

СССР

Заслуженный Союзный рабочий-ударник, ордена
Ордена Октябрьской Революции, ордена Красного Знамени
и ордена Трудового Красного Знамени
машинностроительный завод

МОТОЦИКЛ ИЖ-Планета-3

Инструкция по эксплуатации
и техническому обслуживанию

г. Ижевск

Мотоцикл ИЖ-Планета-3 разработан на базе дорожного мотоцикла ИЖ-Планета-2, который дважды (в 1968 и в 1969 гг.) выигрывал первенство заводской марки в соревнованиях между мотозаводами Советского Союза.

Опытные образцы мотоциклов ИЖ-Планета-3 в соревнованиях на первенство марки среди мотозаводов страны в 1969 г. были признаны лучшими и удостоены переходящего кубка среди экспериментальных машин.

Элегантность и целесообразность формы, двухцветная окраска и широкое использование декоративных покрытий оставляют приятное впечатление от внешнего вида мотоцикла. Желаем Вам приятных и увлекательных путешествий.

Узлы мотоцикла ИЖ-Планета-3 защищены авторскими свидетельствами № 147102, 165033, 186298, 289211.

Вниманию торгующих организаций и покупателей

Розничная цена мотоцикла ИЖ-Планета-3 (с декоративно-хромированными глушителями и ободьями колес) — 670 руб. (Основание: дополнительный преysкурant 086/25, № 4349, утвержден 22 января 1971 года).

При установке колес с крашеными ободьями предусмотрена скидка с розничной цены в размере 1 руб. 50 коп. за каждое колесо. (Основание: преysкурant 086, раздел 1, 1969 г.)

Рис

ВНИМАНИЮ ПОТРЕБИТЕЛЯ

ИЖ-Планета-3 относится к мотоциклам среднего класса и является индивидуальным средством транспорта. Предназначен для езды в одиночку и с одним пассажиром. Он прост по устройству, удобен и неприхотлив в эксплуатации. Прежде чем сесть за руль мотоцикла и отправиться в первую поездку, советуем внимательно прочесть настоящую «Инструкцию».

Заводом ведется дальнейшая работа по усовершенствованию выпускаемых мотоциклов, поэтому некоторые конструктивные изменения могут быть не отражены.

Проверьте комплектность мотоцикла.

К каждому мотоциклу при продаже прилагается:

1. Свидетельство на мотоцикл.
2. Инструкция по эксплуатации и техническому обслуживанию.
3. Запасные части.
4. Комплект инструмента.

При установке руля на место необходимо под гайки крепления руля установить пружинные шайбы, входящие в комплект запасных частей.

На нижней головке средней вилки на раме у рулевой колонки установлен противоугонное устройство, которое может быть замкнуто.

Заправка мотоцикла производится смесью бензина с маслом в пропорции, указанной в инструкции.

Эксплуатация мотоцикла должна производиться в соответствии с правилами, указанными в инструкции.



Рис. 1. ОБЩИЙ ВИД МОТОЦИКЛА ИЖ-ПЛАНЕТА-3

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

База мотоцикла (расстояние между осями колес), мм	1450
Дорожный просвет при полной нагрузке и нормальном давлении в шинах, мм	135
Габаритные размеры, мм:	
длина	2170
ширина	780
высота	1175
Вес (сухой), кг, не более	158
Максимальная скорость, км/час	110
Путь торможения мотоцикла, движущегося со скоростью 60 км/час без пассажира под действием обоих тормозов, м, не более	32
Расход топлива обкатанного мотоцикла при скорости, равной 75% от максимальной, на 100 км пути, л, не более	5,5
Средний эксплуатационный расход топлива на 100 км пути при движении в различных дорожных условиях с переменной нагрузкой, л	5,0—5,5

Двигатель

Тип двигателя	двухтактный, одноцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	85
Степень сжатия	7,5—8
Рабочий объем, см ³	346
Максимальная мощность двигателя (при оборотах в мин)	18

Система смазки	совместно с топливом
Система зажигания	батарейная
Карбюратор	К-36И
Применяемое топливо	бензин А-72
Воздухоочиститель	контактно-масляный
Охлаждение	воздушное

Силовая передача

Передача от двигателя на сцепление	цепь моторная двухрядная
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	двухходовая, четырехступенчатая, с ножным переключением
Передача от коробки передач на заднее колесо	цепью, защищенной от попадания грязи, песка и влаги
Передаточное отношение от двигателя на сцепление	2,17
Передаточное отношение от коробки передач на заднее колесо	2,33
Передаточные отношения коробки передач:	
на I передаче	3,17
на II передаче	1,81
на III передаче	1,26
на IV передаче	1,0
Общие передаточные отношения:	
на I передаче	16,03
на II передаче	9,16
на III передаче	6,37
на IV передаче	5,05

Ходовая часть

Рама	трубчатая, сварная
Подвеска переднего колеса	телескопическая вилка гидро-гидравлического амортизатора

Подвеска заднего колеса

Колеса
Спидометр
Размер шин
Тормоза

маятниковая с пружинно-гидравлическими амортизаторами

взаимозаменяемые
СП-115В
90—459 (3,5—18")
колодочные

Электрооборудование

Аккумуляторная батарея
Катушка зажигания
Генератор
Реле-регулятор
Переключатель света
Сигнал звуковой
Фара
Задний фонарь
Реле указателей поворота
Переключатель указателей поворота
Включатель стоп-сигнала
Система зажигания
Свеча зажигательная искровая

3-МТР-10
ИЖ56 сб. 39
Г36М7
ИЖРР1
П25-А
С-37
ФГ38-Г1 или ФГ138-Б
ФП230
ИЖРП-1С

П-201
ИЖ сб. 38—0
батареяная

А7,5 УС

ЗАПРАВочНЫЕ ЕМКОСТИ

Бензобак, л	18,0
Коробка передач, л	1,0
Воздухоочиститель, л	0,2
Амортизаторы подвески переднего колеса (в каждый), л	0,15
Амортизаторы подвески заднего колеса (в каждый), л	0,06

РЕГУЛИРОВОЧНЫЕ ДАННЫЕ

Зазор между контактами прерывателя, мм	0,4—0,6
Зазор между электродами свечи зажигания, мм	0,6—0,7
Свободный ход рычага сцепления, мм (у),	5—10

Свободный ход рычага ручного тормоза, мм	2—5
Свободный ход рычага ножного тормоза, мм	10—15
Свободный ход тросов дросселя и корректора, мм	1—2
Опережение зажигания до в. м. т., мм	3,5—4
Провисание цепи привода заднего колеса, мм	20—25
Давление воздуха в шинах (кг/см ²): переднего колеса	1,5—1,7
заднего колеса	2,0—2,2

МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ И ПРИБОРЫ

На руле установлены рычаги управления: сцеплением, ручным тормозом, декомпрессором и топливным корректором карбюратора; кроме того, — переключатель света с кнопкой звукового сигнала, переключатель указателей поворота и рукоятка управления дросселем карбюратора (рукоятка газа).

РЫЧАГ УПРАВЛЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЕМ — на левой стороне руля. При нажатии на рычаг муфта сцепления выключается и двигатель отсоединяется от коробки передач.

РЫЧАГ РУЧНОГО ТОРМОЗА — на правой стороне руля. Нажатием на рычаг приводится в действие тормоз переднего колеса.

РЫЧАГ ДЕКОМПРЕССОРА — на левой стороне руля. Нажатием на рычаг производится открытие клапана декомпрессора для продувки цилиндра и кривошипной камеры.

