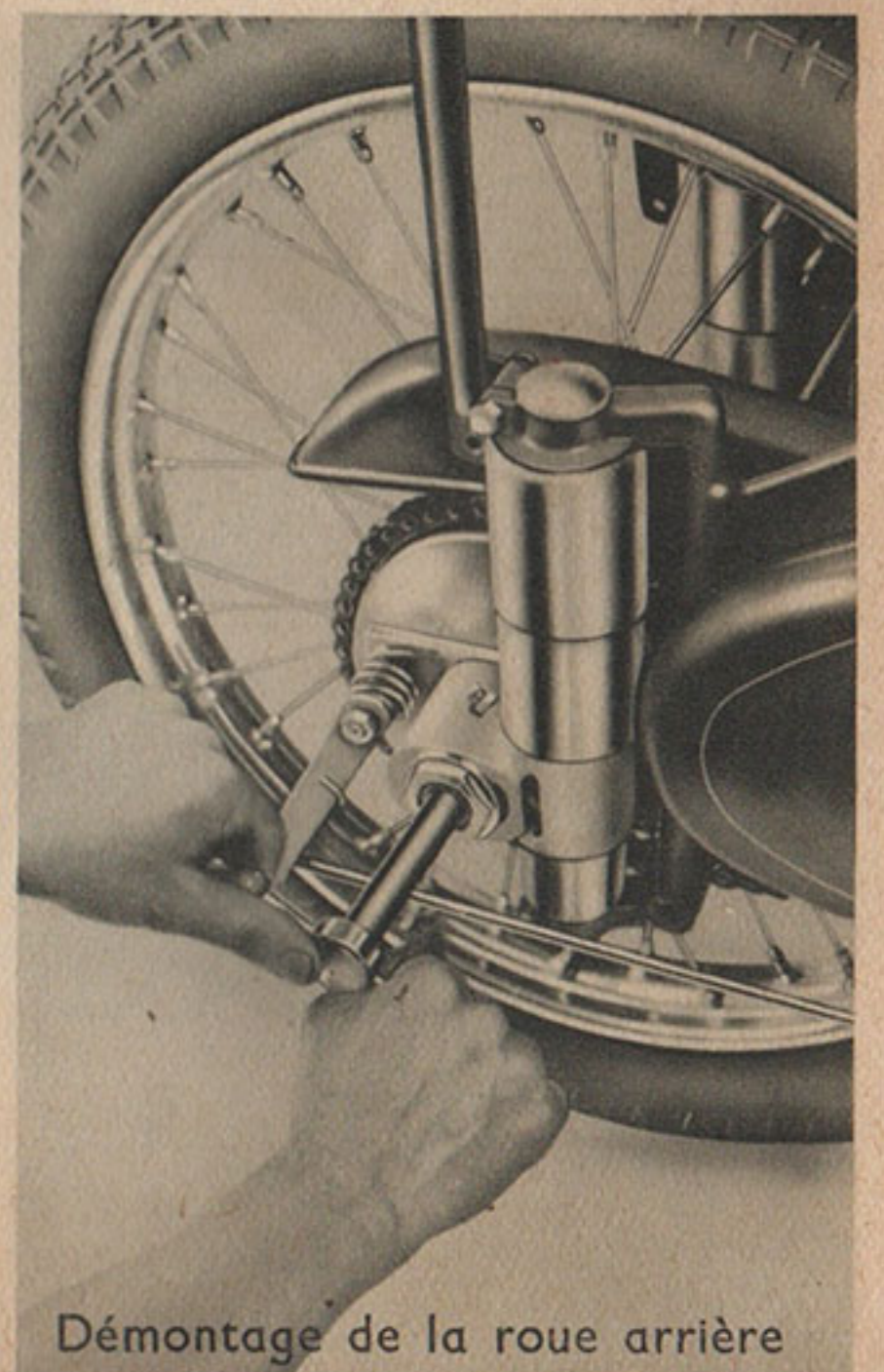
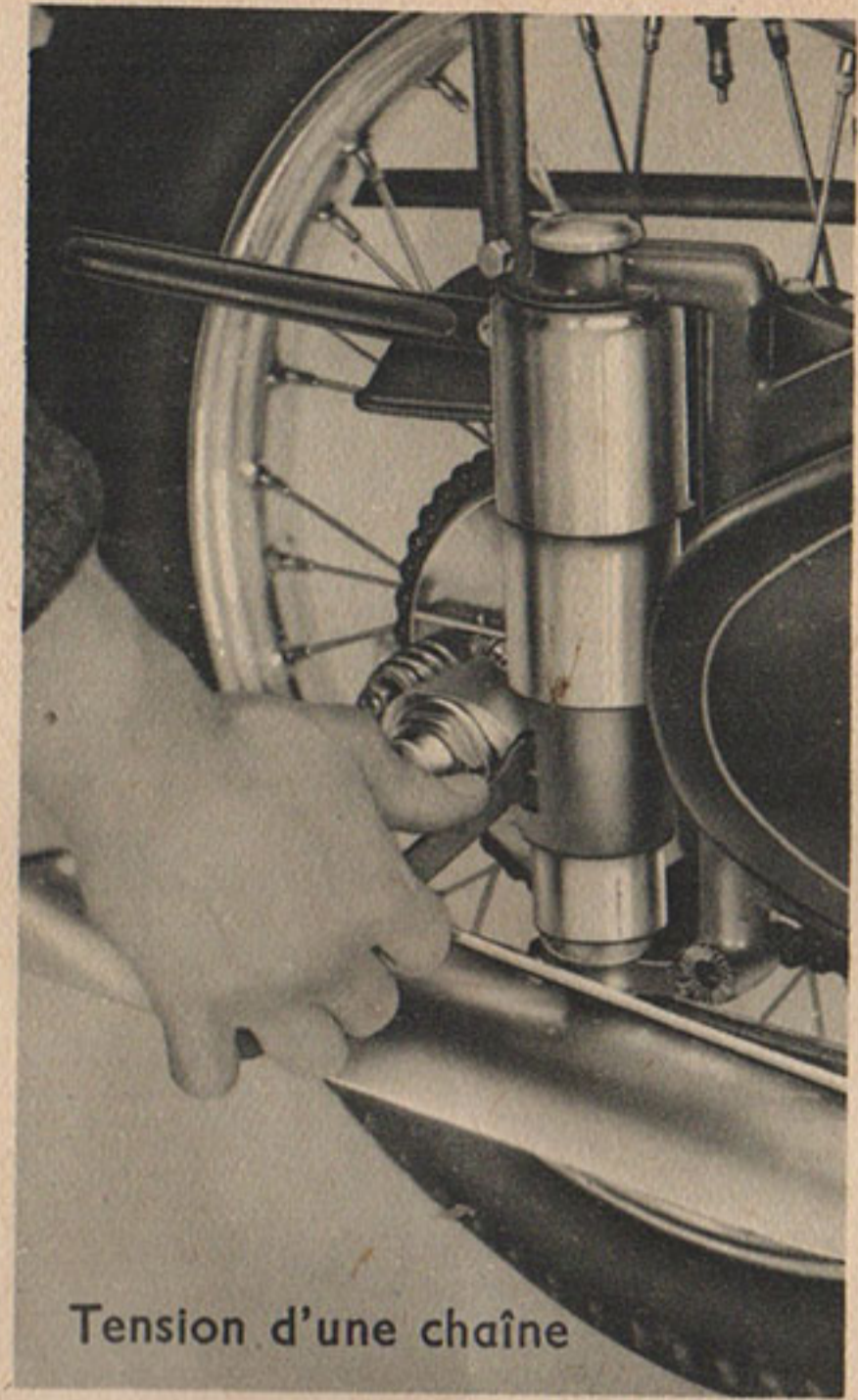
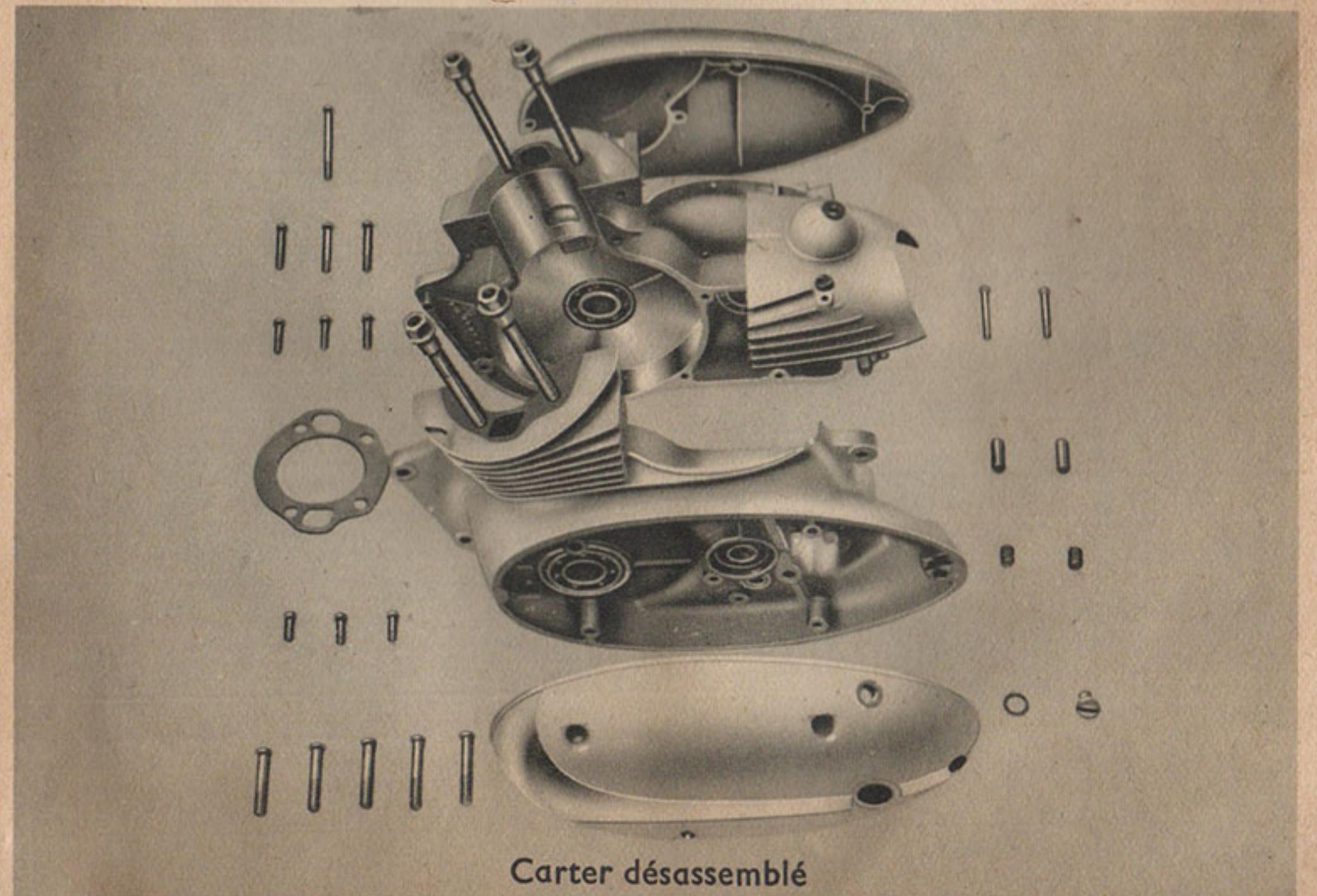