РЫЧАГ ТОПЛИВНОГО КОРРЕКТОРА карбюратора — на правой стороне руля. При повороте рычага по часовой стрелке смесь обогащается (корректор открыт).

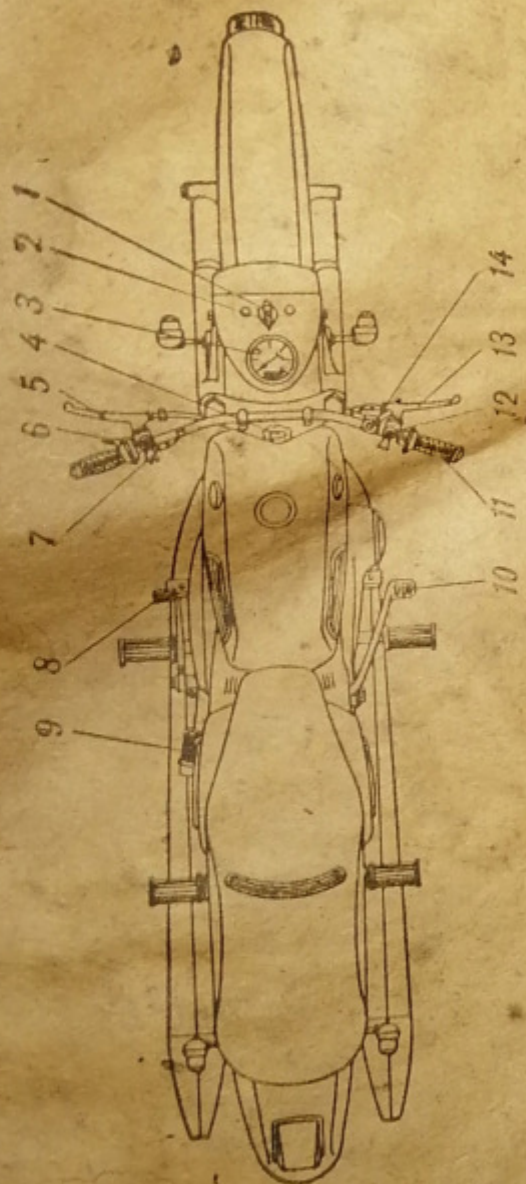


Рис. 2.

Рис. 2. МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ:

1 — центральный переключатель, 2 — ключ зажигания, 3 — спидометр, 4 — рукоятка рулевого демпфера, 5 — рычаг выжима сцепления, 6 — рычаг декомпрессора, 7 — переключатель света, 8 — рычаг переключения передач, 9 — рычаг пускового механизма, 10 — рычаг ножного тормоза, 11 — рукоятка управления дросселем карбюратора (рукоятка газа), 12 — переключатель указателей поворота, 13 — рычаг ручного тормоза, 14 — рычаг топливного корректора карбюратора.

ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ СВЕТА С КНОПКОЙ ЗВУКОВОГО СИГНАЛА — на левой стороне руля. Поворотом рычажка осуществляется переключение ближнего и дальнего света (ключ в положении «4», стр. 15). Нажатием кнопки подается звуковой сигнал.

ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ УКАЗАТЕЛЕЙ ПОВОРОТА — на правой стороне руля. При включенном зажигании поворотом рычажка из среднего положения в крайнее осуществляется соответственно включение левого или правого указателей поворота.

РУКОЯТКА УПРАВЛЕНИЯ ДРОССЕЛЕМ КАРБЮРАТОРА (РУКОЯТКА ГАЗА) — на правой стороне руля. При повороте рукоятки на себя обороты двигателя увеличиваются.

РЫЧАГ ПУСКОВОГО МЕХАНИЗМА — на левой стороне двигателя. Запуск двигателя производится нажатием ноги на рычаг.

РЫЧАГ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ — на левой стороне двигателя. Нейтраль находится между первой и второй передачами. Включение I передачи из нейтрального положения производится нажатием на педаль рычага вниз (рис. 3), II, III и IV передачи — поднятием рычага педали вверх (рис. 4), переключение с высшей передачи на низшую — нажатием на педаль рычага вниз.

При включенной нейтрали на фаре горит сигнальная лампа зеленого цвета.

РЫЧАГ НОЖНОГО ТОРМОЗА — на правой стороне мотоцикла. Нажатием на рычаг приводится в действие тормоз заднего колеса, при этом загорается лампа стоп-сигнала.

РУКОЯТКА РУЛЕВОГО ДЕМПФЕРА — над рулем в средней части. Демпфер служит для гашения колебаний руля.

ректор открыт).



Рис. 3. ВКЛЮЧЕНИЕ I ПЕРЕДАЧИ С НЕЙТРАЛИ
ИЛИ С ВЫСШЕЙ ПЕРЕДАЧИ НА НИЗШЮ



Рис. 4. ВКЛЮЧЕНИЕ II, III, IV ПЕРЕДАЧ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ С ЗАМКОВ ЗАЖИГАНИЯ расположен в фаре и имеет следующие положения:

1. Ключ вставлен в первое фиксированное положение переключателя и расположен по оси мотоцикла — все потребители тока выключены (стоянка).

2. Ключ вставлен до упора и расположен по оси мотоцикла — включено зажигание (езда днем).

3. Ключ вставлен до упора и повернут влево — включены зажигание, лампы стояночного света (езда ночью по освещенным улицам) и задний фонарь.

4. Ключ вставлен до упора и повернут вправо — включены зажигание, большая лампа фары и задний фонарь. Переключателем на руле возможно включение «ближнего» и «дальнего» света (загородная езда ночью).

Примечание. Кроме указанного, в положениях 2, 3 и 4 включены цепи звукового сигнала, стоп-сигнала и указателей поворота.

5. В положении по пункту «3» ключ вынут — включены малая лампа фары и задний фонарь (стоянка ночью).

СПИДОМЕТР вмонтирован в фару, имеет счетчик пробега и указатель скорости.

УКАЗАНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Подготовка к первому выезду

Тщательная проверка мотоцикла перед выездом обеспечивает безопасную езду и предупреждает неполадки в пути. Для этого необходимо произвести наружный осмотр мотоцикла, проверить надежность крепления всех соединений, действие тормозов, стоп-сигнала и указателей поворота. Заправка топливного бака производится смесью бензина с маслом в пропорции: в период обкатки 20:1, обкатанного мотоцикла 25:1 (см. раздел «Уход за двигателем»).

При подготовке мотоцикла к выезду необходимо проверить уровень масла в картере по контрольному отверстию в левой крышке картера двигателя (рис. 4). В воздухоочиститель (рис. 13) залить 0,2 л автотракторного масла или масла, рекомендованного на стр. 36, в аккумуляторную батарею — электролит и произвести зарядку согласно инструкции завода-изготовителя. При-

соединить концы проводов к клеммам аккумулятора и во избежание окисления покрыть их техническим вазелином. Установить аккумуляторную батарею на место. Проверить давление в шинах, в случае необходимости подкачать.

Предохранительная смазка с законсервированных поверхностей удаляется протирочным материалом, смоченным керосином или бензином, с последующей протиркой насухо.

Запуск двигателя

Перед первым запуском двигателя удалить масло, залитое для консервации в цилиндр. Для этого необходимо установить нейтральное положение в коробке передач и несколько раз нажать на рычаг пускового механизма при открытом декомпрессоре. Открыть бензокран, нажать на кнопку утопителя поплавка карбюратора и держать ее в этом положении до заполнения поплавковой камеры смесью (при повторном запуске горячей двигателя переполюнить поплавковую камеру не рекомендуется).

Поворотом рычага корректора на руле обогатить смесь и, повернув рукоятку газа на $\frac{1}{4}$ ее хода, нажать несколько раз на рычаг пускового механизма, включить зажигание и резким нажатием на тот же рычаг произвести запуск двигателя. После запуска необходимо прогреть двигатель на малых оборотах. При эксплуатации мотоцикла в зимнее время в коробку передач рекомендуется добавлять 100—150 см³ бензина.

Обкат нового мотоцикла

Безотказная и долговечная работа мотоцикла зависит от правильной эксплуатации в начальный период.

Во время обката происходит приработка рабочих поверхностей деталей. Поэтому нужно тщательно производить контрольный осмотр, подтяжку резьбовых соединений, смазку и другие профилактические работы.

На период обката мотоцикла в карбюраторе установлен ограничительный штифт подъема дросселя, снятие которого до конца обката запрещается. Продолжительность обката мотоцикла установлена в 2500 км. При этом должны выполняться следующие требования: начинать движение после прогрева двигателя, не допускать больших оборотов в время прогрева. Скорости движения не до

II передаче 25 км/час, на III передаче 35 км/час и на IV передаче 60 км/час.

Примечание. Указанные скорости можно превышать кратковременно на каждой передаче до 10 км/час, например, при разгоне, обгоне и т. д.

Не перегружать двигатель, избегать езды по тяжелым дорогам.

Не рекомендуется проводить обучение езде в период обкатки мотоцикла, т. к. это приведет к резкому снижению гарантийного пробега машины.

После обкатки мотоцикла допускаются следующие скорости движения:

на I передаче 25 км/час,
на II передаче 50 км/час,
на III передаче 70 км/час,
на IV передаче 110 км/час.

КРАТКИЕ ПРАВИЛА ПО ВОЖДЕНИЮ МОТОЦИКЛА

Перед началом движения выжать сцепление, включить первую передачу. Медленным поворотом рукоятки газа увеличивать обороты двигателя и одновременно с этим плавно отпускать рычаг сцепления. Достигнув скорости движения на первой передаче 10—15 км/час, выжать сцепление, сбросив газ, и включить вторую передачу. После этого рычаг сцепления плавно отпустить и одновременно поворотом рукоятки газа увеличить обороты двигателя.

При достижении скорости 20—25 км/час включить третью передачу и при 40—45 км/час — четвертую передачу.

Во избежание перегрева двигателя не следует ездить длительное время на первой и второй передачах.

Переключение с высшей передачи на низшую делать своевременно, не допуская перегрузки двигателя. Рычаг топливного корректора карбюратора используется при запуске холодного двигателя и при движении на больших скоростях или при значительных нагрузках двигателя. В остальных случаях игла корректора карбюратора должна быть спущена поворотом рычага против часовой стрелки.

При остановке рекомендуется пользоваться одновре-

менно ручным и ножным тормозами. При этом нужно сбросить газ, а затем выключить зажигание.

На скользкой дороге не следует переключать передачи, выжимать сцепление и резко тормозить.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ МОТОЦИКЛА

Техническое обслуживание включает моечные, заправочные, смазочные, контрольные, крепежные, регулировочные и др. виды работ. По периодичности и трудоемкости выполняемые работы подразделяются на следующие виды: ежедневное обслуживание (ЕО), первое техническое обслуживание (ТО-1), второе техническое обслуживание (ТО-2).

Ежедневное обслуживание проводится перед каждым выездом. Периодичность ТО-1 и ТО-2 устанавливается по пробегу в зависимости от условий эксплуатации (см. таблицу), но не реже двух раз в год для ТО-1 и одного раза в год для ТО-2.

Категория	Характеристика условий эксплуатации	Периодичность технического обслуживания (км)	
		ТО-1	ТО-2
1	Городские и загородные дороги преимущественно с асфальтовым, бетонным и другим усовершенствованным твердым покрытием	3000—3500	6000—7000
2	Загородные дороги преимущественно с щебеночным, гравийным, булыжным и другим покрытием, находящимся в удовлетворительном состоянии	2500—3000	5000—6000
3	Грунтовые, горные или неисправные дороги со щебеночным, гравийным, булыжным или другим твердым покрытием	1500—2000	3000—4000

Работы по уходу за мотоциклом

Виды технического обслуживания	№ п.п.	Вид выполняемых работ
1	2	3
ЕО	1	Произвести наружный осмотр мотоцикла, заправку топливом (по необходимости)
	2	Проверить работу механизмов и приборов согласно требованиям правил уличного движения
	3	Осмотреть состояние шин и проверить давление в них (через каждые 7—10 дней эксплуатации)
ТО-1	1	Проверить затяжку резьбовых соединений
	2	Смазать узлы, снабженные пресс-масленками
	3	Произвести перестановку колес, переставив при этом большую шестерню редуктора спидометра на переднее колесо
	4	Промыть и смазать техническим вазелином или смазкой ЦИАТИМ-201 шарнирные соединения: а) шарнир рычага муфты сцепления на руле; б) шарнир рычага тормоза на руле; в) валик тяги заднего тормоза на маятниковой вилке; г) оси кулачков тормозных колодок; д) канатики и ролики тросов
	5	Проверить состояние тормозов
	6	Проверить и отрегулировать натяжение цепи передачи на заднее колесо, заложить смазку в защитные чехлы цепи

1	2	3
ТО-1	7	Проверить люфт в подшипниках рулевой колонки (при необходимости устранить).
	8	Проверить правильность установки зажигания, отрегулировать зазоры между контактами прерывателя и электродами свечи зажигания. Смазать очиститель кулачка и ось молотка прерывателя.
	9	Сменить масло в коробке передач.
	10	Проверить натяжение спиц и при необходимости подтянуть их.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1) прежде чем приступить к выполнению работ по ТО-2, необходимо произвести работы, предусмотренные ТО-1;

2) после окончания обкатки (2500 км) обломить ограничительный штифт на крышке корпуса смесительной камеры карбюратора;

3) первую проверку натяжения спиц произвести после 500 км пробега независимо от условий эксплуатации; последующие проверки проводить согласно ТО.

ТО-2	1	2	3
	1	Удалить нагар из выхлопных каналов цилиндра, в головке цилиндра, с днища поршня и из канавок поршня.	
	2	Промыть цепь передачи на заднее колесо и смазать ее.	
	3	Промыть и смазать шестерни редуктора спидометра.	
	4	Промыть воздухоочиститель и залить в него масло.	
	5	Промыть бензобак, отстойник бензокраника, карбюратор, поплавковую камеру и продуть каналы карбюратора.	
	6	Заменить смазку в колесах и подшипниках звездочки передачи на заднее колесо.	

1	2	3
ТО-2	7	Заменить жидкость в телескопической вилке и гидравлических амортизаторах подвески заднего колеса.
	8	Разобрать и промыть рукоятку управления дросселем, карбюратора. Перед сборкой смазать техническим вазелином.
	9	Смазать подшипники рулевой колонки.
	10	Проверить состояние щеток коллектора и крепление генератора.
	11	Смазать приводной валик спидометра машинным маслом.
	12	Произвести подкраску поврежденных мест на покрашенных деталях.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1) уход за аккумуляторной батареей проводится согласно прилагаемой инструкции завода-изготовителя;

2) после пробега мотоциклом первых 400—500 км необходимо произвести работы, предусмотренные ТО-1 в пунктах 1, 2, 6, 9.