Fig. 10



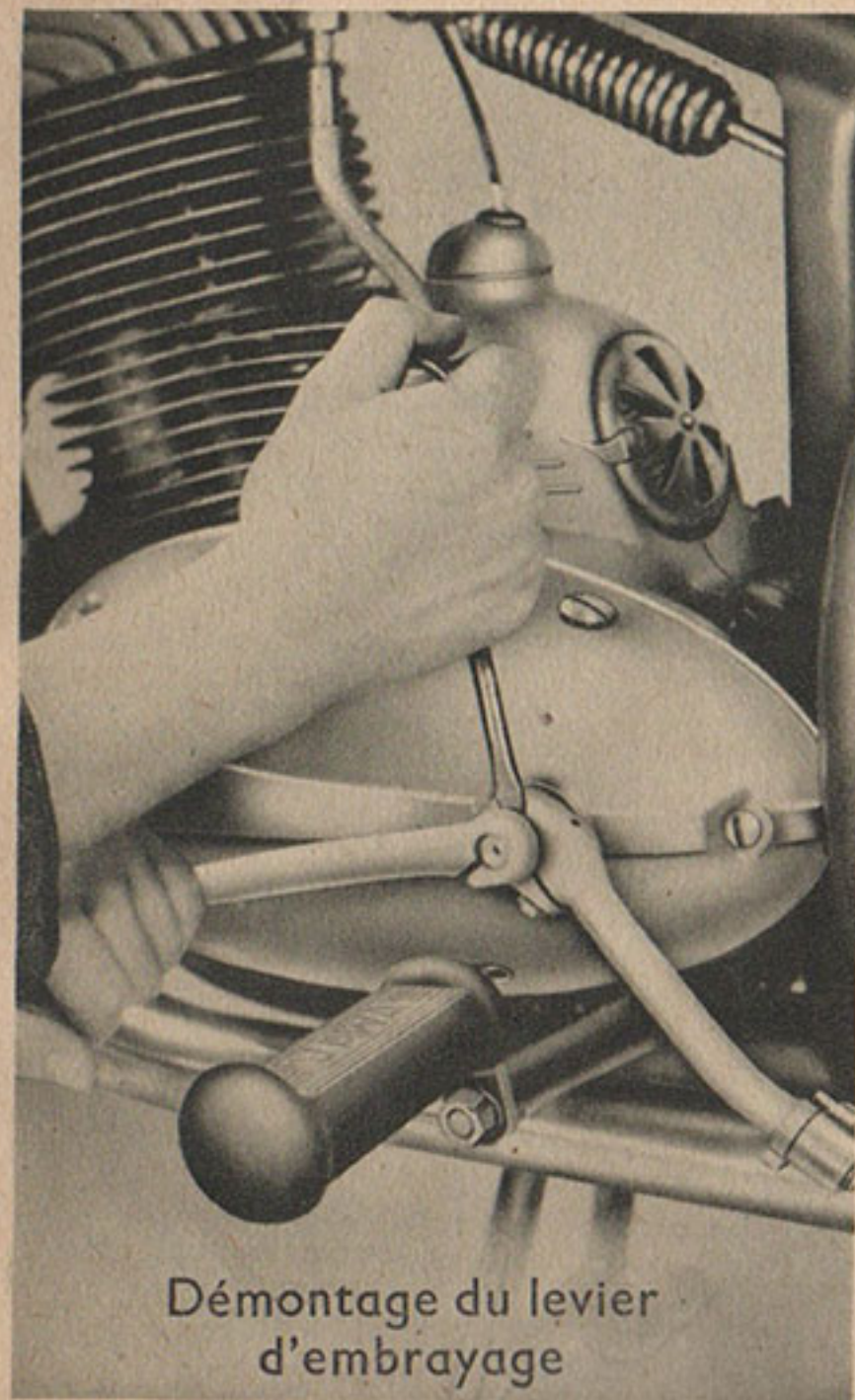
Tension d'une chaîne

Fig. 11



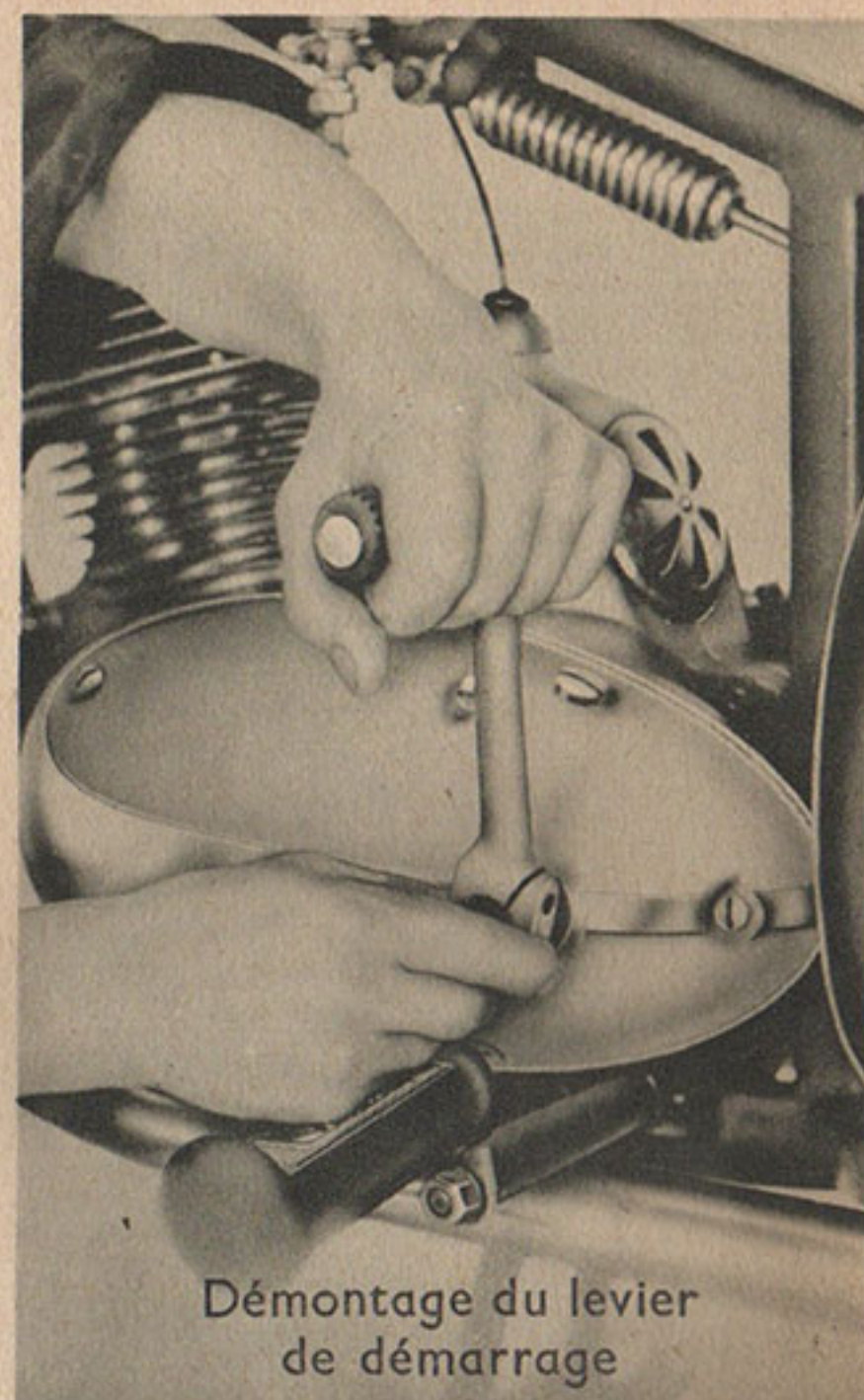
Carter désassemblé

Fig. 12



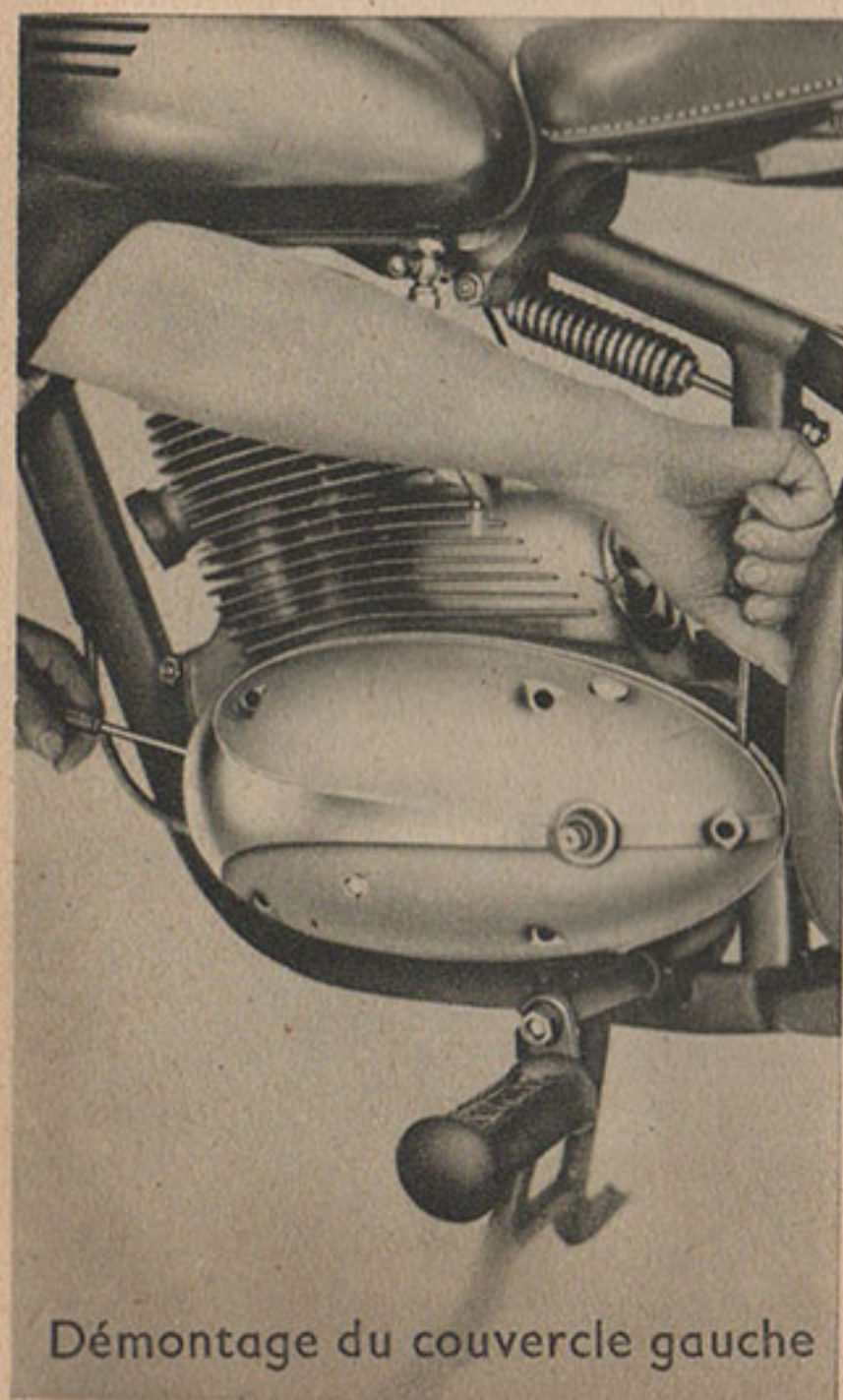
Démontage du levier
d'embrayage

Fig. 13



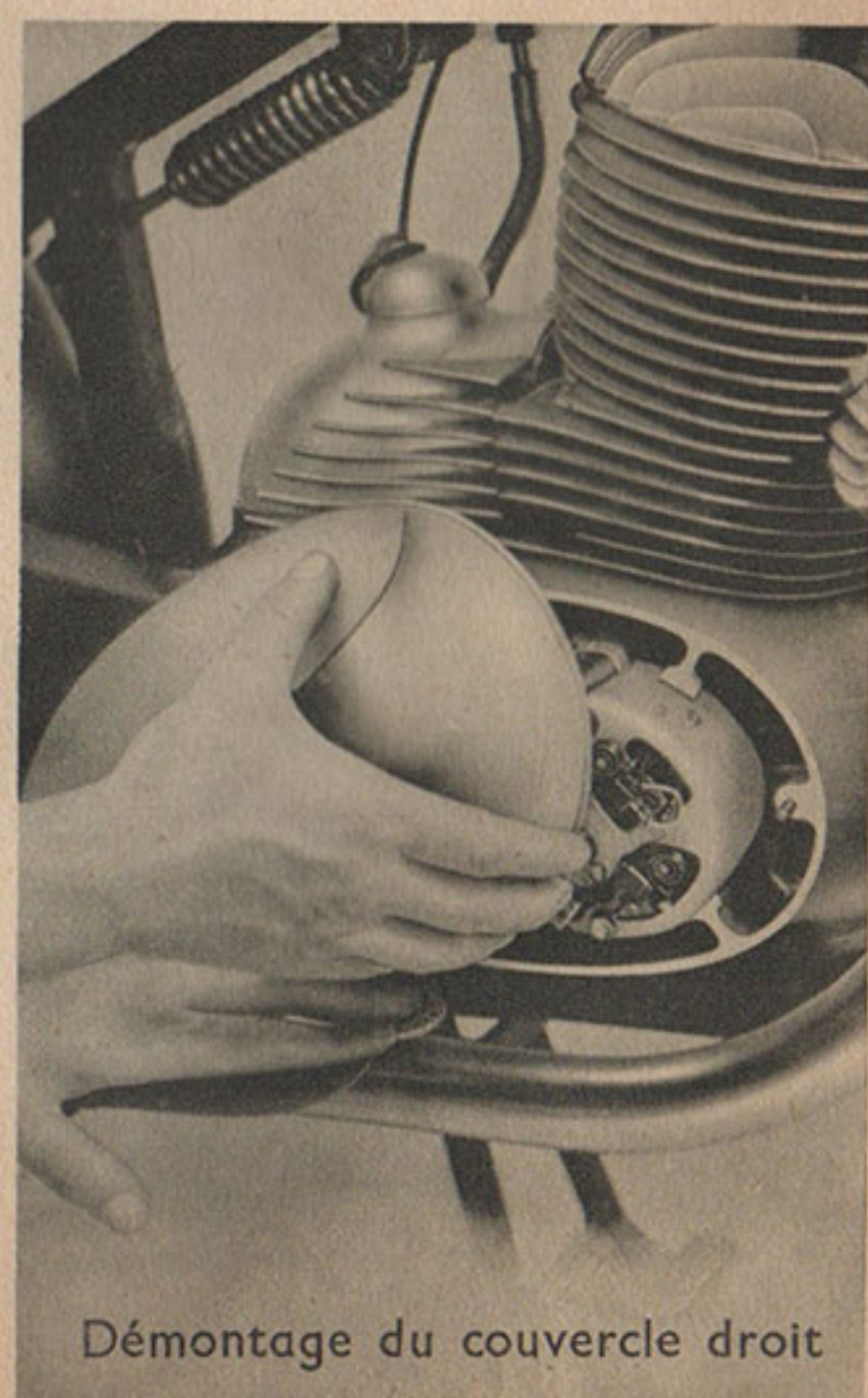
Démontage du levier
de démarrage

Fig. 14



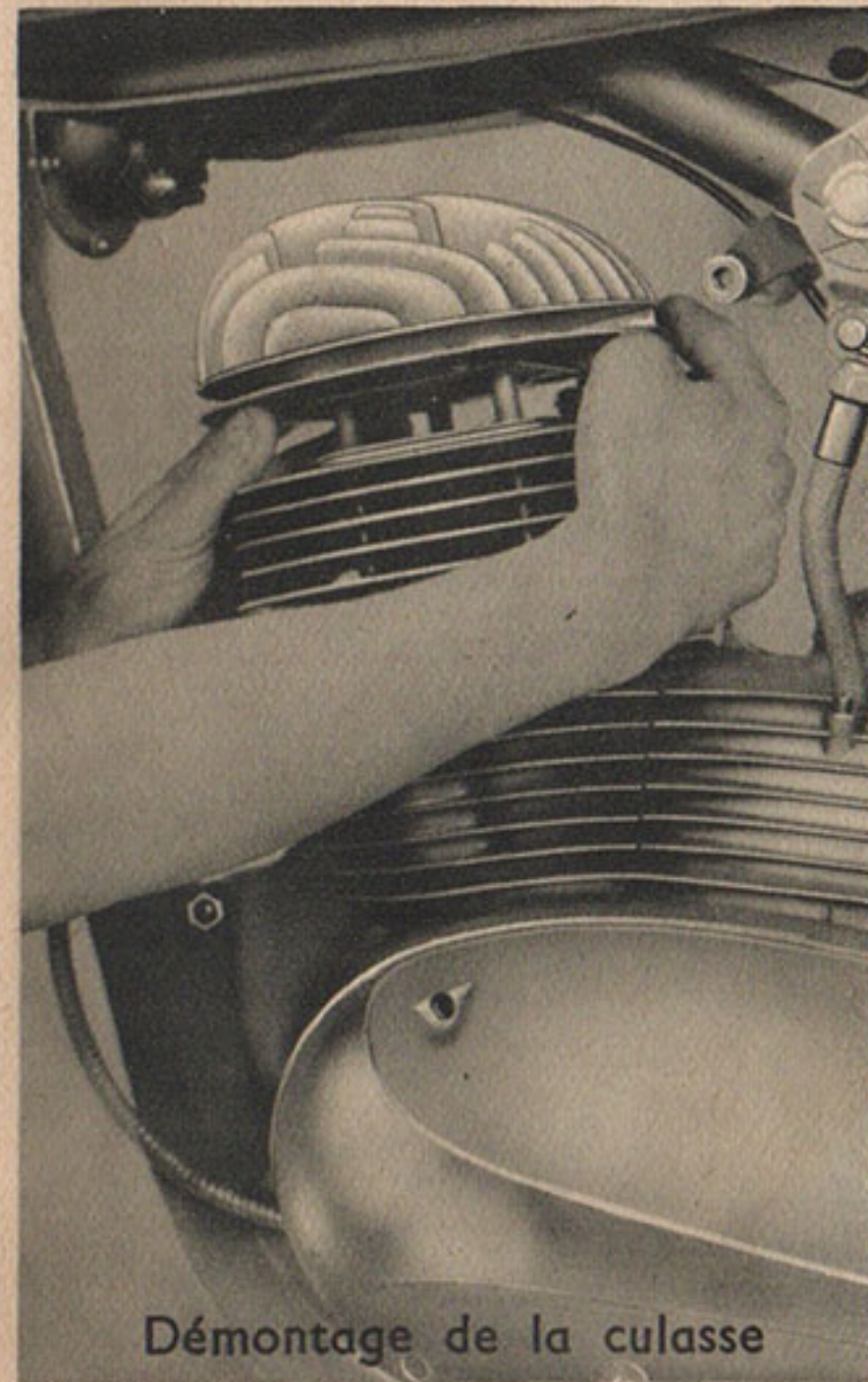
Démontage du couvercle gauche

Fig. 15