ДВИГАТЕЛЬ

На мотоцикле установлен карбюраторный одноцилиндровый двухтактный двигатель с кривошипно-камерной продувкой (рис. 5). Диаграмма фаз газораспределения показана на рис. 6.

Основные узлы двигателя: картер, цилиндр с головкой цилиндра, кривошипно-шатунный механизм, состоящий из поршня, шатуна и коленчатого вала.

КАРТЕР состоит из двух половинок с разъемом по средней продольной плоскости, левой и правой крышек. В передней части картера находится кривошипная камера, в задней размещена коробка передач.

ЦИЛИНДР—из алюминиевой рубашки и гильзы из специального чугуна. Крепится к картеру гайками на четырех шпильках. Между цилиндром и картером устанавливается уплотняющая прокладка из паронита. Срок

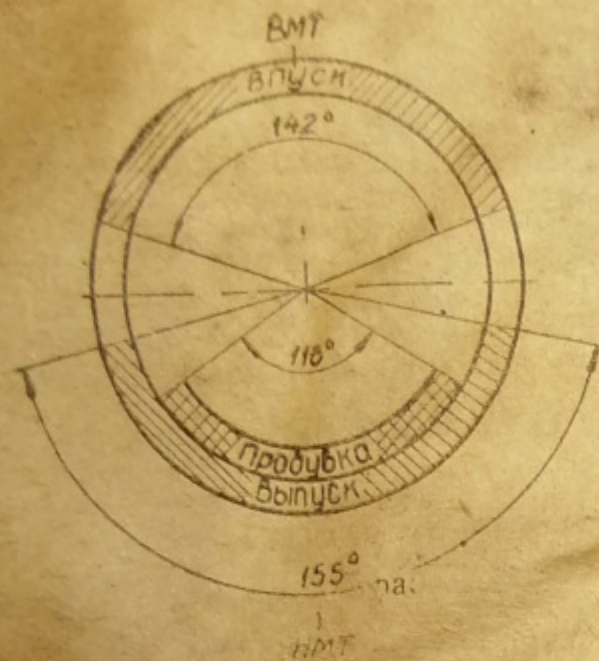


Рис. 6. ДИАГРАММА ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ

службы цилиндра определяется величиной допускаемого износа его зеркала.

Головка крепится к цилиндру шестью шпильками без уплотнительной прокладки.

ПОРШЕНЬ изготовлен из специального алюминиевого сплава, обладающего высокой теплопроводностью и низким коэффициентом расширения.

В верхней части поршня имеются три кольцевые канавки для поршневых колец. В канавках установлены стопорные штифты, предохраняющие кольца от проворачивания.

КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ представляет собой сборку маховика с шатуном. Оба маховика соединены между собой запрессованным в них пальцем. Палец коленчатого вала — стальной, пустотелый, цементированный, закаленный. Запрессованные в маховики стальные полуоси на концах имеют конусы для установки звездочки (левая полуось) и якоря генератора (правая полуось). Коленчатый вал неразборный, взаимозаменяемый с коленчатым валом мотоцикла ИЖ-П, ИЖ-П-2.

Уход за двигателем

Наружная поверхность двигателя должна всегда быть чистой. Грязь на цилиндре и его головке ухудшает охлаждение двигателя, а наличие на картере масла и бензина может служить причиной загорания мотоцикла. Применение неполноценных видов топлива и масла ведет к интенсивному износу деталей двигателя и к быстрому нагарообразованию в цилиндре, головке, на поршне и свече, что вызывает перегрев двигателя.

Для питания двигателя применяется бензин А-72, ГОСТ 2084—67 в смеси с автотракторными маслами АКЗп-6, АКЗп-10, АКв-10, АСп-10, АК-15, ГОСТ 1862—63 и АС-10, ГОСТ 10541—63 в пропорции, указанной в разделе «Подготовка к первому выезду». Возможно применение бензина А-76 и авиационных масел МС-14, МС-20, МК-22, ГОСТ 1013—49.

Краткие указания по разборке двигателя

СНЯТИЕ ДВИГАТЕЛЯ производится в следующем порядке:

1. Снять седло и бензобак.
2. Отсоединить выхлопные трубы и глушители.
3. Отсоединить трос декомпрессора и провод от свечи.
4. Снять защитный кожух, воздухоочиститель и карбюратор.
5. Отсоединить электропровода от реле-регулятора, катушки зажигания и контакта нейтрального положения на картере под карбюратором.
6. Отсоединить от двигателя чехлы цепи.
7. Снять правую крышку картера, разъединить цепь, поставить на место крышку.
8. Отвернуть гайки болтов крепления двигателя, вынуть передние болты.
9. Снять передние планки крепления двигателя.
10. Снять двигатель с рамы в левую сторону, подавая его вперед вверх.

СЦЕПЛЕНИЕ. Разборку и сборку сцепления можно производить без снятия двигателя с рамы, для чего:

1. Слить масло из коробки передач, отвернув резьбовую пробку в нижней части картера.

2. Снять рычаг переключения передач, рычаг пускового механизма и левую крышку картера.

3. Отвернуть гайки пружин сцепления, вынуть пружины с колпачками и снять нажимной диск.

4. Вынуть толкатель сцепления.

5. Отвернуть гайку на первичном валу (резьба левая).

6. Снять стопорный колпачок и отвернуть болт звездочки коленчатого вала.

7. Снять моторную цепь со звездочкой коленчатого вала и барабаном сцепления.

Примечание. При стуче цепи на холостых оборотах или при большом провисе ее необходимо заменить новой.

8. Вынуть шпонку и снять пружинные шайбы с полуоси коленчатого вала.

9. Снять с первичного вала распорную втулку и регулировочную шайбу.

10. Надеть рычаг пускового механизма на вал и, придерживая рукой конец пружины, немного выдвинуть вал на себя, осторожно распустить пружину и вынуть его.

Сборка производится в обратном порядке. При этом необходимо обратить внимание на следующее:

1. Пружину рычага пускового механизма следует заводить осторожно (2,5 оборота), прижимая ее к пазу картера (выскочивший конец пружины может нанести травму).

2. Основной диск сцепления (утолщенный) вставляется так, чтобы выточка на внутреннем диаметре диска была обращена к коробке передач.

3. Диски собираются с учетом чередования стальных и пластмассовых.

4. Колпачки для пружин своими выступами должны входить в канавки нажимного диска.

5. Равномерной затяжкой гаек сжать пружины так, чтобы торцы гаек находились выше торцов колпачков на 3—4 мм, а нажимной диск при выжиме рычага сцепления перемещался без перекоса.

6. Надеть стопорный колпачок на болт крепления звездочки и закернить.

Для регулировки механизма управления сцеплением служит регулировочный винт (рис. 7). Ослабив контргайку, поворотом винта по часовой стрелке уменьшить свободный ход рычага сцепления. При повороте винта против часовой стрелки свободный ход рычага увеличивается. По окончании регулировки контргайку затянуть. Нормальная величина свободного хода определяется перемещением конца рычага сцепления на 5—10 мм.

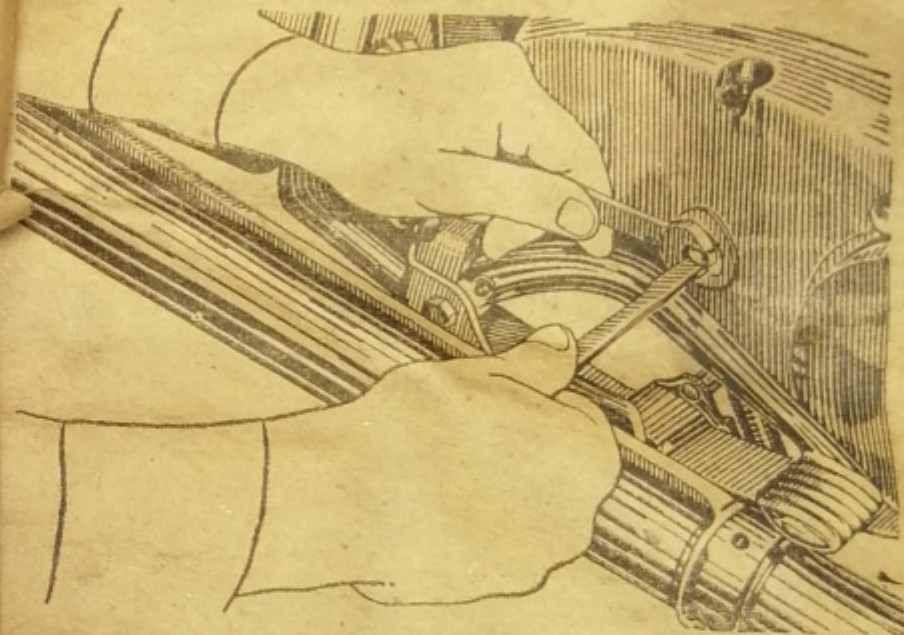


Рис. 7. РЕГУЛИРОВКА СЦЕПЛЕНИЯ

КОРБОКА ПЕРЕДАЧ. Разборку и сборку коробки передач можно производить не снимая двигатель с рамы (рис. 8).

Разборка:

1. Слить масло из коробки передач.
2. Снять правую крышку картера.
3. Вынуть шток сцепления с резиновым колпачком, разъединить цепь.
4. Отвернуть 8 винтов и снять крышку коробки передач.

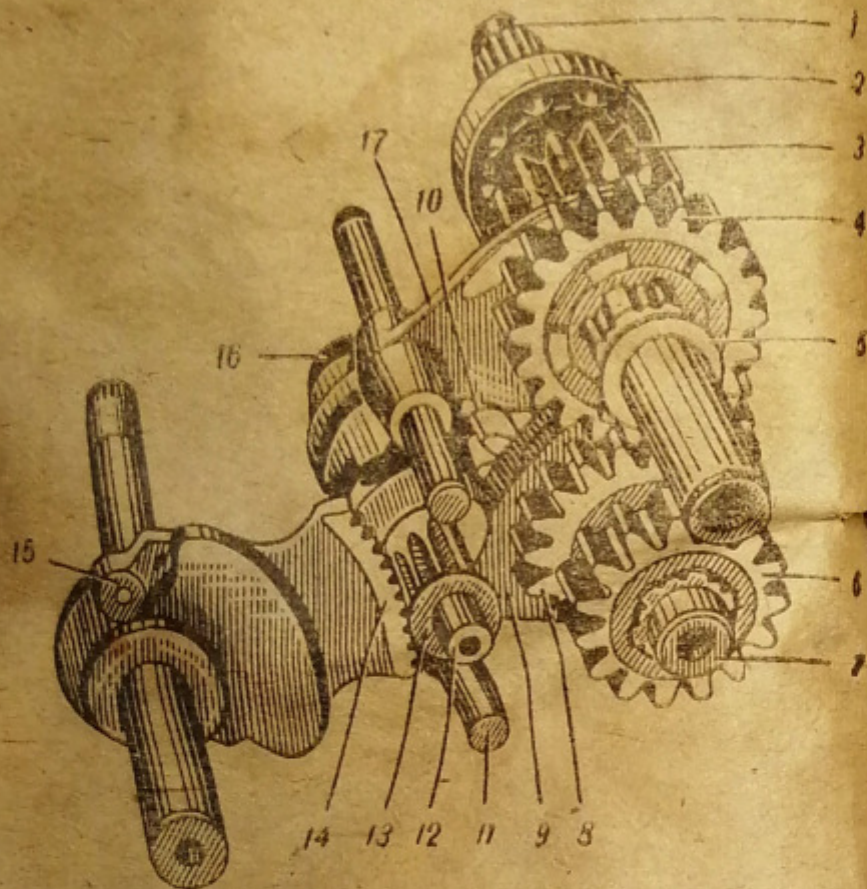


Рис. 8. КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:

1 — первичный вал, 2 — шарикоподшипник № 204, 3 — шестерня II передачи первичного вала, 4 — шестерня II и IV передач первичного вала, 5 — упорная шайба, 6 — шестерня промежуточного вала, 7 — промежуточный вал, 8 — шестерня III передачи промежуточного вала, 9 — вилка переключения I и III передач, 10 — шестерня I и III передач промежуточного вала, 11 — направляющий стержень вилки переключения передач, 12 — вал переключения передач, 13 — упорная шайба, 14 — сектор переключения передач, 15 — механизм ножного переключения передач, 16 — регулировочные шайбы, 17 — вилка переключения II и IV передач.

5. Вынуть сектор переключения передач.
6. Все части коробки передач (кроме первичного вала и направляющих стержней) могут быть вынуты из картера. Для снятия первичного вала и направляющих стержней необходимо разобрать сцепление, снять его барабаны. Отвернуть 5 винтов, снять стопорную планку. Обратит особое внимание на расположение регулировочных шайб.

Сборка:

1. Собрать со всеми шестернями промежуточный вал и поставить его на место.

2. Собрать все шестерни на первичном валу со всеми регулируемыми и упорными шайбами. Если вал вынут, поставить его на место.

3. Вставить вилки переключения передач.

4. Вставить на место вал переключения передач (не забыть надеть на вставляемый конец регулировочные шайбы). При этом фиксатор отвести в сторону.

5. Шипы вилок ввести в канавки вала переключения передач. В отверстия вилок вставить направляющие стержни и закрепить стопорной планкой.

6. Вставить вал механизма ножного переключения с собачкой, если он снят.

7. Сектор переключения ставится так, чтобы получить зацепление с валом переключения передач. При этом метка на зубцах сектора должна совпадать с меткой у впадины зубьев вала переключения передач.

8. Надеть упорные шайбы на конец вала переключения передач и первичного вала, поставить прокладку, крышку коробки передач, вставить крепежные винты и закрепить их.

Примечания.

1. При установке крышки коробки передач на место не допускаются удары по ней молотком.

2. Допускается перемещение вторичного вала по оси на 0,2—0,4 мм.

УХОД ЗА КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ состоит в том, чтобы регулярно следить за наличием в ней достаточного количества масла и своевременной его заменой. Смена масла производится на прогретом двигателе, луч-

ше всего сразу после поездки. Для этого нужно слить отработанное масло через отверстие в нижней части картера. Завернув пробку, залить 0,5 литра жидкого масла через отверстие в левой крышке картера и дать двигателю поработать 1—2 мин. После этого масло слить и залить литр свежего автотракторного масла.

Разборка и сборка поршневой группы и картера

1. Снять головку цилиндра.
2. Снять цилиндр.
3. Снять поршень, вынув стопорные кольца и палец.
4. Снять правую крышку и генератор (см. раздел «Электрооборудование»).
5. Разобрать коробку.
6. С правой стороны вывернуть пять винтов крепления половин картера, выбить на $1/2$ длины контрольные втулки и разъединить половинки картера.
7. Легкими ударами деревянного молотка по плоскости разъема снять левую половину картера с полуоси коленчатого вала.
8. Из отверстия под подшипники с наружной стороны левой половины картера достать стопорное кольцо и выпрессовать шарикоподшипник.
9. Вынуть внутреннее стопорное кольцо, выпрессовать внутрь одновременно сальник и наружную обойму роликоподшипника специальной оправкой.