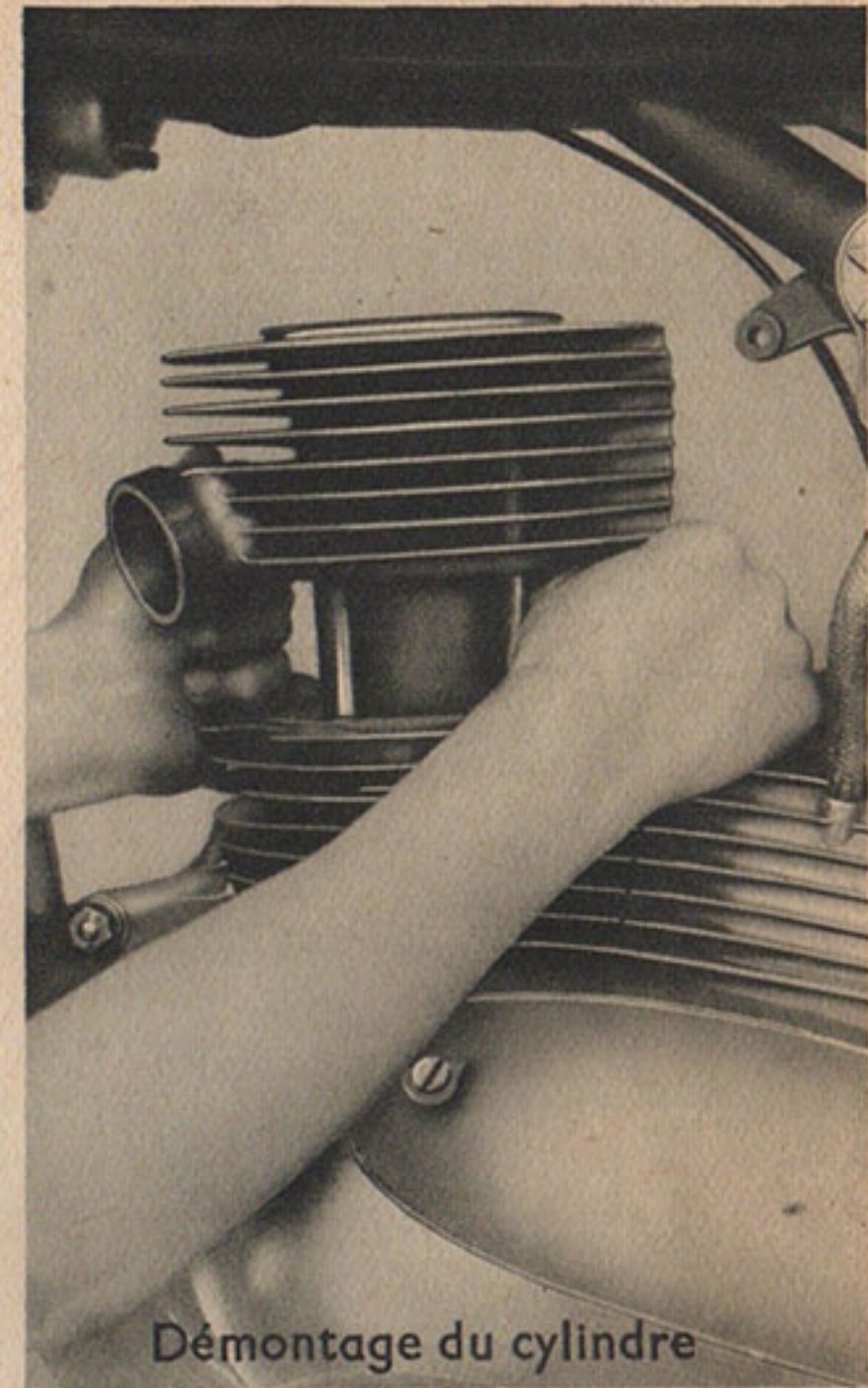
Démontage du couvercle droit

Fig. 16



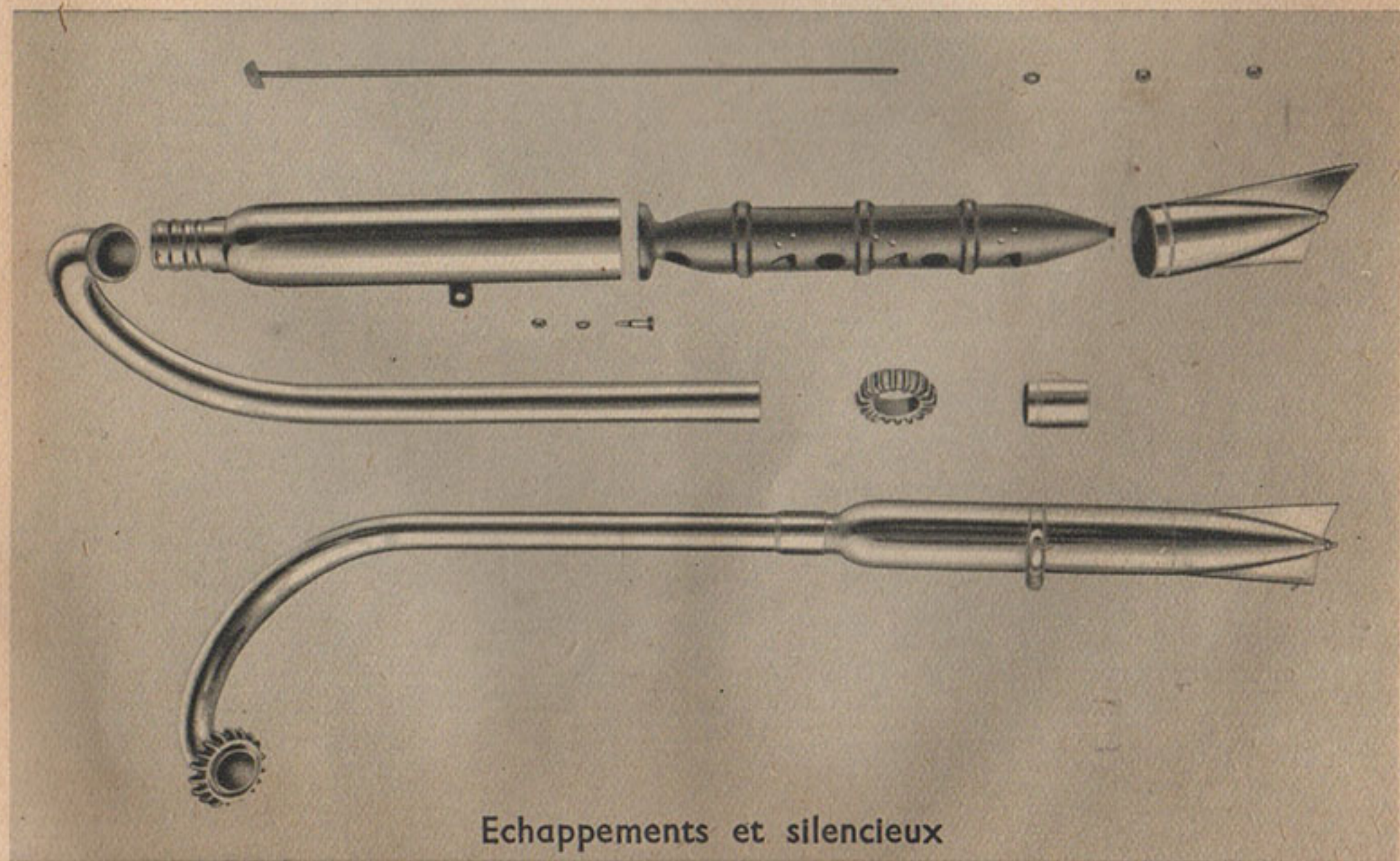
Démontage de la culasse

Fig. 17



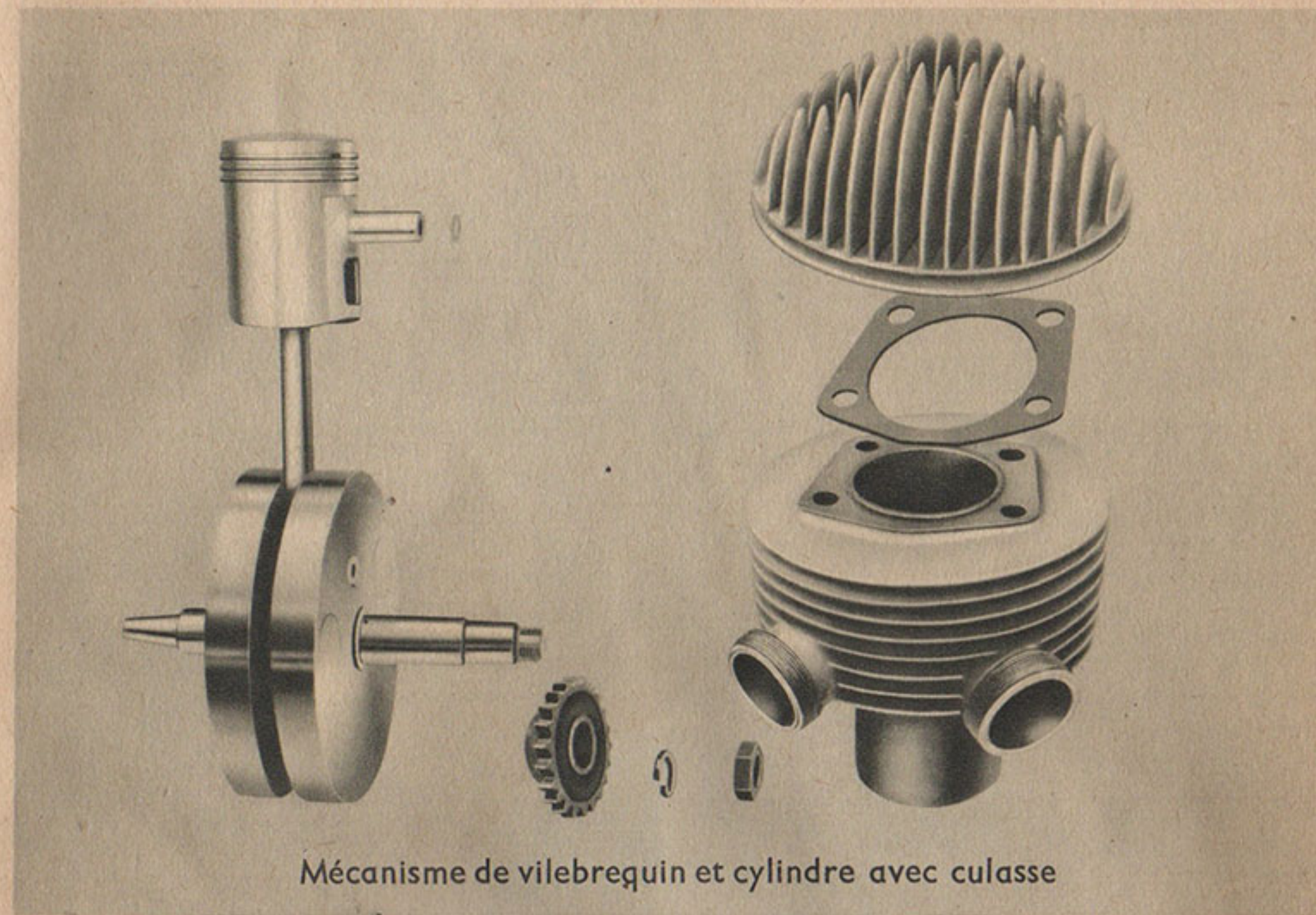
Démontage du cylindre

Fig. 18



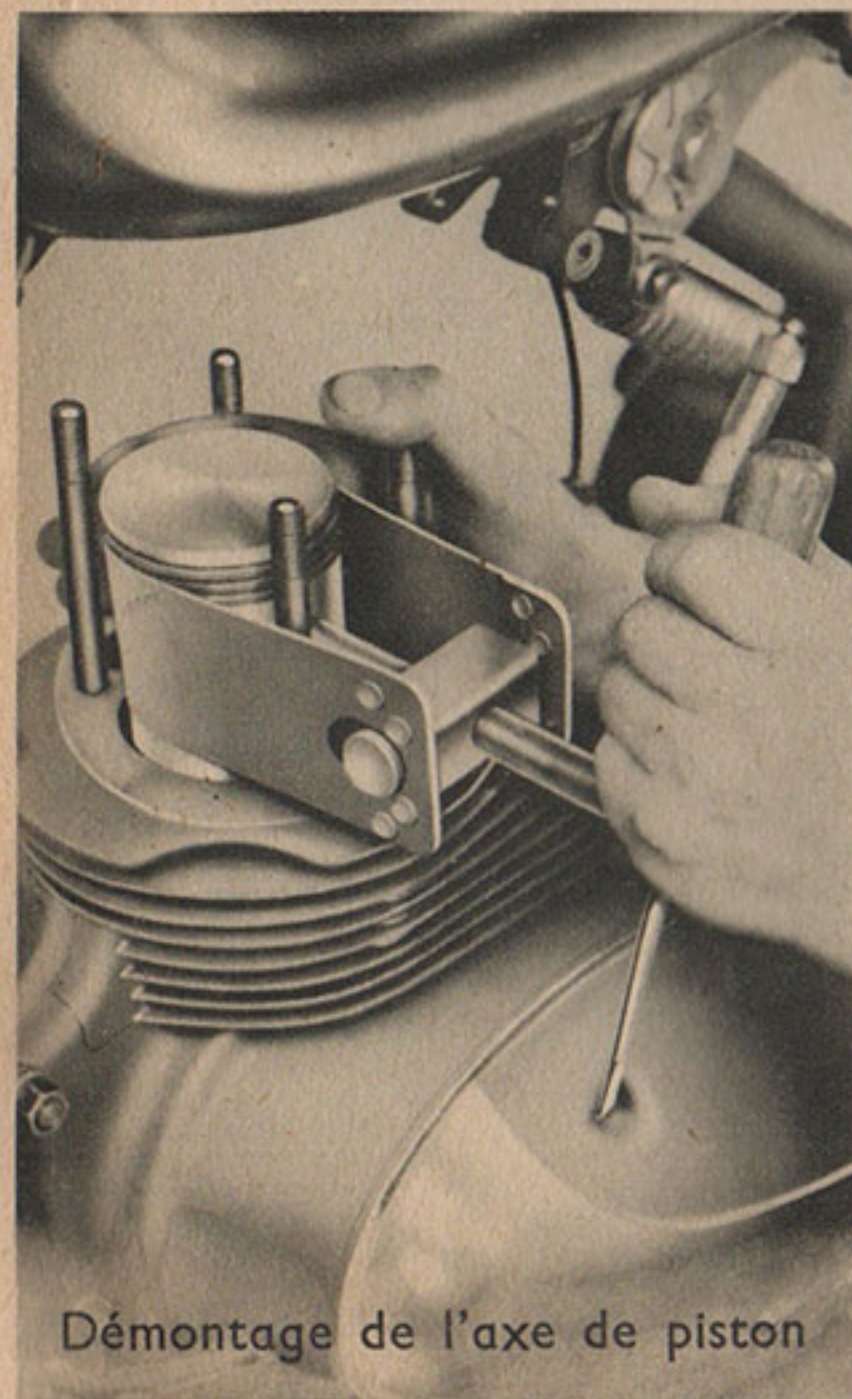
Echappements et silencieux

Fig. 19



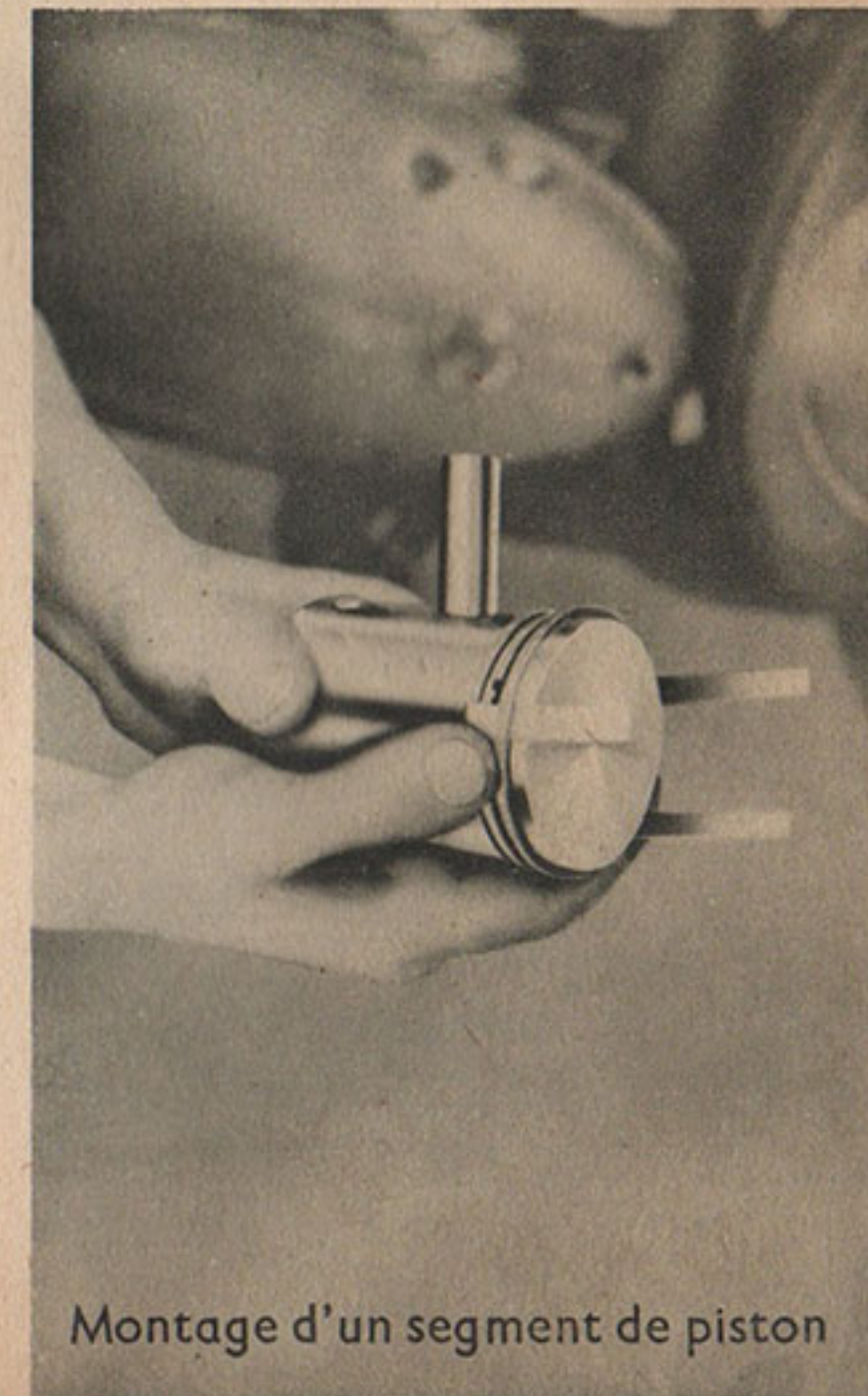
Mécanisme de vilebrequin et cylindre avec culasse