Для предотвращения повреждения отверстия при распрессовке рекомендуется левую половину картера нагреть до температуры 70—90°C.

Сборка двигателя производится в обратном порядке. При сборке необходимо поставить внутреннее стопорное кольцо, снова нагреть левую половину картера до 70—90°C, запрессовать сальник, вставить маслонеправляющую шайбу, запрессовать наружную обойму роликоподшипника. При установке коленвала обратить внимание на правильную посадку сальника, не допуская загибов его кромок. Перед сборкой картера осторожно удалить старый засохший лак по плоскостям разъема, промыть все детали в бензине, смазать плоскость слоев

бакелитового лака или лака СБС-1 и после этого произвести сборку. Не допускать перекоса деталей при сборке. Следить за равномерной подтяжкой болтов и винтов. При установке поршня вставить одно стопорное кольцо, надеть поршень разрезом вперед на головку шатуна, смазанный автолом палец вставить в отверстия бобышек поршня и застопорить вторым кольцом. Для облегчения собираемости поршень можно нагреть до 50—60°C.

При установке цилиндра наложить уплотнительную прокладку на фланец картера, а под поршень—деревянную вилку или брусочки. Установив стыки поршневых колец против стопорных штифтов, сжать их металлической лентой и осторожно надеть цилиндр, предварительно смазав гильзу цилиндра автотракторным маслом. После того как цилиндр будет надет на поршень, деревянную вилку из под поршня убрать, установить цилиндр на место и закрепить гайками.

Краткие указания по замене деталей поршневой группы

Цилиндр по внутреннему диаметру гильзы имеет четыре размерные группы, соответственно которым изготовляются поршни. Новые цилиндр и поршень подбираются из одинаковых групп по таблице 1.

Таблица 1.

Маркировка группы	Диаметр в мм	
	цилиндр	поршень
1	71,99+0,01	71,94 -0,01
0	72,00+0,01	71,95 -0,01
00	72,01+0,01	71,96 -0,01
000	72,02+0,01	71,97 -0,01

При замене поршня допускается его установка из следующей размерной группы (большого диаметра). Поршень (без колец) должен перемещаться в цилиндре от небольшого усилия руки.

Маркировка группы указана на фланце цилиндра и головке поршня.

Поршневой палец устанавливается в бобышках поршня по посадке движения.

Поршень и палец маркируются одинаковой краской (зеленой, белой и черной), которая наносится на торец пальца и бобышку поршня. При ремонте поршневой группы руководствуйтесь таблицами 2 и 3.

Таблица 2.

№ ремонта	Маркировка	Диаметр в мм		
		цилиндр	поршень	поршневые кольца
1-й	1 Р	72,5+0,02	72,46-0,03	72,5+0,03
2-й	2 Р	73,0+0,02	72,96-0,03	73,0+0,03

Таблица 3.

№ ремонта	Маркировка	Диаметр пальца в мм
1-й	Красная краска с одной стороны	15,1-0,005
2-й	Красная краска с двух сторон	15,2-0,005

При необходимости установки ремонтных пальцев и поршневых колец отверстия в бобышках поршня и верхней головки шатуна доводятся до размера, обеспечивающего посадку движения, а стыки колец подпиливаются по размеру цилиндра с доводкой зазора до 0,3—0,45 мм.

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

БЕНЗОКРАНИК (рис. 9) объединен с отстойником и сетчатыми фильтрами. Рычажок краника имеет три положения: 1) кран закрыт — рычажок повернут вниз, 2) кран открыт — рычажок повернут влево, 3) кран открыт на расход резерва топлива — рычажок повернут вправо (метка Р). В резерве 0,75 л горючего на 20 км пути.

Останавливая мотоцикл даже на кратковременную стоянку, необходимо закрыть бензокраник. Для очистки отстойника закрыть бензокраник, отвернуть отстойник 1, извлечь из него сетку 2, решетку 3 и пружину 4. Промыть в бензине, собрать и установить на место.

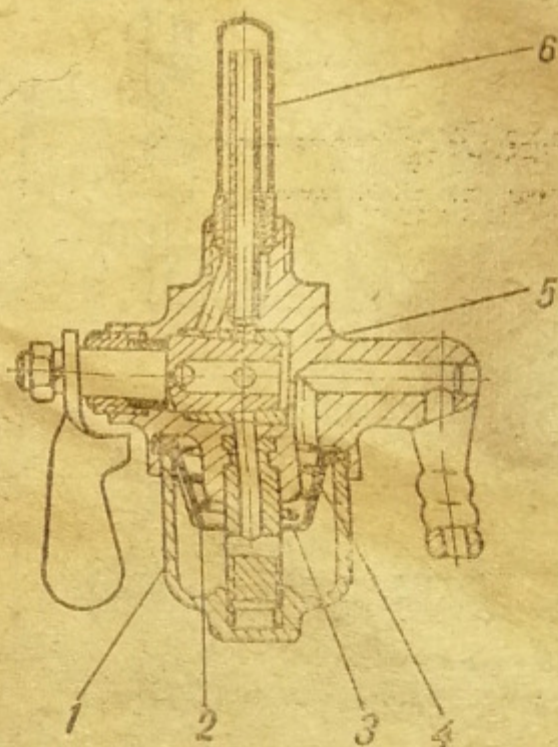
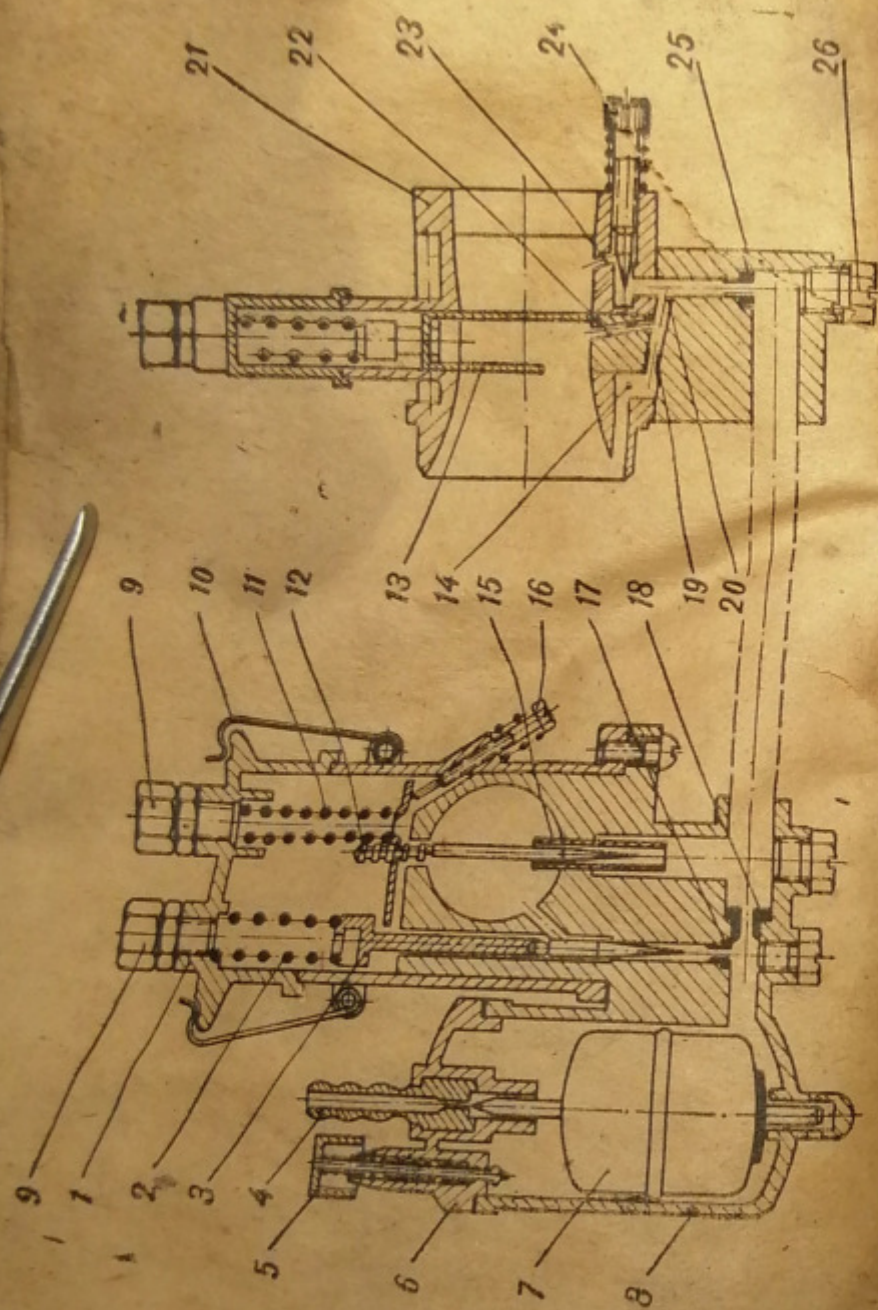


Рис. 9. БЕНЗОКРАНИК:

1 — отстойник, 2 — сетка, 3 — решетка, 4 — пружина, 5 — корпус бензокраника, 6 — сетка бензофильтра.



КАРБЮРАТОР (рис. 10). Уход за карбюратором состоит в периодической очистке и промывке его деталей и каналов от грязи и смолистых отложений. При разборке карбюратора следует иметь в виду, что вывертывание главного жиклера возможно только при поднятой дроссельной заслонке.

Разборка карбюратора производится в следующем порядке:

1. Отсоединить и снять защитный кожух карбюратора.
2. Отсоединить бензошланг.
3. Снять крышку смесительной камеры 1 с корпуса вместе с тросами, топливным корректором 3, дроссельной заслонкой 13 и иглой дросселя 12.
4. Отсоединить корпус карбюратора от патрубка цилиндра и вынуть его вместе с воздухоочистителем.
5. Отсоединить воздухоочиститель.
6. Снять крышку 6 поплавковой камеры 8.
7. Снять поплавок 7.
8. Снять корпус смесительной камеры 21, отвернув три винта. Промыть детали чистым бензином, продуть каналы воздухом.

Запрещается прочищать жиклеры и калиброванные отверстия проволокой и металлическими предметами.

Сборка карбюратора производится в обратном порядке.

Рис. 10. КАРБЮРАТОР К-36И:

- 1 — крышка корпуса смесительной камеры, 2 — пружина топливного корректора, 3 — топливный корректор, 4 — топливоподводящий штуцер, 5 — утопитель поплавка, 6 — крышка поплавковой камеры, 7 — поплавок с игольчатым клапаном, 8 — поплавковая камера, 9 — направляющие тросов газа и корректора, 10 — замок крышки, 11 — пружина дросселя, 12 — игла дросселя, 13 — дроссель, 14 — воздушный карман, 15 — распылитель, 16 — установочный винт, 17 — жиклер топливного корректора, 18 — главный жиклер, 19 — воздушный жиклер холостого хода, 20 — воздушный канал холостого хода, 21 — корпус смесительной камеры, 22 — дополнительное отверстие холостого хода, 23 — основное отверстие холостого хода, 24 — винт холостого хода, 25 — топливный жиклер холостого хода, 26 — пробка.

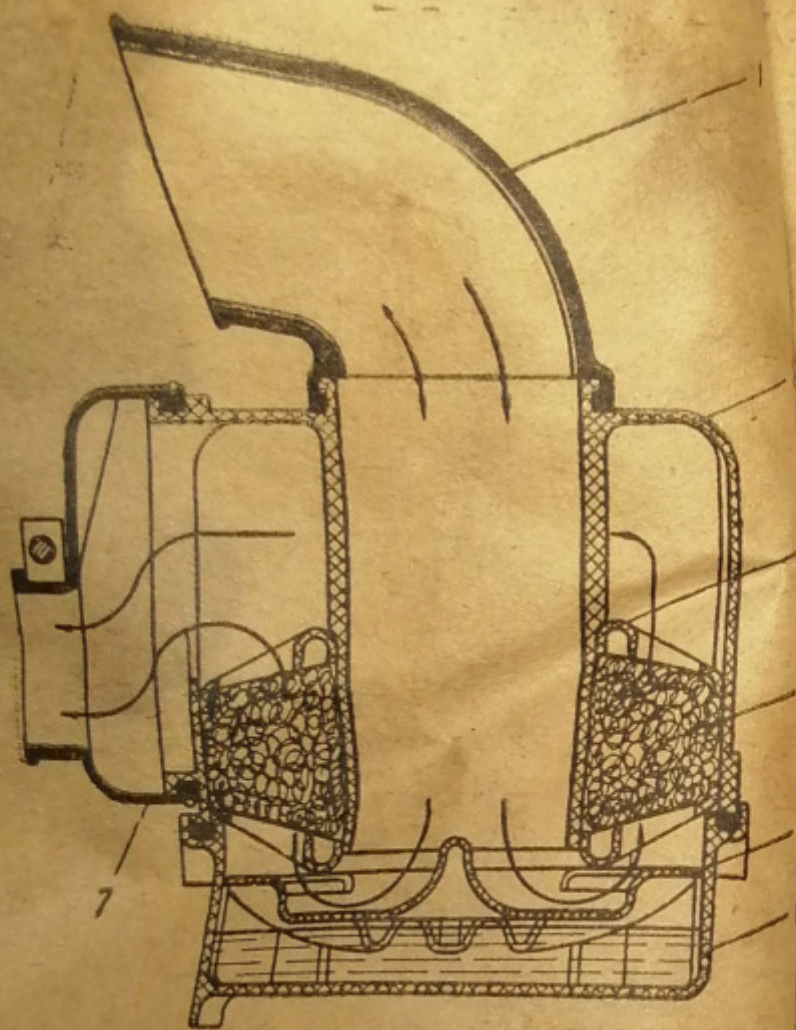


Рис. 11. ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ:

1 — заборный патрубок, 2 — корпус, 3 — решетка, 4 — капроновая набивка, 5 — маслонеправляющая решетка, 6 — ванна, 7 — патрубок карбюратора.