Fig. 20



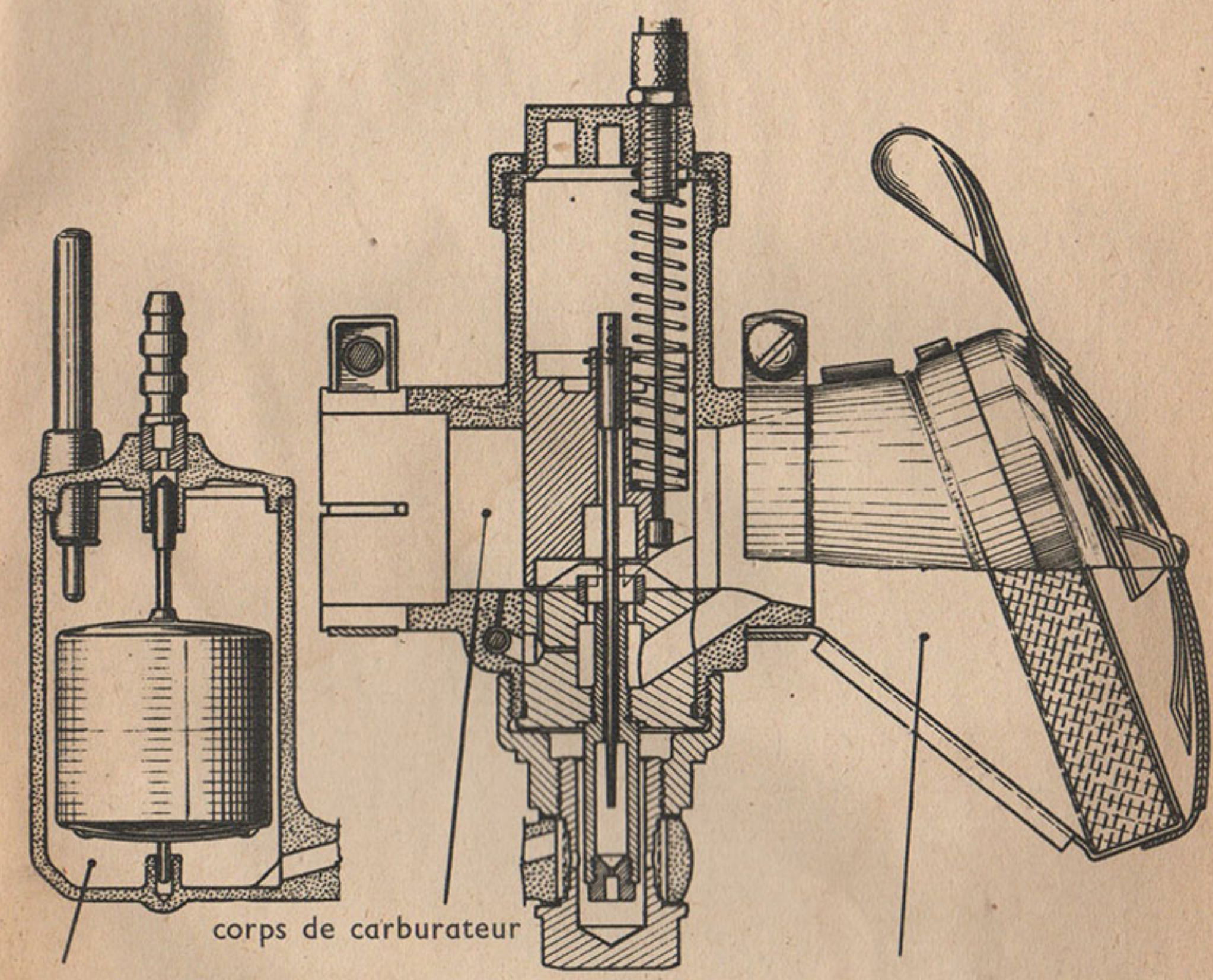
Démontage de l'axe de piston

Fig. 21



Montage d'un segment de piston

Fig. 22



corps de carburateur

cuve de flotteur

épurateur d'air

Carburateur

Fig. 23

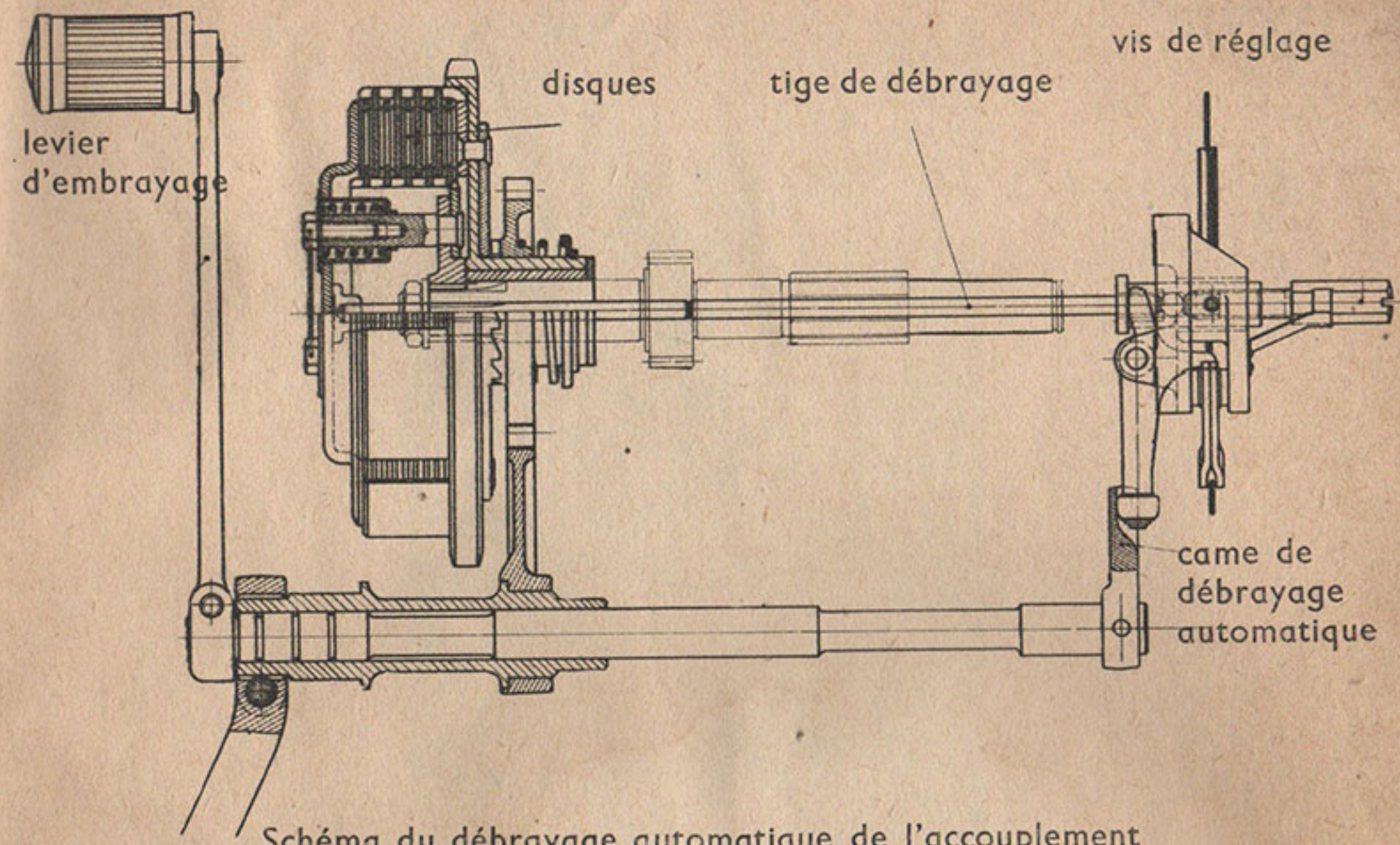


Schéma du débrayage automatique de l'accouplement

Fig. 25

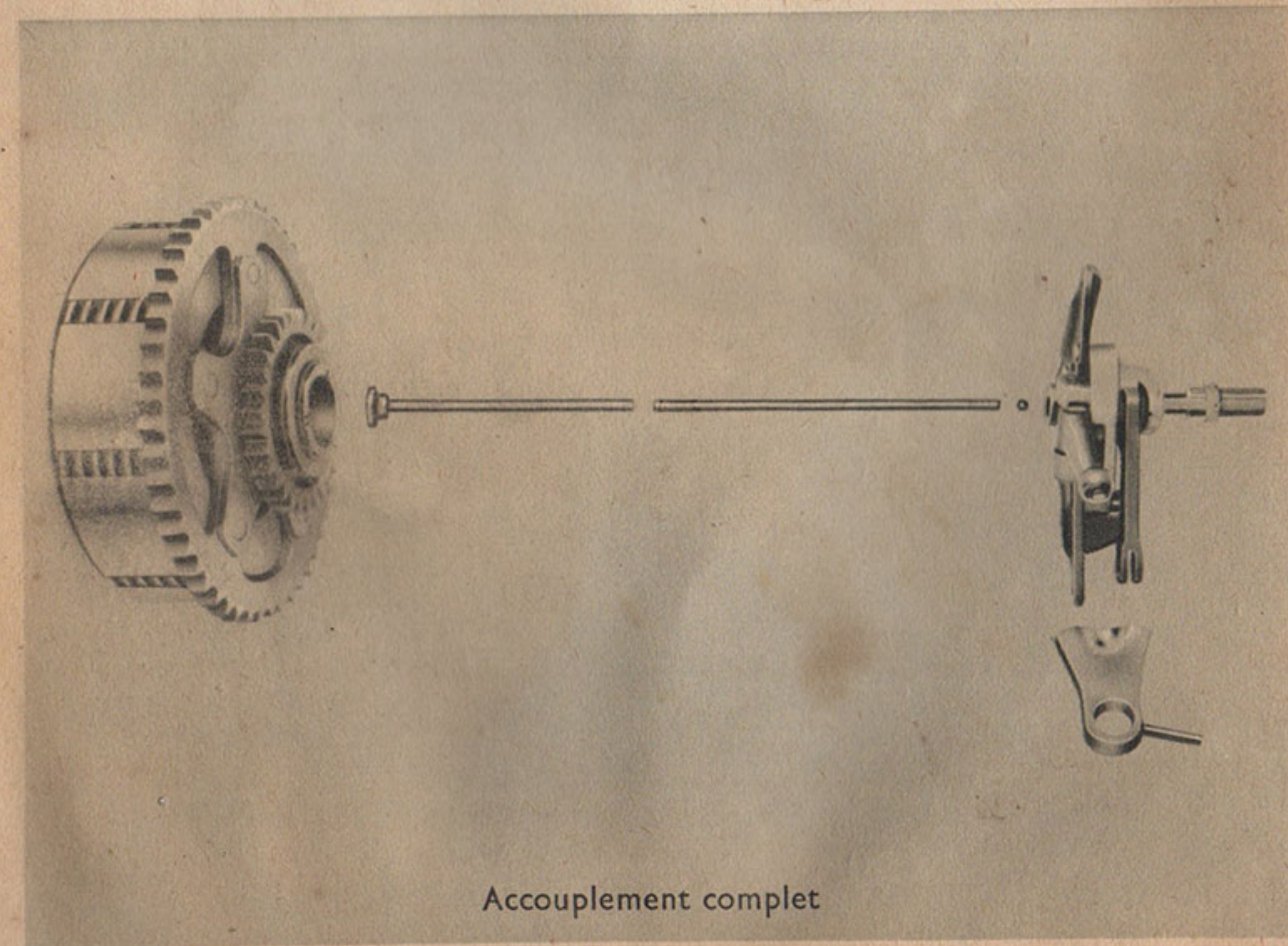
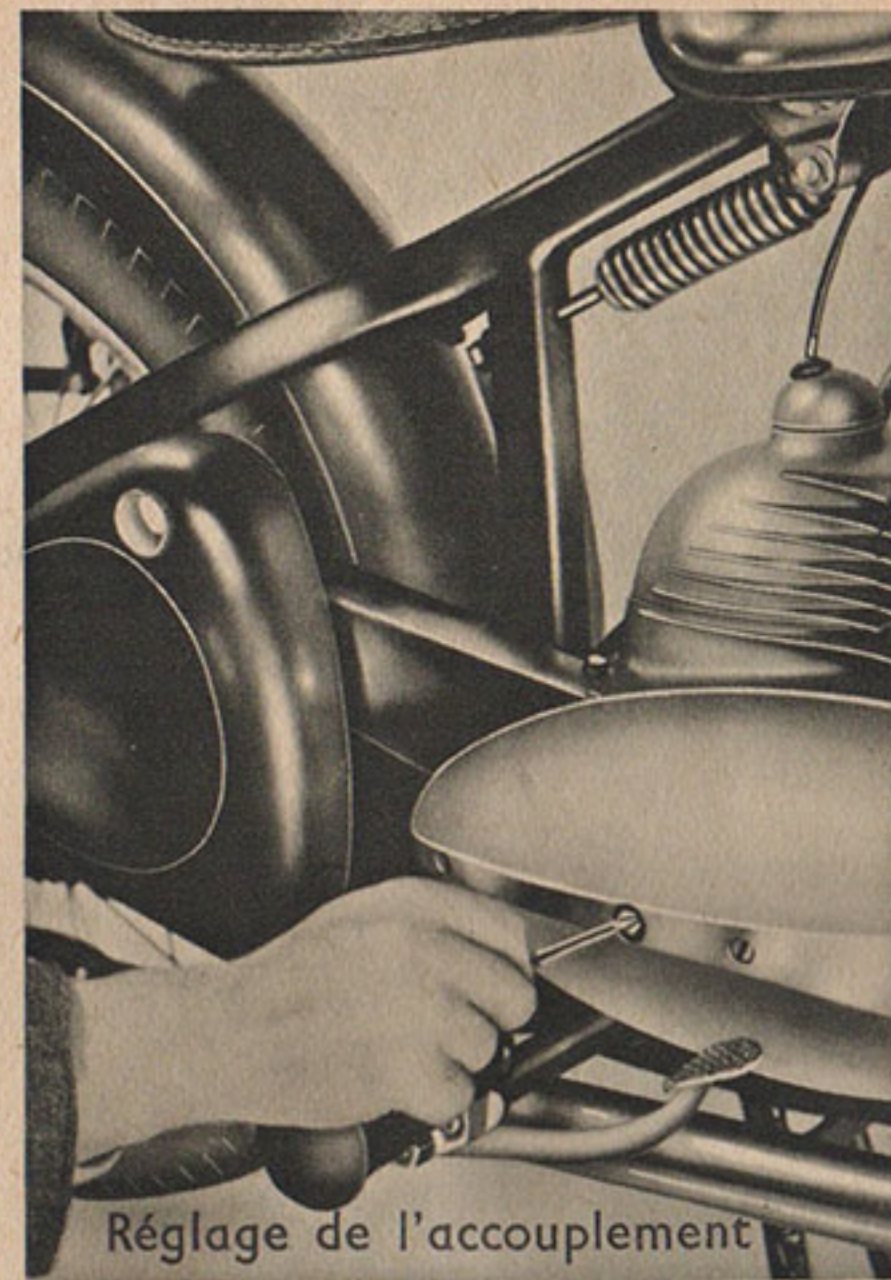
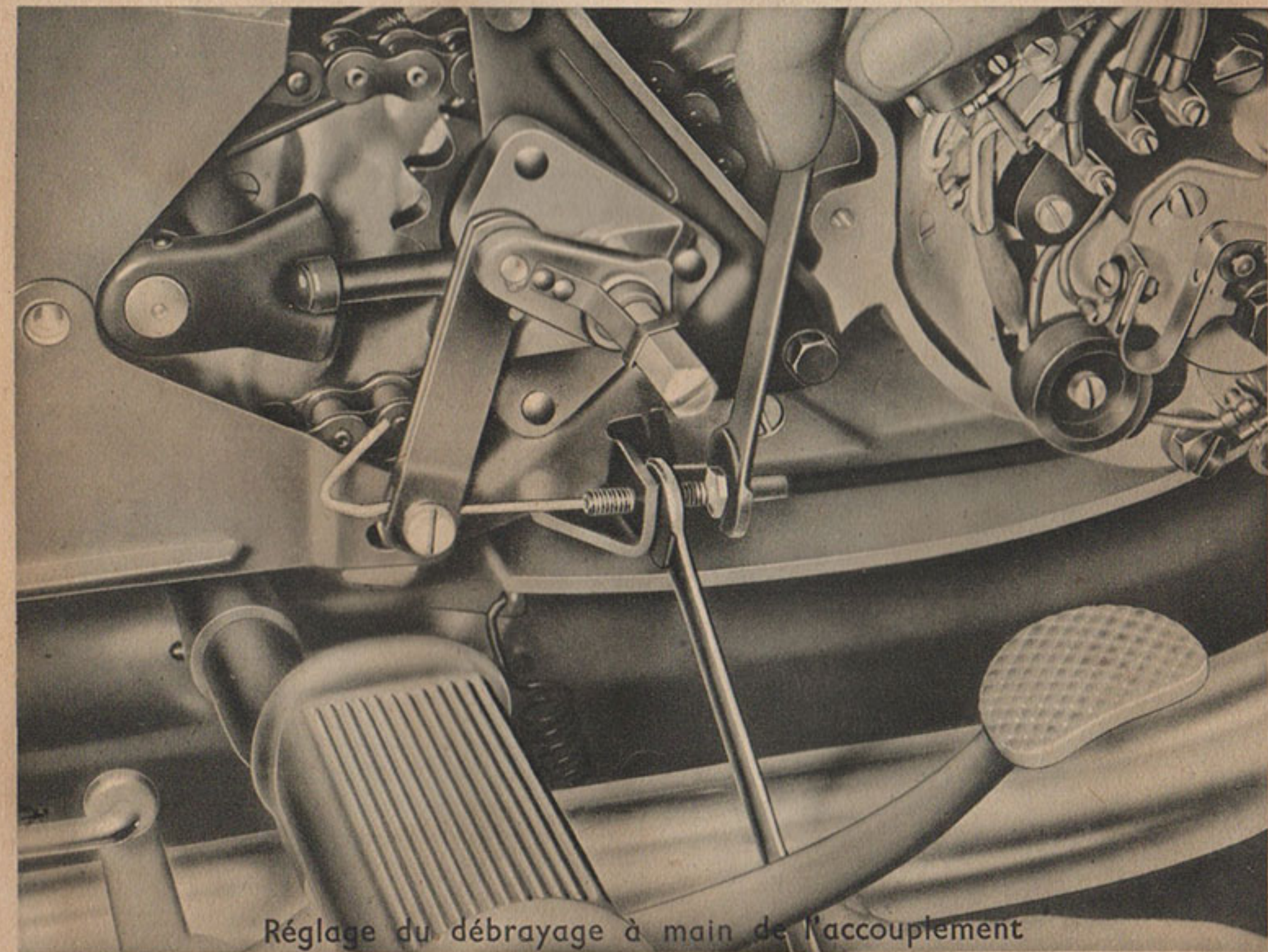


Fig. 26



Réglage de l'accouplement

Fig. 27



Réglage du débrayage à main de l'accouplement

Fig. 28

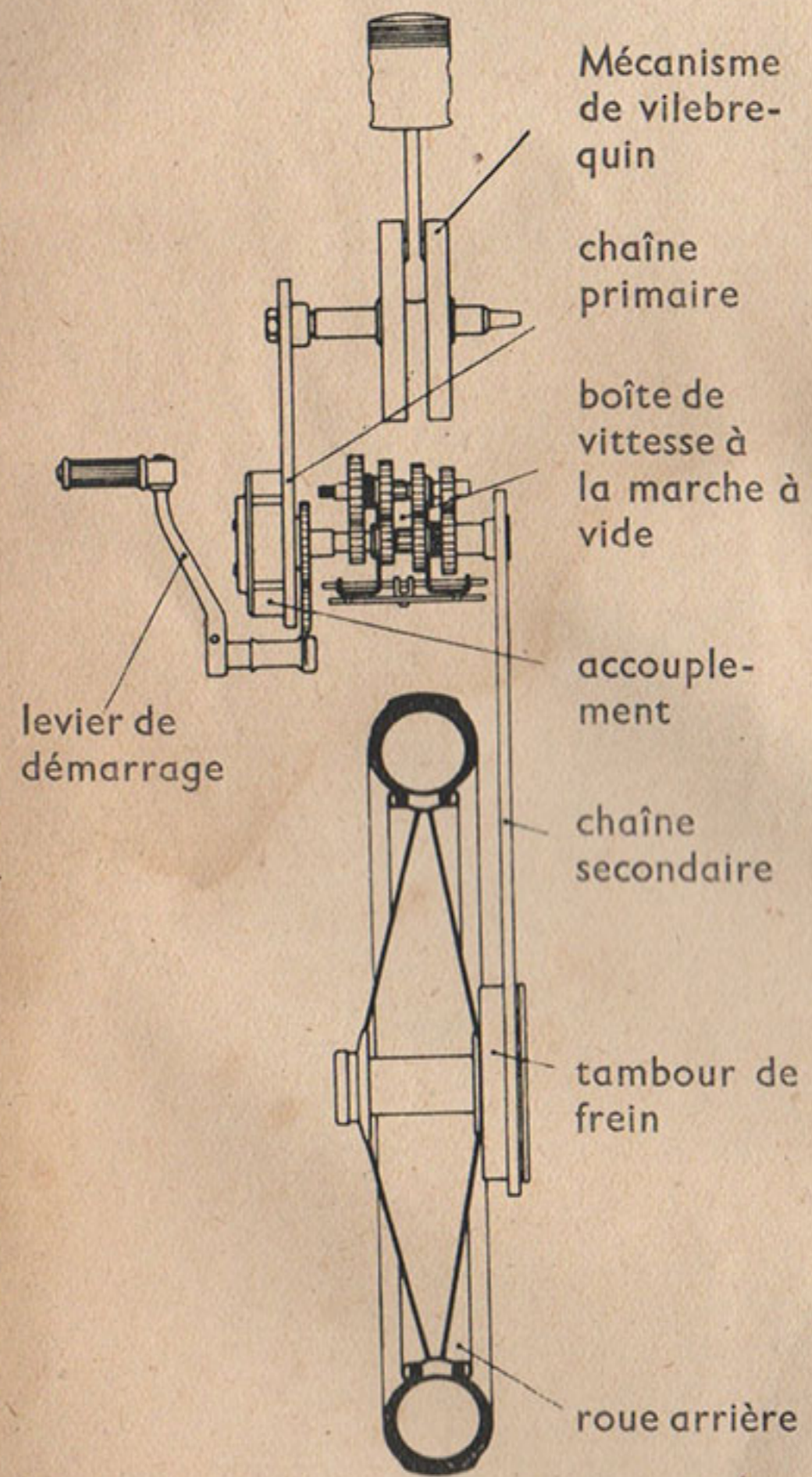
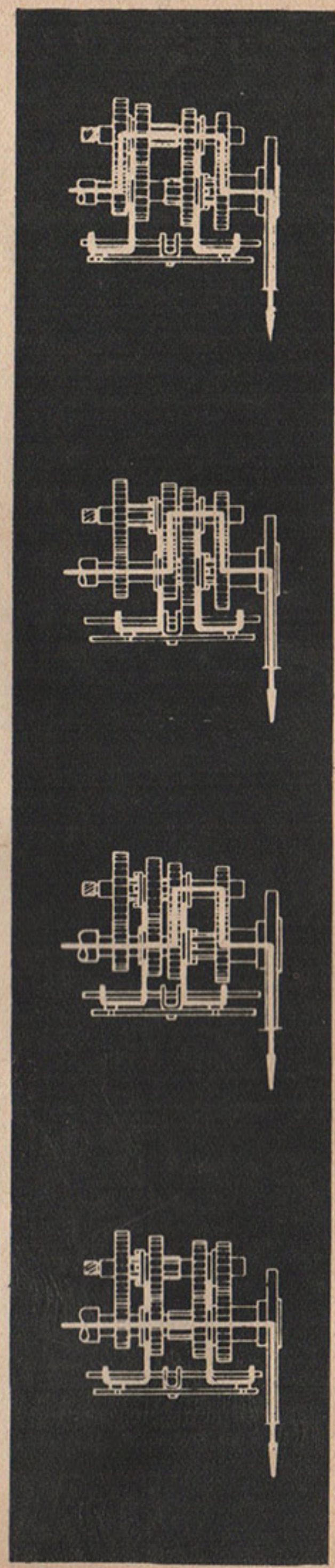


Schéma du mécanisme de commande

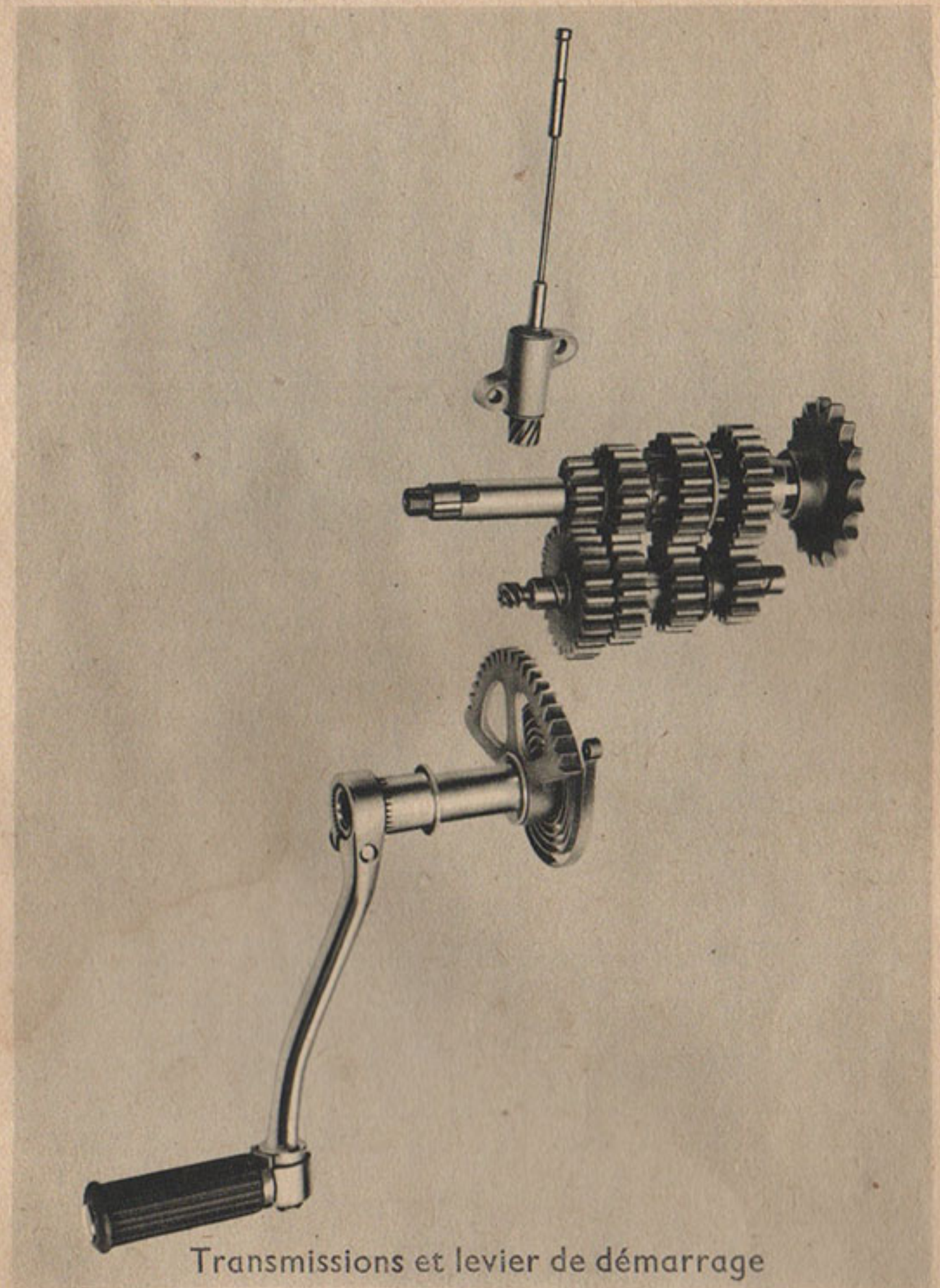


1er degré de vitesse

2ième degré de vitesse

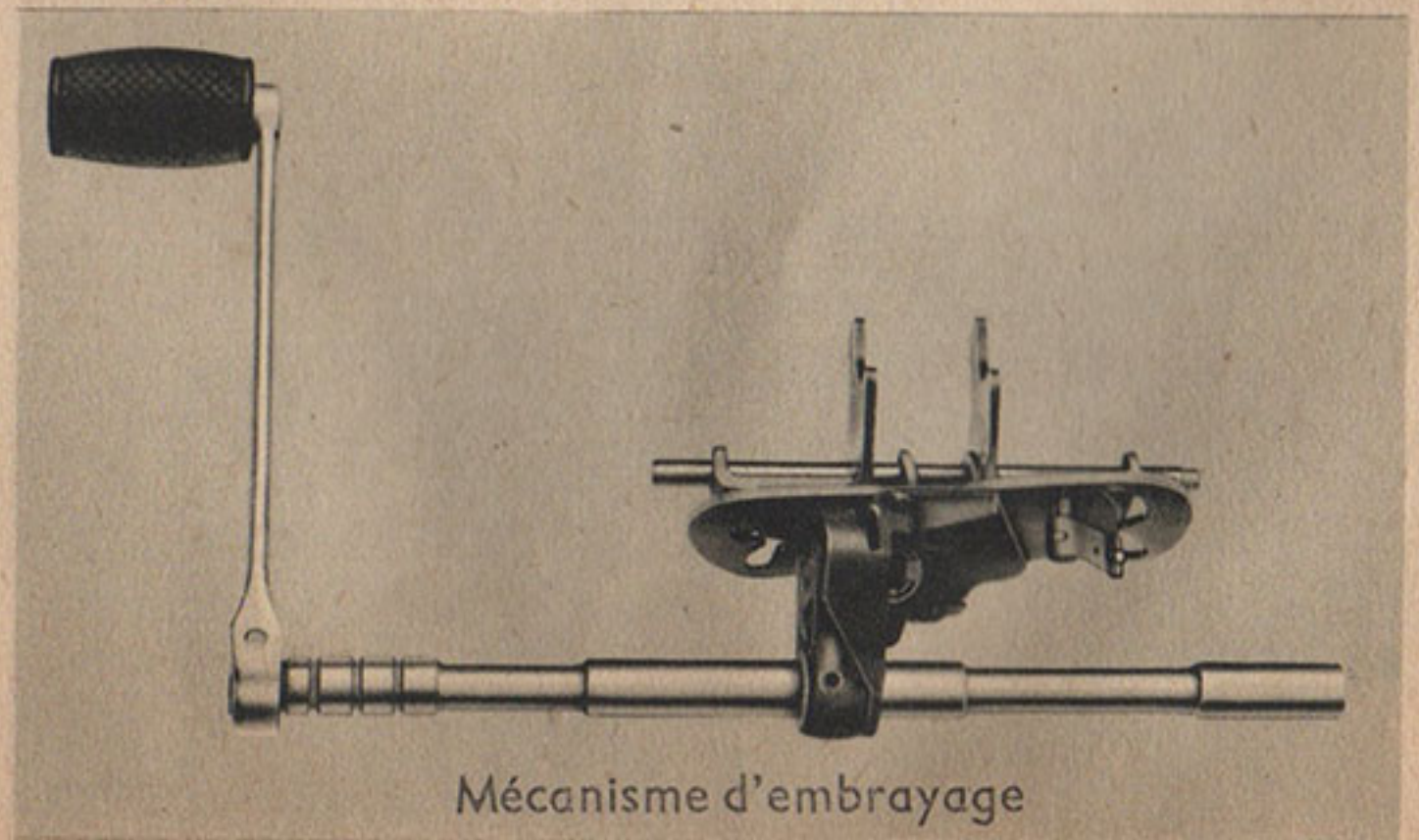
3ième degré de vitesse

4ième degré de vitesse



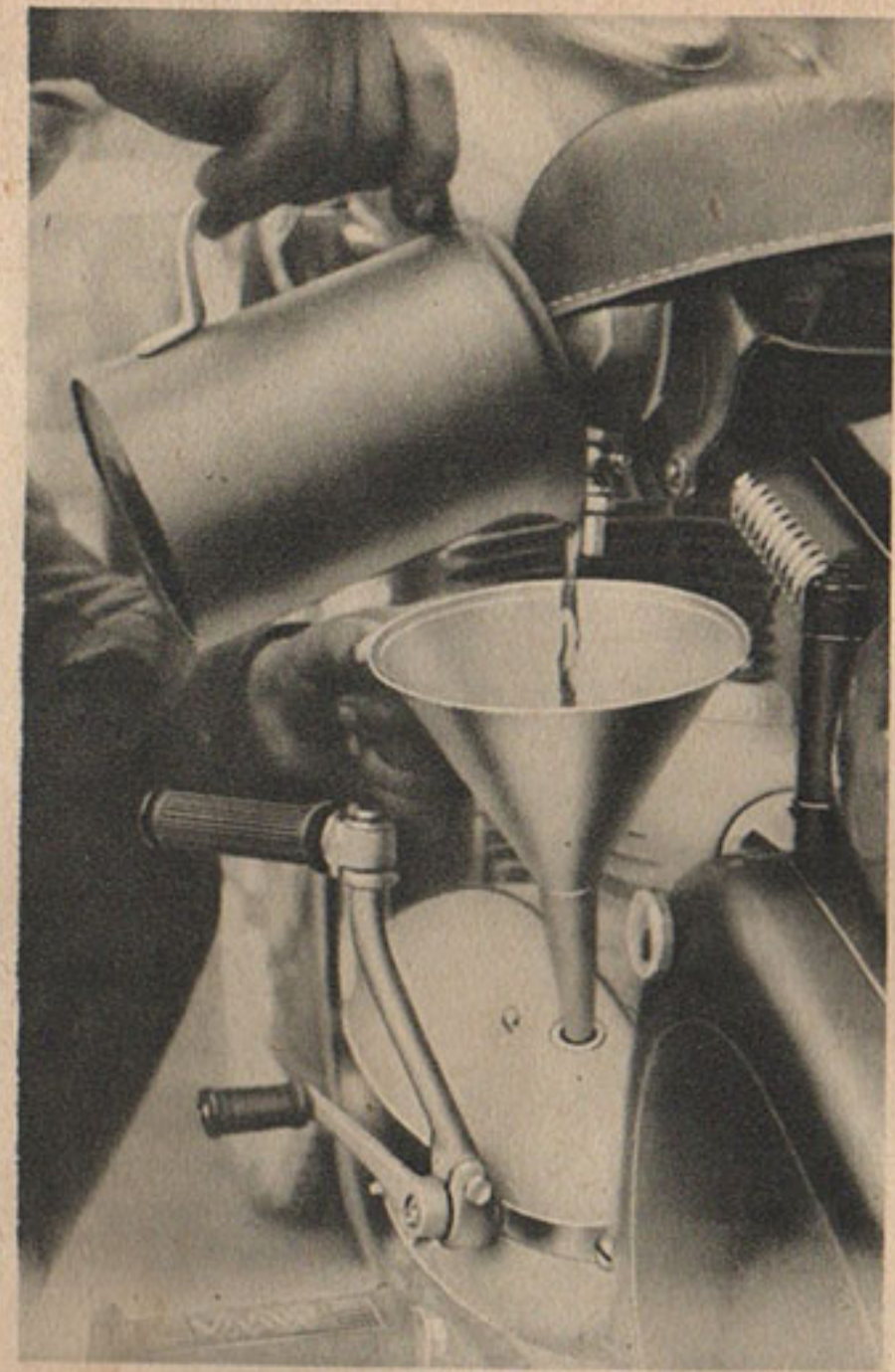
Transmissions et levier de démarrage

Fig. 30



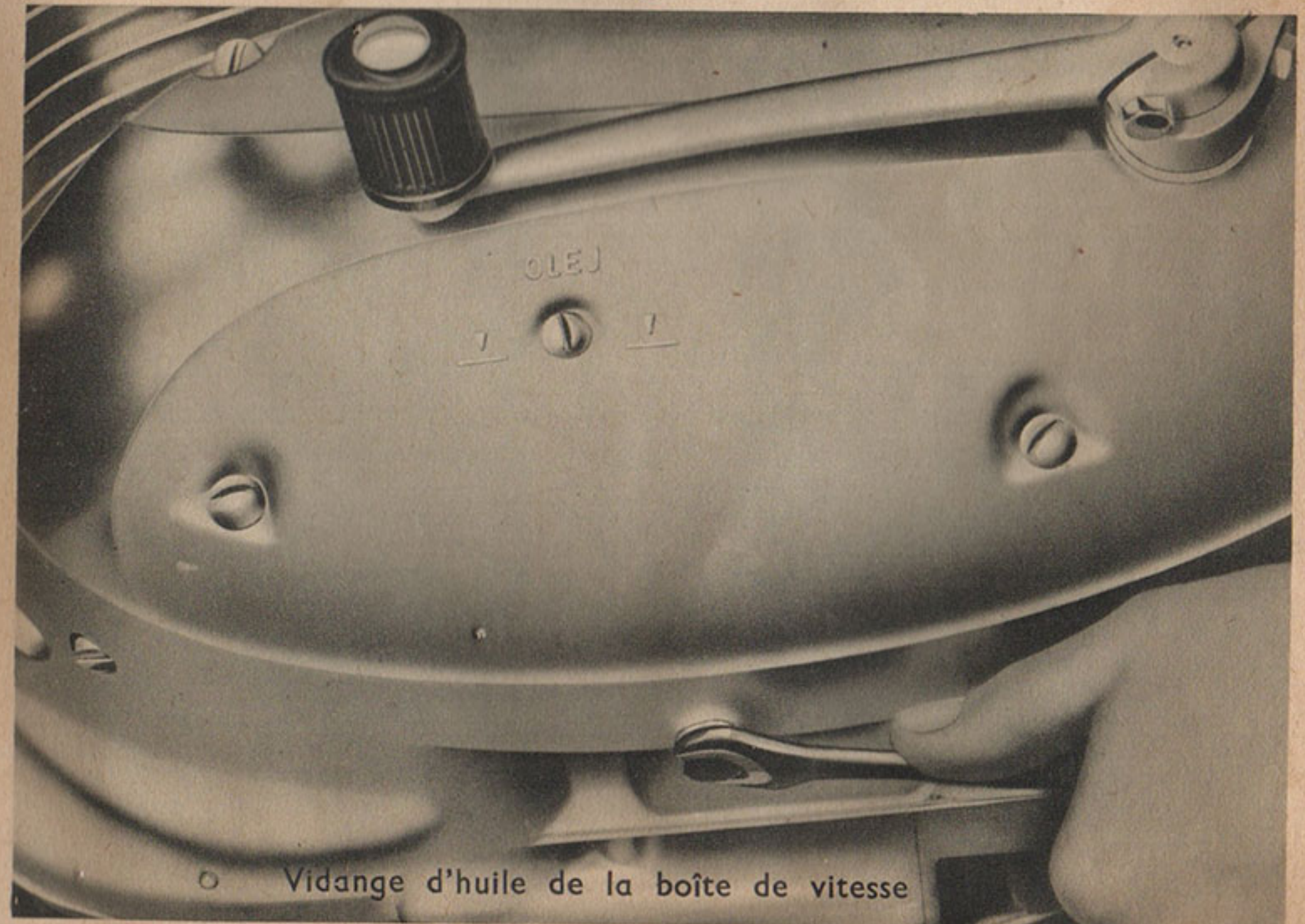
Mécanisme d'embrayage

Fig. 31



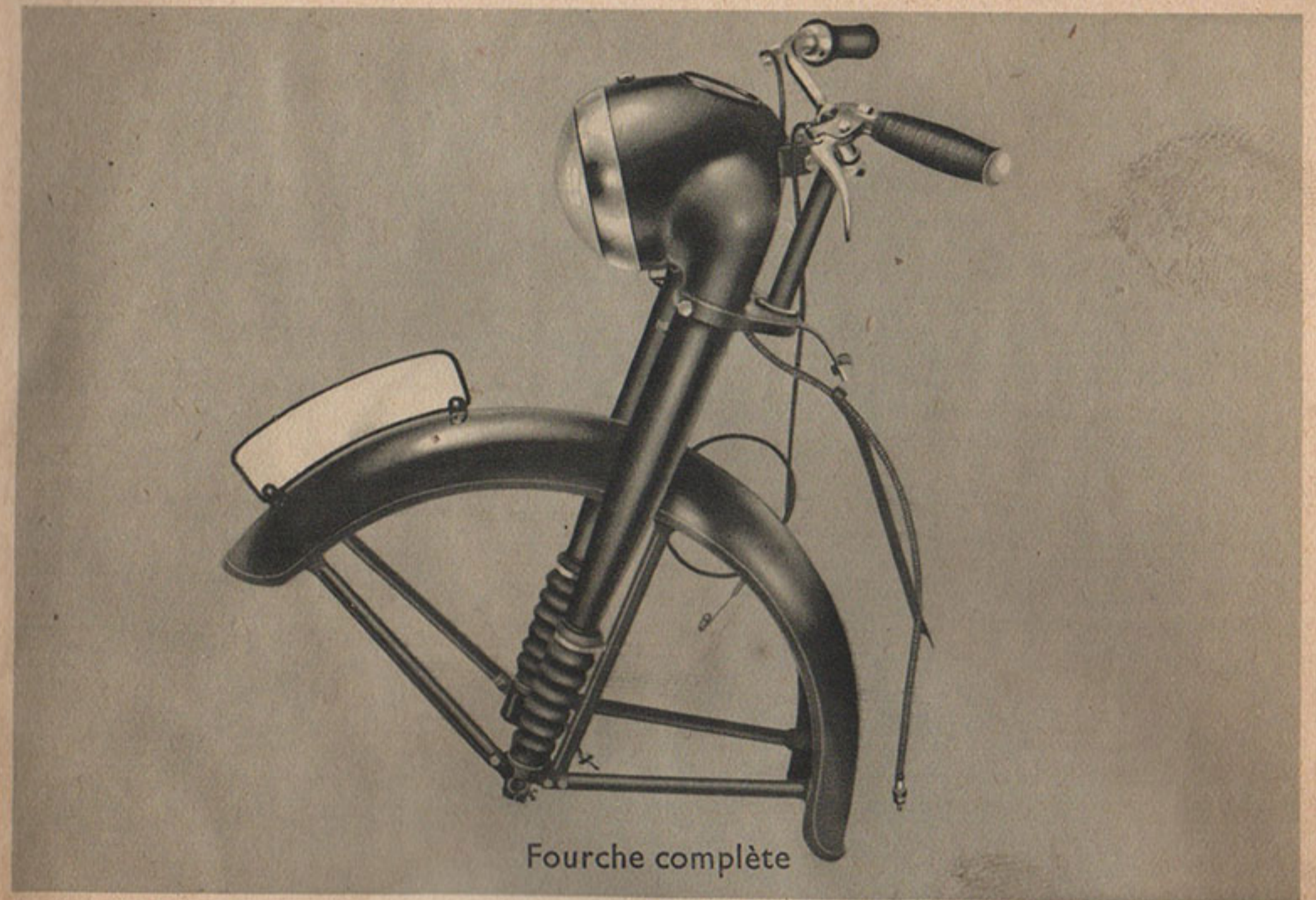
Remplissage d'huile
dans la boîte
de vitesse

Fig. 32



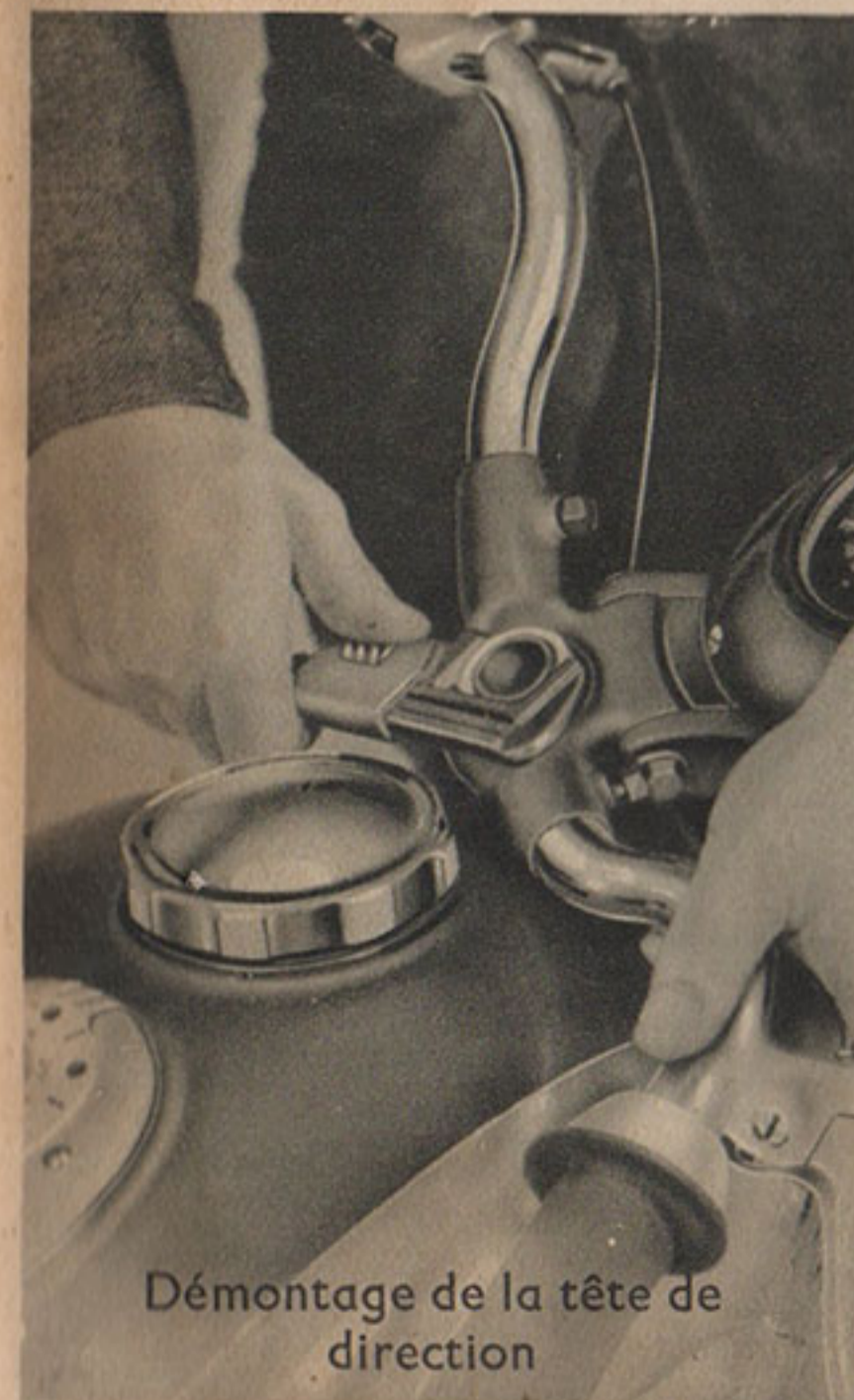
○ Vidange d'huile de la boîte de vitesse

Fig. 33



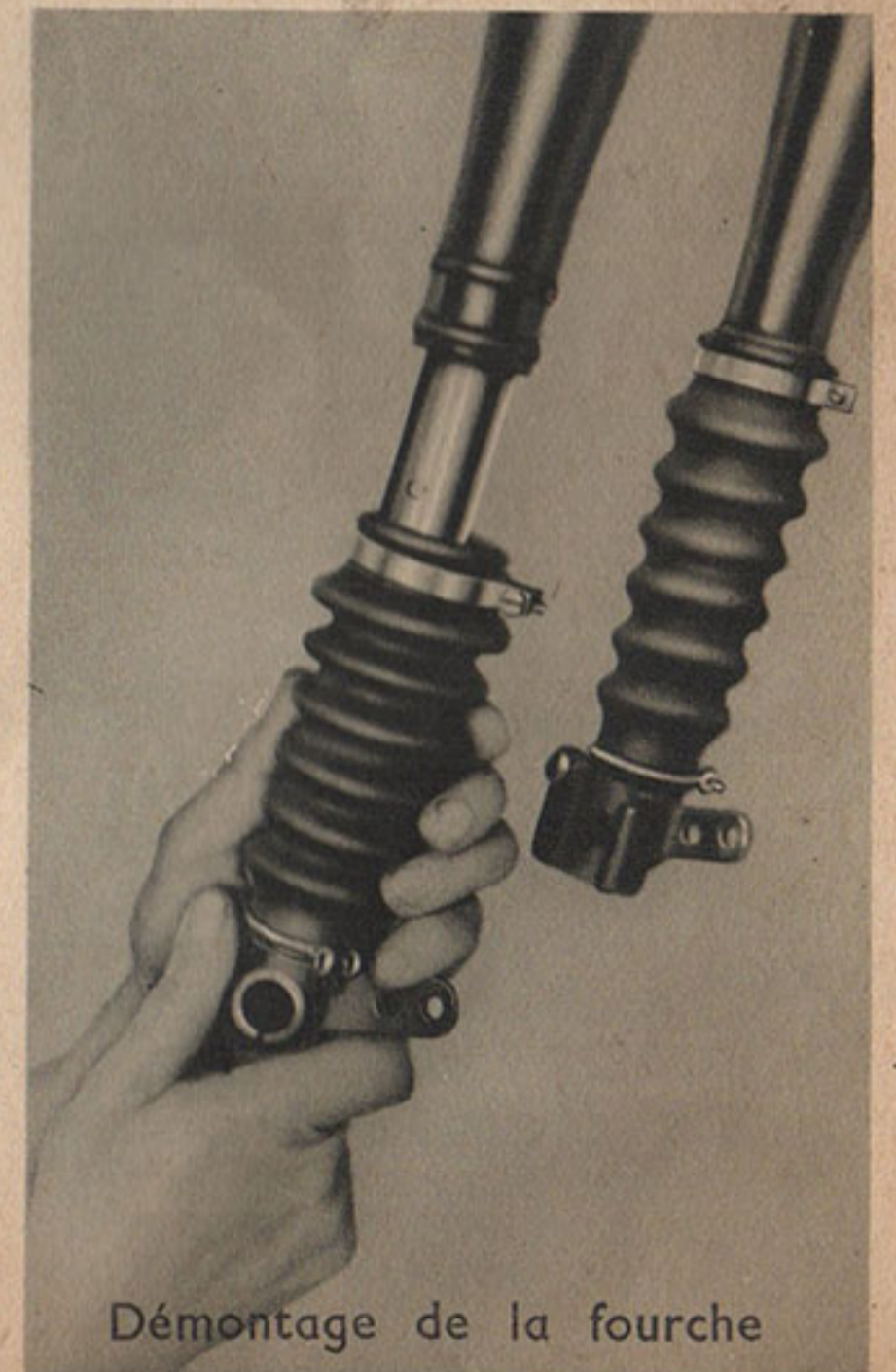
Fourche complète

Fig. 34



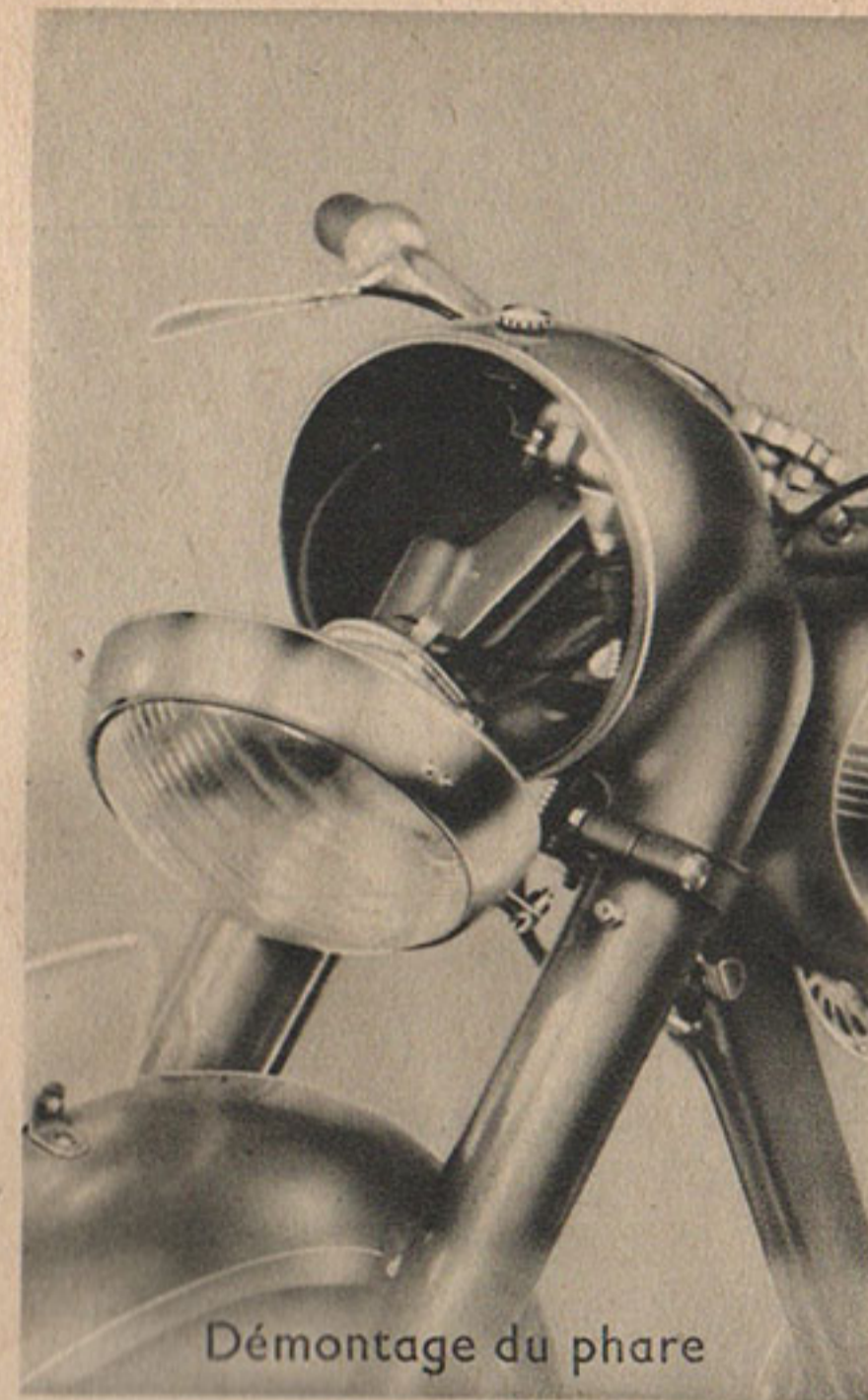
Démontage de la tête de direction

Fig. 35



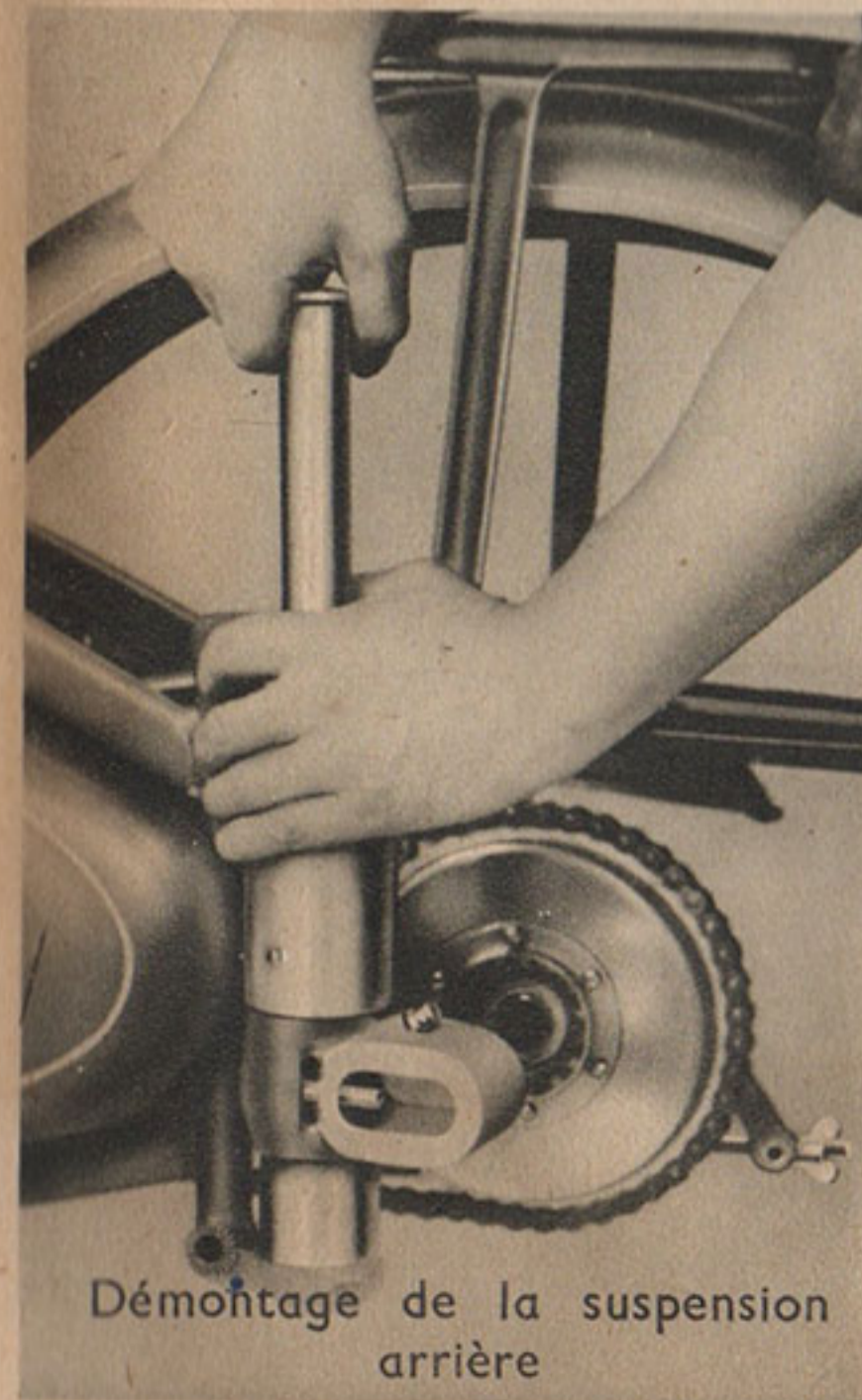
Démontage de la fourche

Fig. 36

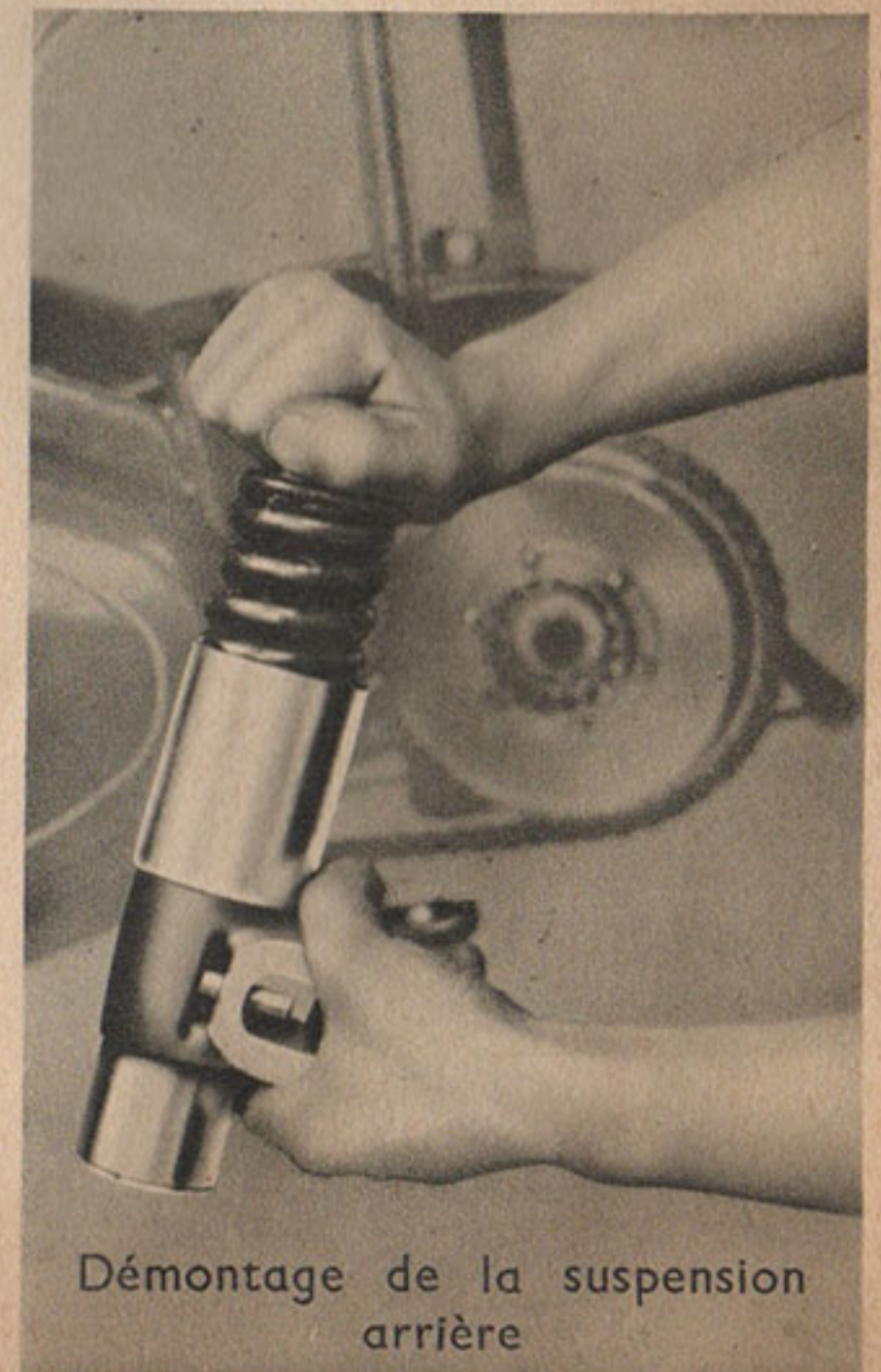


Démontage du phare

Fig. 37

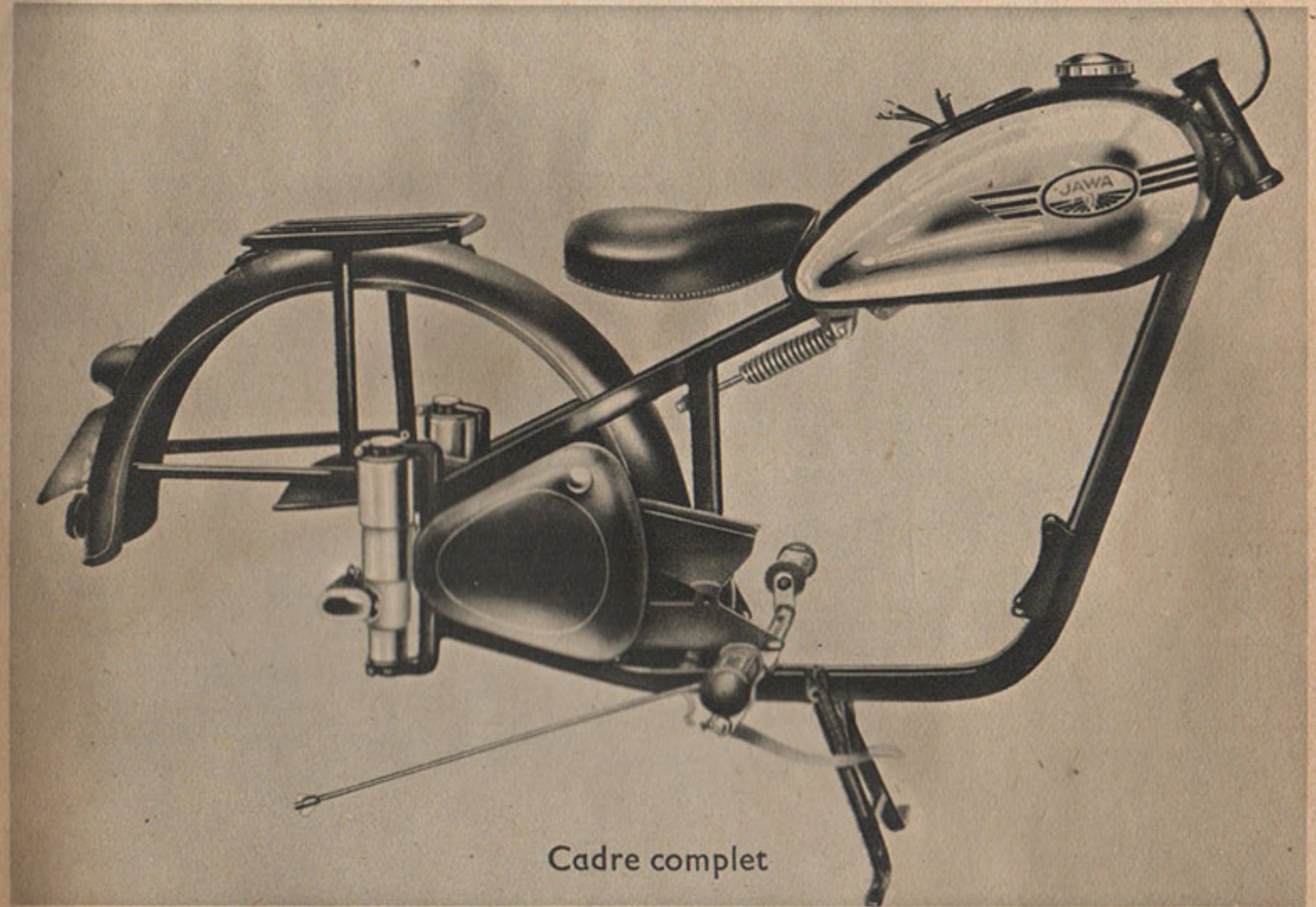


Démontage de la suspension
arrière



Démontage de la suspension
arrière

Fig. 38



Cadre complet

Fig. 39

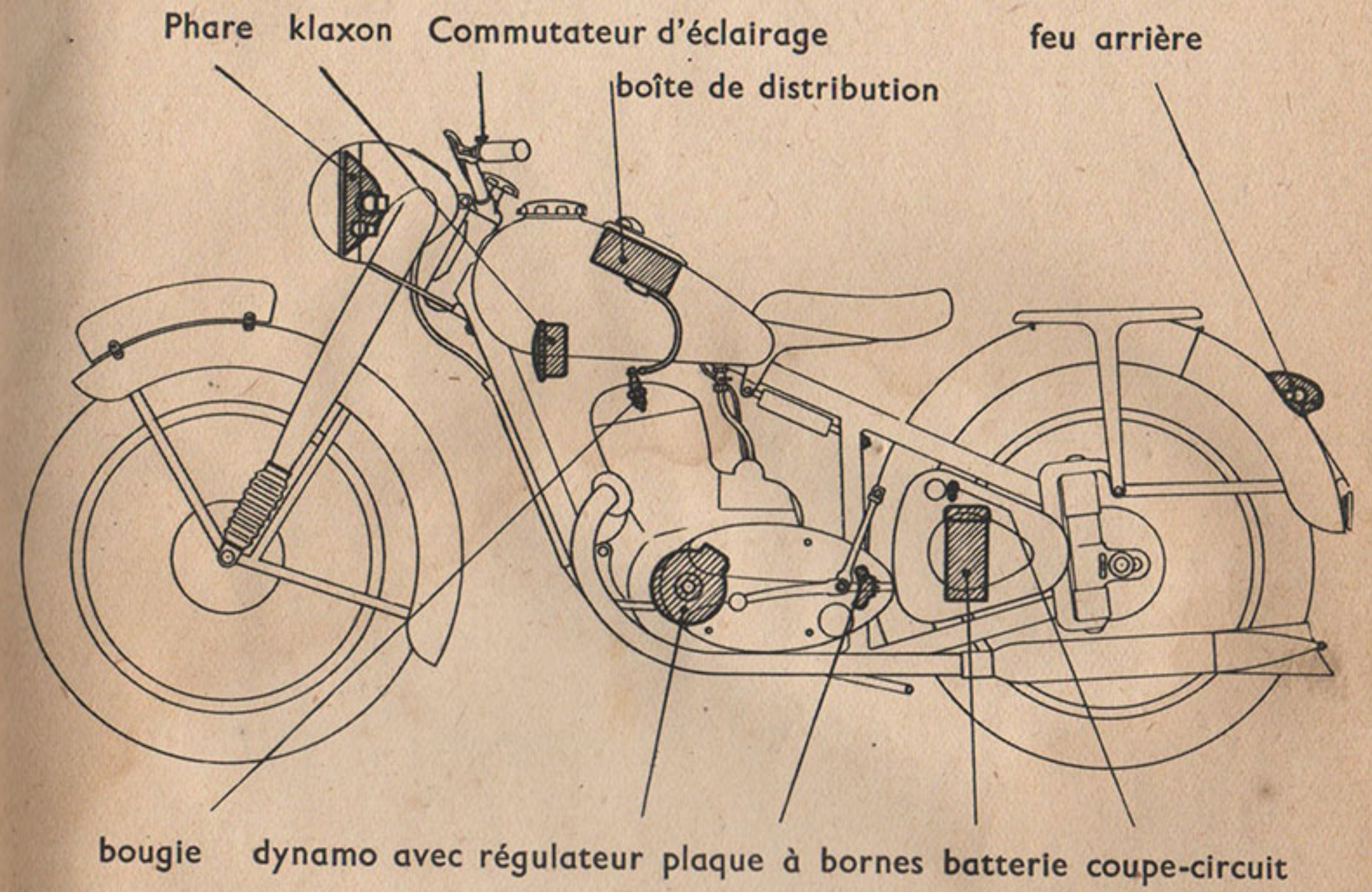


Schéma de l'équipement électrique

Fig. 40

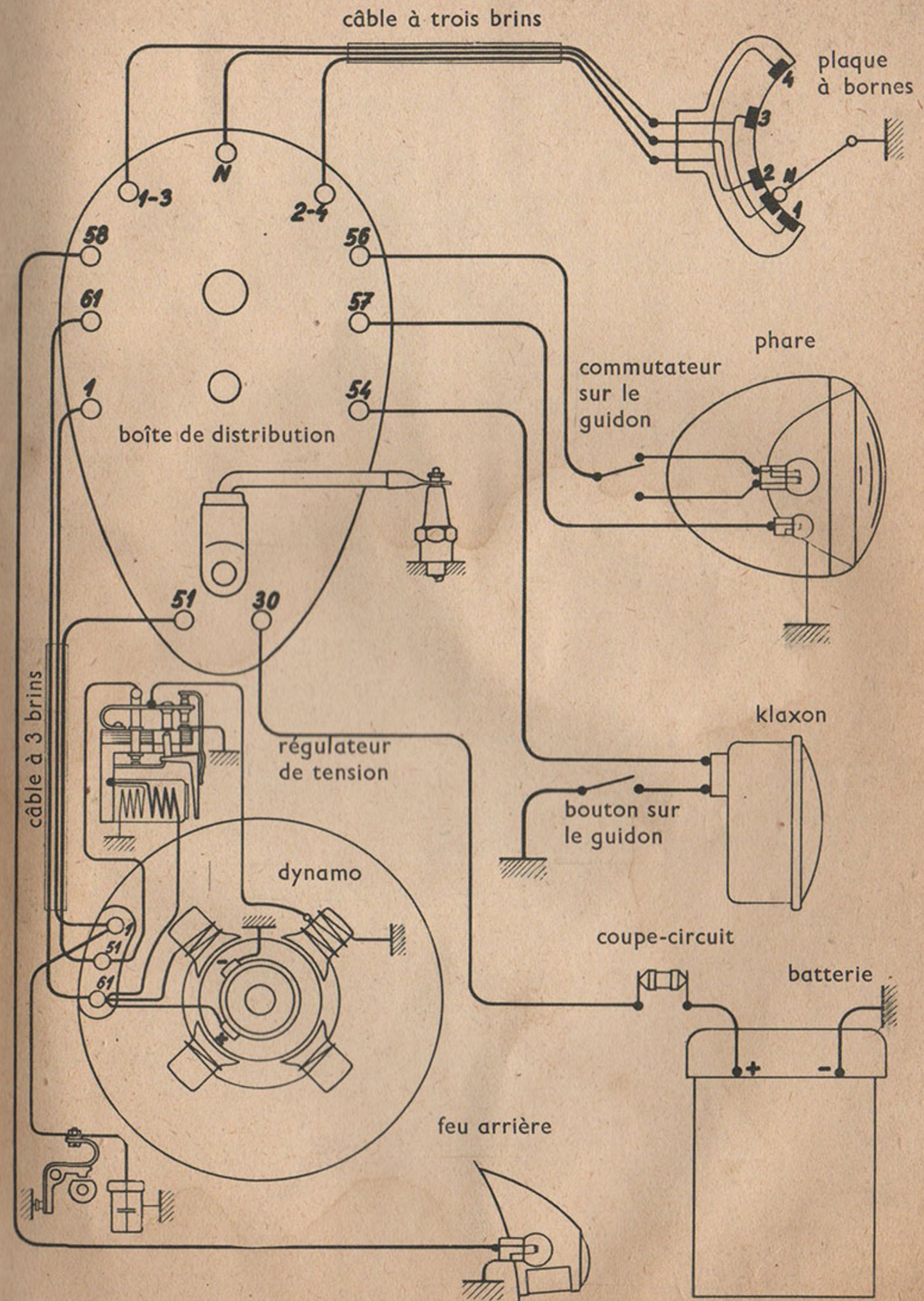


Schéma du circuit électrique

Fig. 41

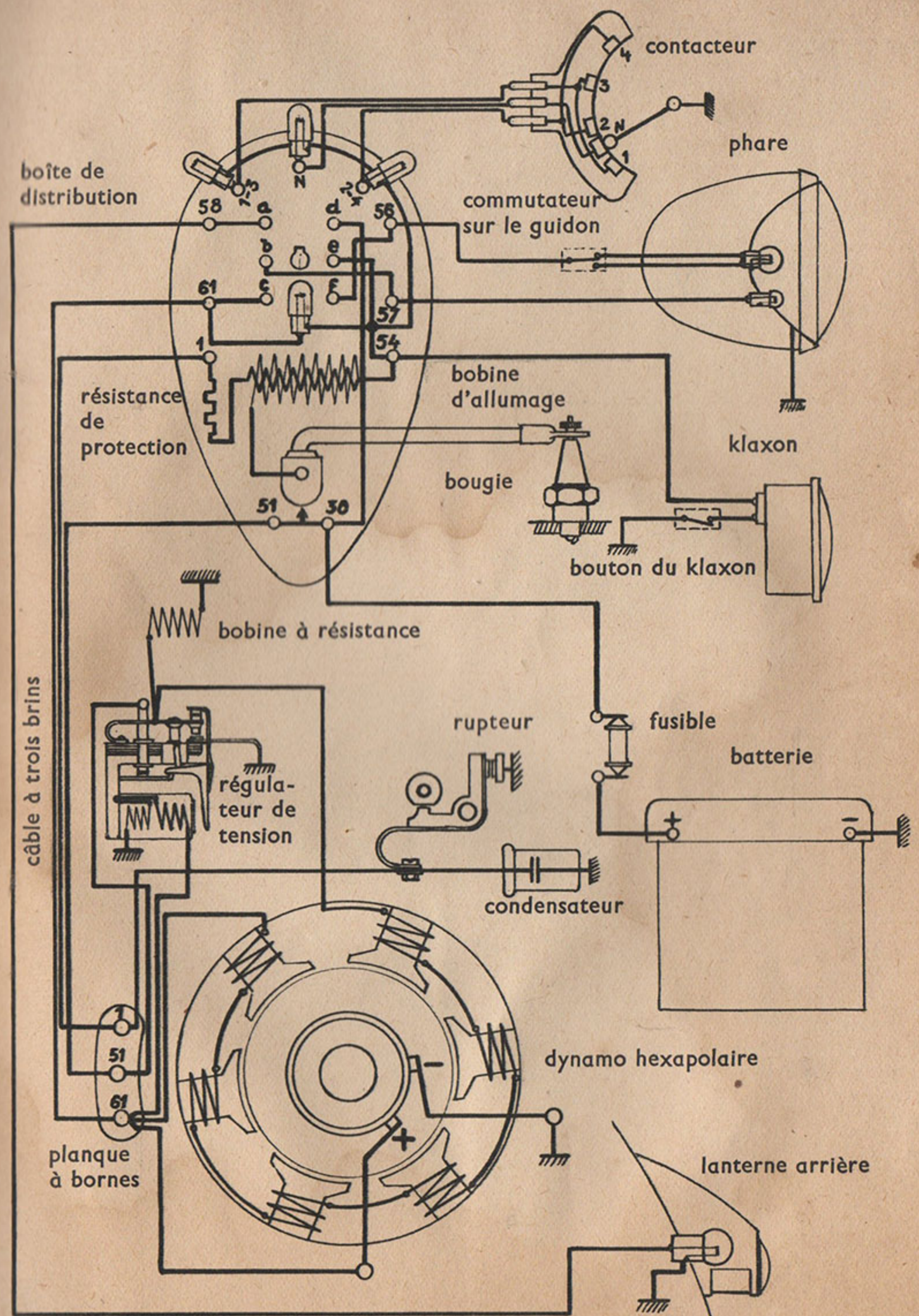


Schéma du circuit électrique avec dynamo hexapolaire

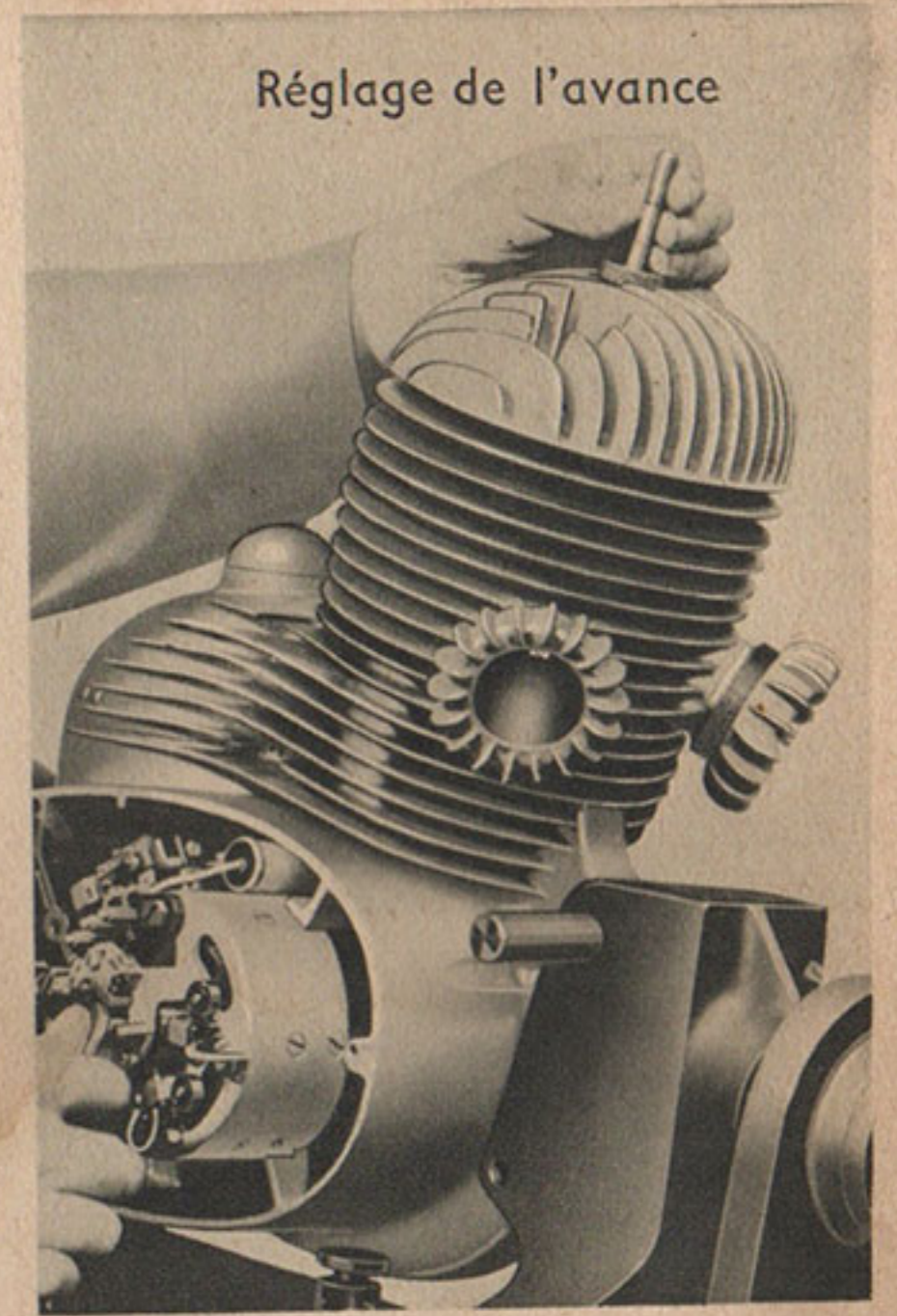
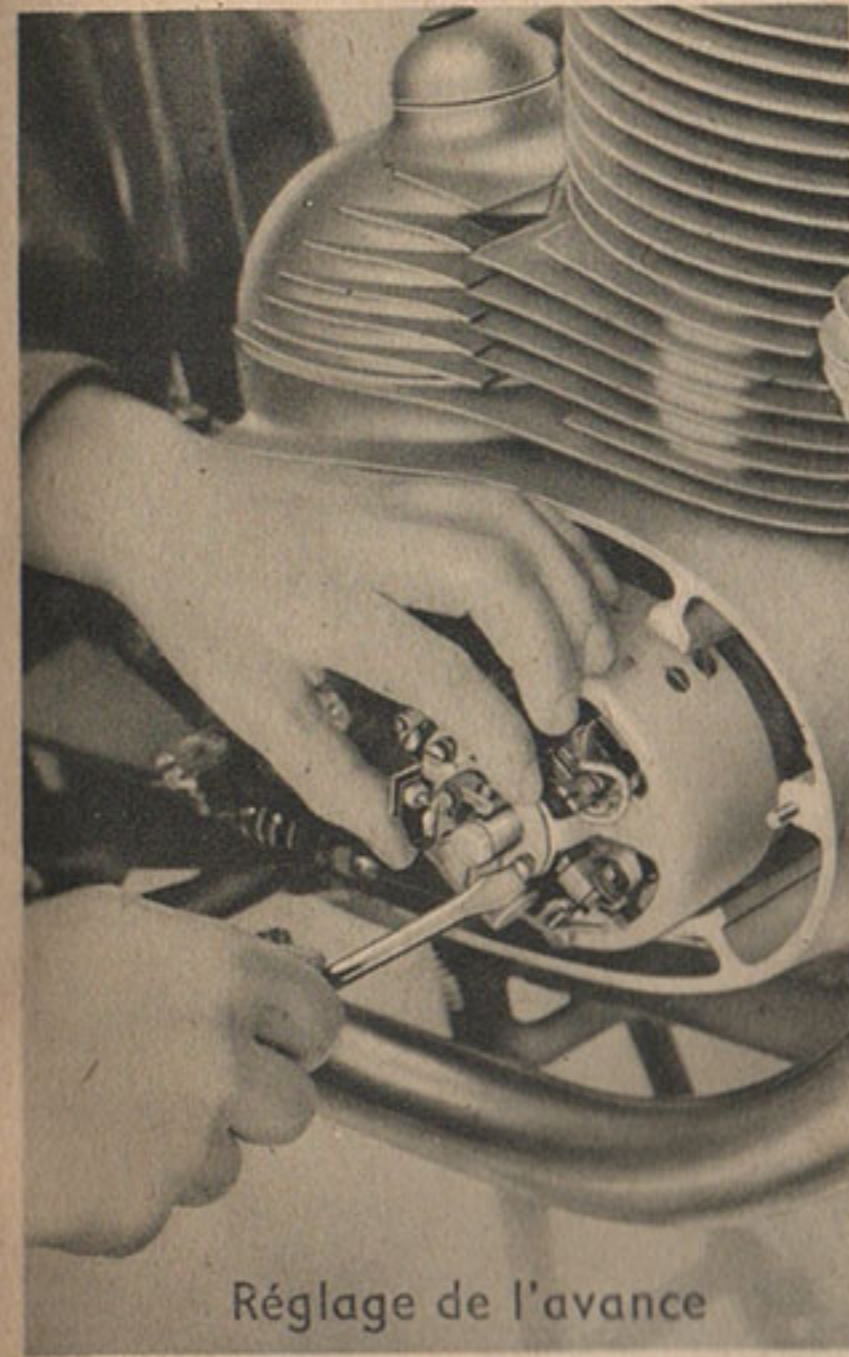


Fig. 42

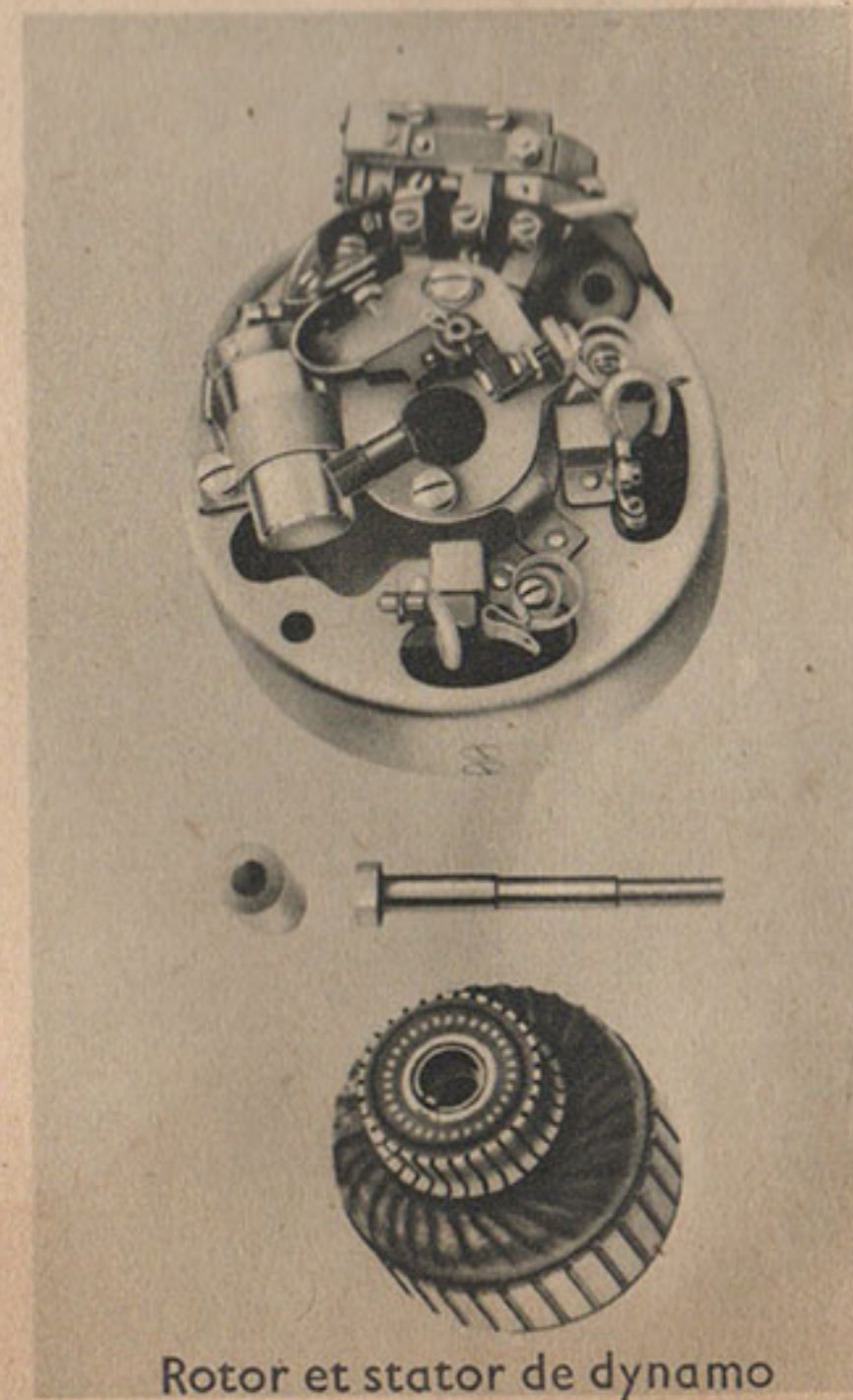


Fig. 43

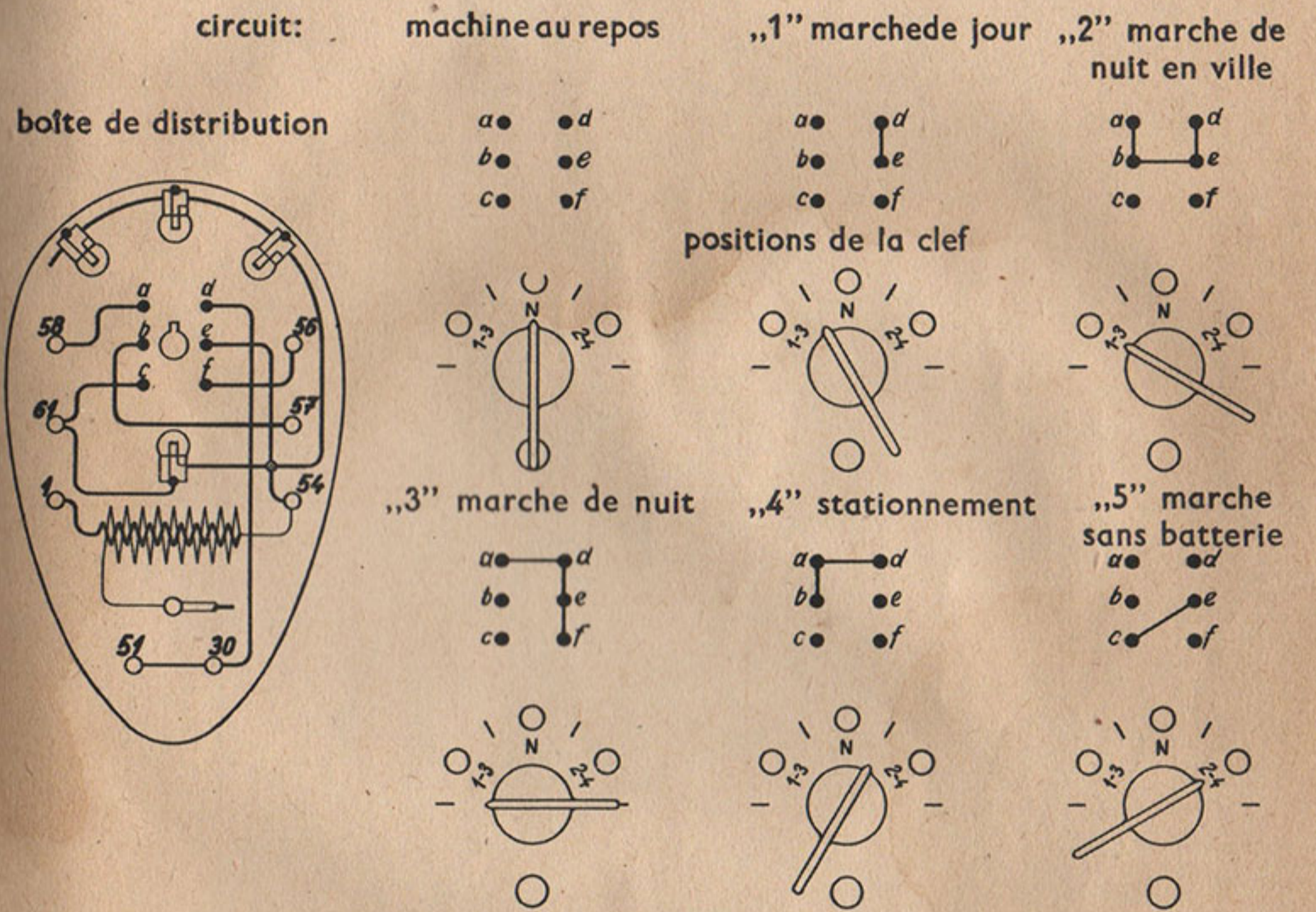
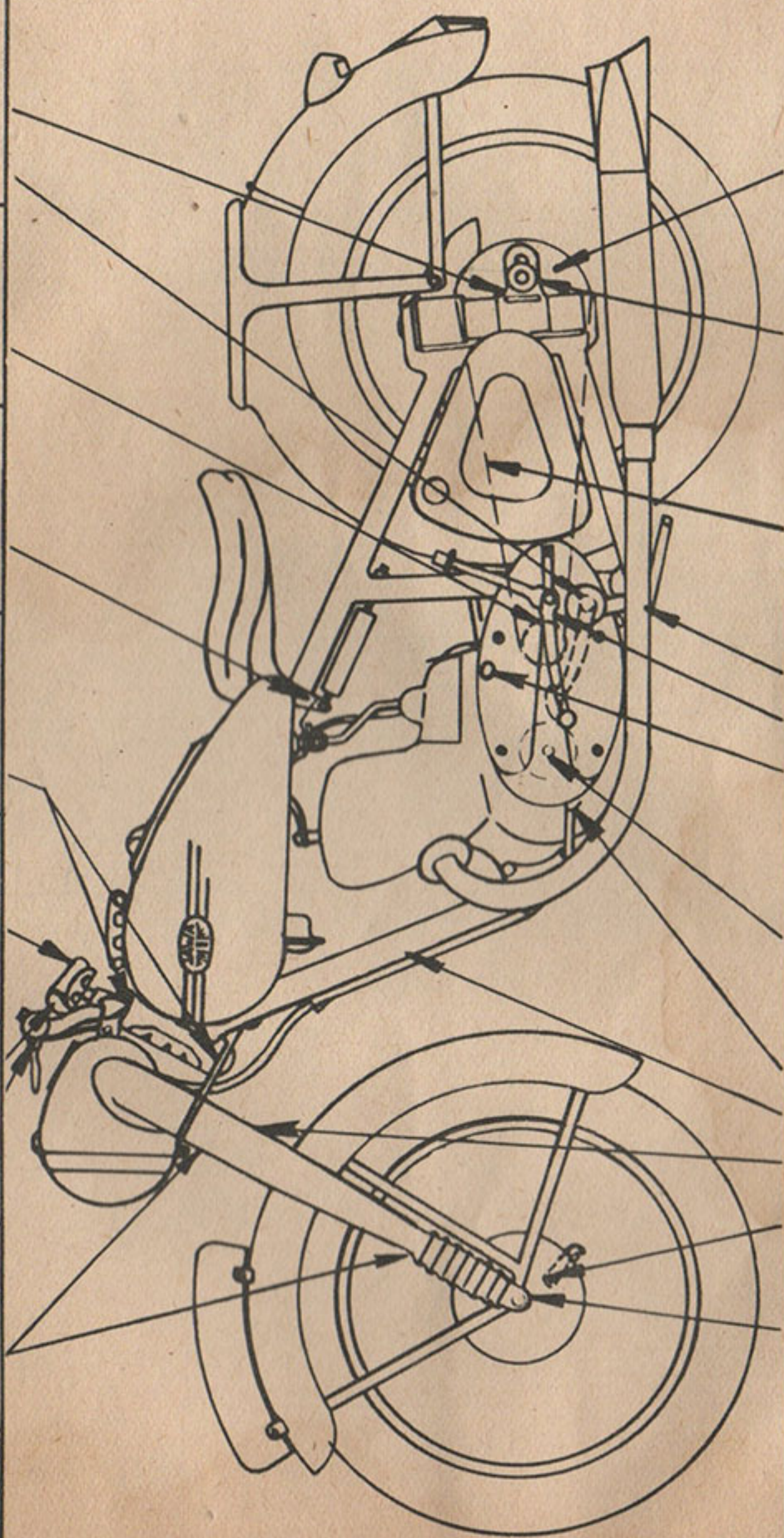


Schéma de la boîte de distribution

Fig. 44

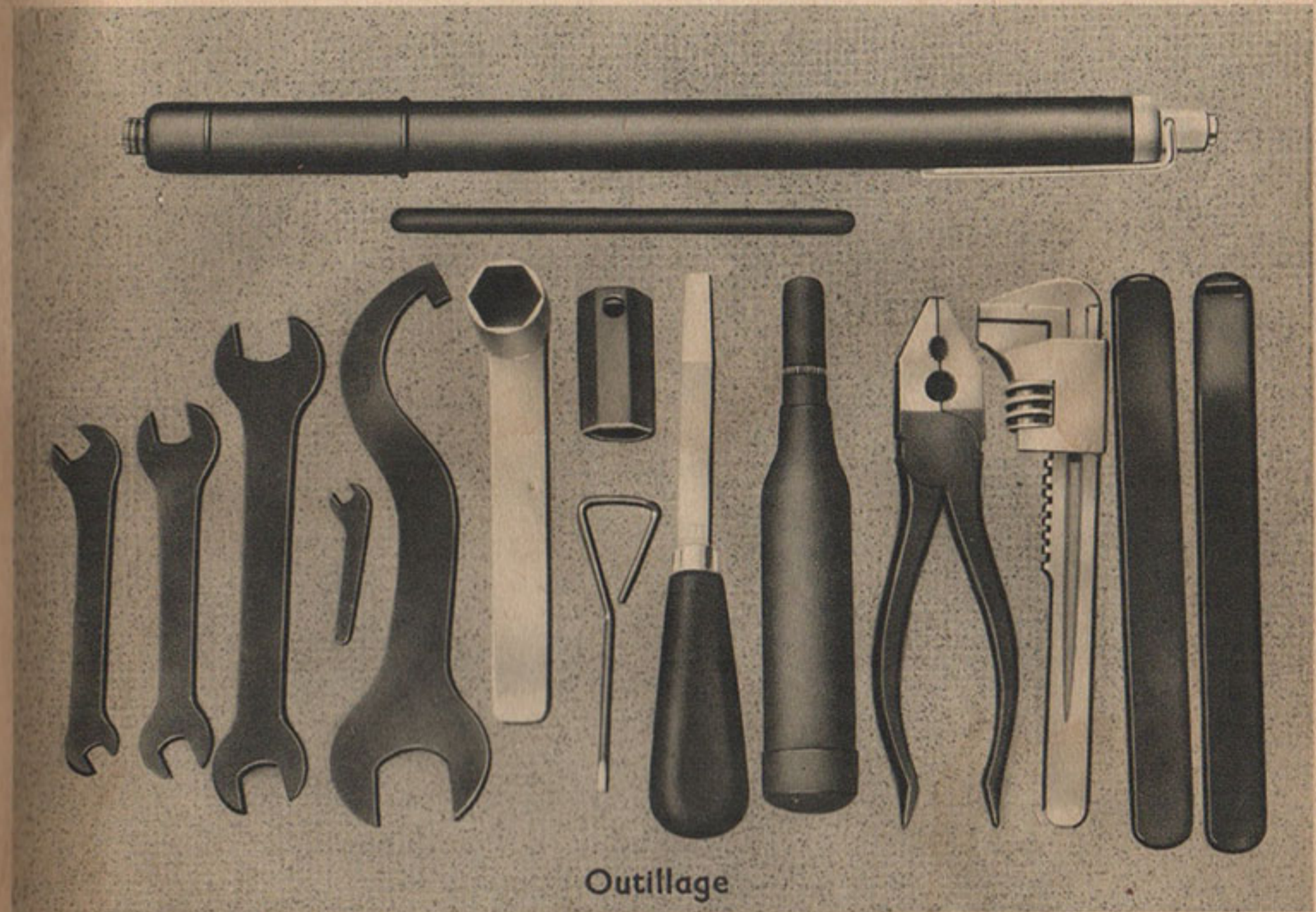
PLAN DE GRAISSAGE

En hiver	huile et vase- line d'hiver	huile épaisse	huile	vaseline	vaseline	huile	vaseline	5000 km
En été	huile et vase- line d'été	huile épaisse	huile	vaseline	vaseline	huile	vaseline	1000 "
							vaseline	500 "
							vaseline	5000 km
							vaseline	1000 "
							vaseline	500 "



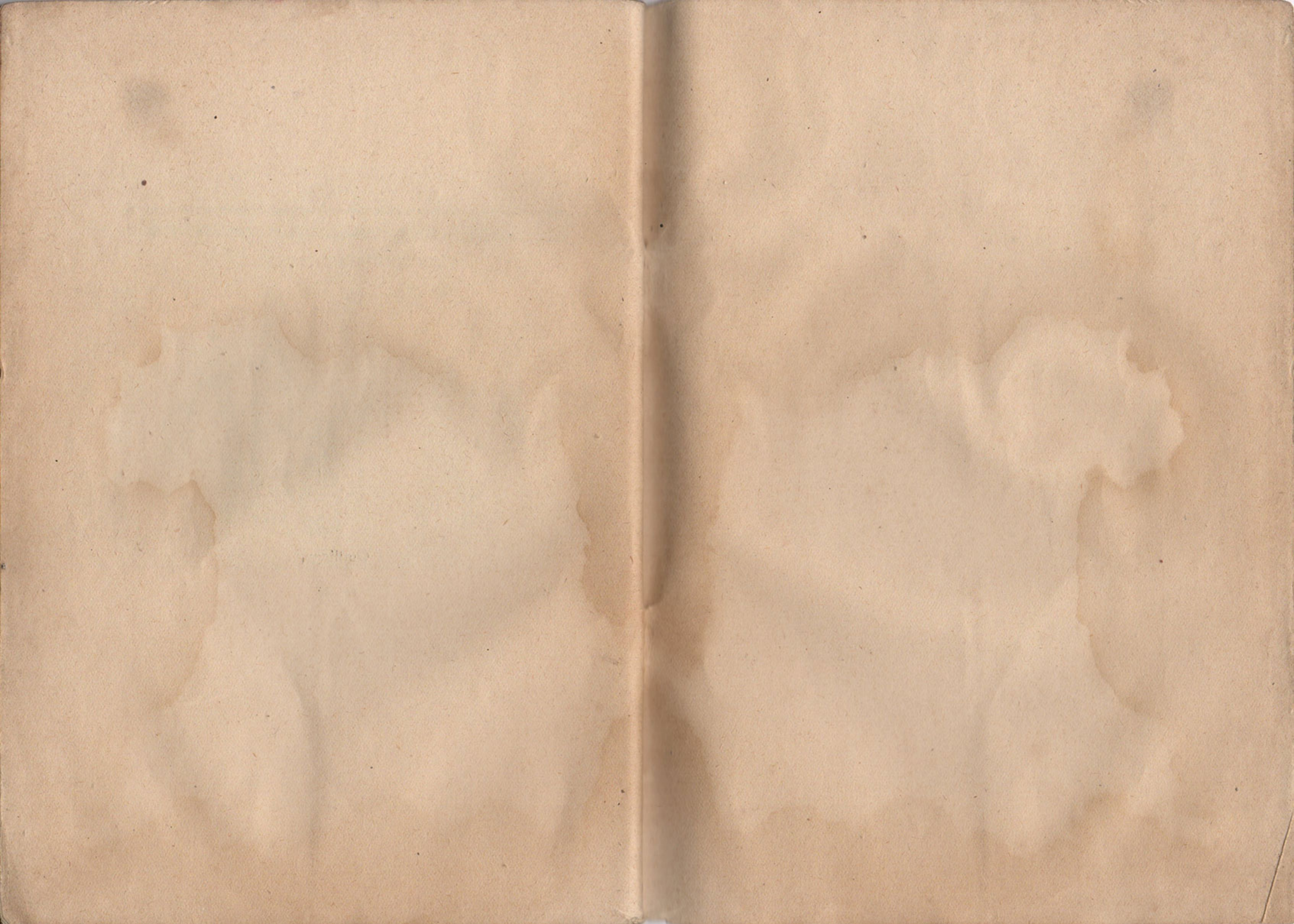
En hiver	huile et vase- line d'hiver	vaseline	huile	vaseline	huile	vaseline	huile	1000 km
En été	huile et vase- line d'été	vaseline	huile	vaseline	huile	vaseline	huile	3000 "
							vaseline	5000 "
							vaseline	1000 km
							vaseline	3000 "
							vaseline	5000 "

Fig. 45



Outillage

Fig. 46





Printed in Czechoslovakia IV, M - 052 - fr - 3m 2c - 9. 49

„Svoboda“ Praha