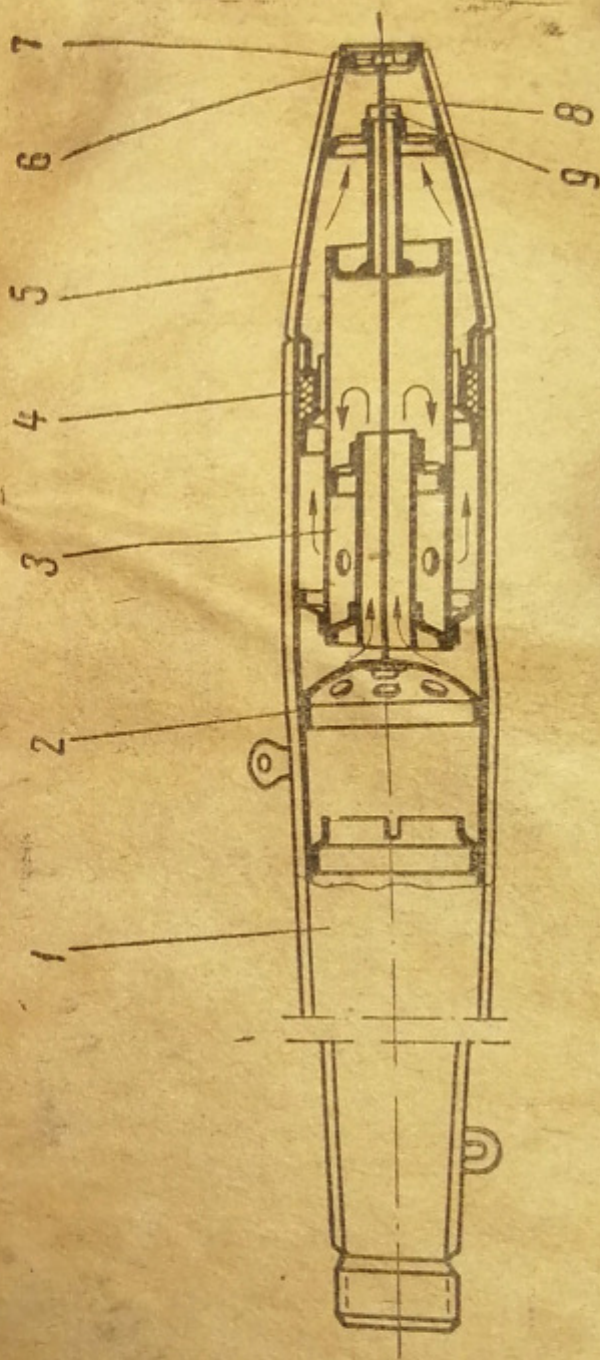


Рис. 12. ГЛУШИТЕЛЬ:

1 — наружный кожух, 2 — перегородка, 3 — акустический фильтр, 4 — асбестовый шнур, 5 — хвостовик, 6 — решетка, 7 — гайка наконечника, 8 — шпилька, 9 — гайка акустического фильтра.

После сборки и установки карбюратора на двигатель необходимо отрегулировать направляющими 9 свободный ход тросов управления в пределах 1—2 мм (рис. 10), холостые обороты и качество смеси на рабочих режимах двигателя.

Регулировку карбюратора следует производить только на прогретом двигателе и установленном воздухоочистителе.

Регулировка оборотов холостого хода осуществляется в следующем порядке: вывертывая винт 16, установить минимально устойчивые обороты двигателя, затем завернуть винт 24 до появления перебоев в работе. После этого постепенно отвертывать указанный винт до появления четкой и устойчивой работы. Дальнейшим вывертыванием винта 16 опустить дроссель, добиваясь снижения оборотов холостого хода. По окончании регулировки проверить приемистость работы двигателя при резком повороте рукоятки газа. Если двигатель медленно набирает обороты, то следует в пределах до $\frac{1}{2}$ оборота отвернуть винт 24.

Регулировка качества смеси на эксплуатационных режимах работы двигателя производится при изменении нагрузок и климатических условий и осуществляется перестановкой дозирующей иглы 12 дросселя на последнюю канавку вниз или вверх. При подъеме иглы смесь обогащается, при опускании — обедняется.

ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ (рис. 11). В зависимости от запыленности дорог, на которых эксплуатируется мотоцикл, необходимо периодически производить замену масла и промывку фильтрующего элемента бензином. Масло залить в собранный воздухоочиститель через входное отверстие (рис. 13).

Во избежание перекоса при сборке воздухоочистителя затяжку винтов, крепящих поддон, необходимо производить равномерно.

Для заливки рекомендуется масло МС-20, ГОСТ 1013—49; кроме того, возможно применение масел ТАп-15, ГОСТ 8412—57 или КС-19, ГОСТ 9243—59.

ГЛУШИТЕЛЬ. На мотоцикле установлен разборный глушитель шума выхлопа (рис. 12). При снятии глушителя необходимо ослабить крепление корпуса глушителя и отвернуть гайку крепления выхлопной трубы к патрубку цилиндра.

При установке глушителя на место сначала на па-

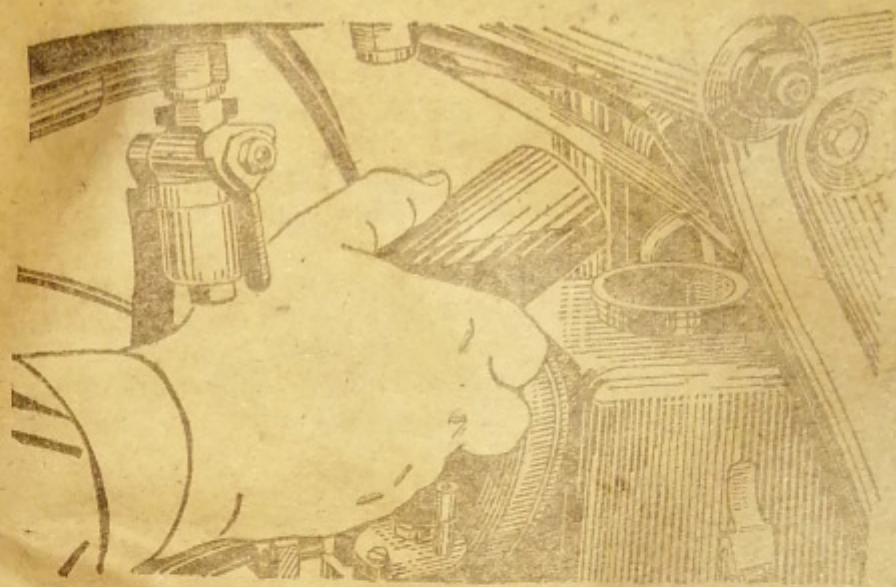


Рис. 13. ЗАЛИВКА МАСЛА В ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ

трубок навернуть гайку (до половины резьбы) с выхлопной трубой, предварительно закрепить глушитель к раме, после чего окончательно произвести затяжку всех гаек.

Для удаления нагара с акустического фильтра необходимо отвернуть гайку 7, снять решетку 6, хвостовик 5, отвернуть гайку 9, вынуть фильтр 3 и очистить его. Сборку произвести в обратном порядке.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА. Передняя телескопическая вилка показана на рис. 14. Разборка производится в следующей последовательности.

На половину резьбы отвернуть пробку 3 и корпус сальника 13, ослабить стяжные болты в нижнем мостике 7 и снять колесо. Затем через деревянную прокладку легкими ударами молотка по пробке 3 освободить несущую трубу 12 из верхнего мостика 4, вывернуть пробку 3 из несущей трубы 12 и со штока 16. После чего вынуть перо вилки, слить смесь, вывернуть болт 24, достать гидроамортизатор вместе с пружиной, отвернуть корпус сальника 13 и снять скользящую трубу 21. После промывки деталей сборку производить в обратном

порядке, обратив внимание на то, чтобы штифт на стойке 22 совместился с фиксирующим отверстием в наконечнике вилки. Только после этого завернуть болт 24 до отказа. Таким же образом производится разборка и сборка второго пера вилки.

В зависимости от условий эксплуатации состав смеси в соответствии с таблицей 4 заливается через резьбовое отверстие под пробку 3.

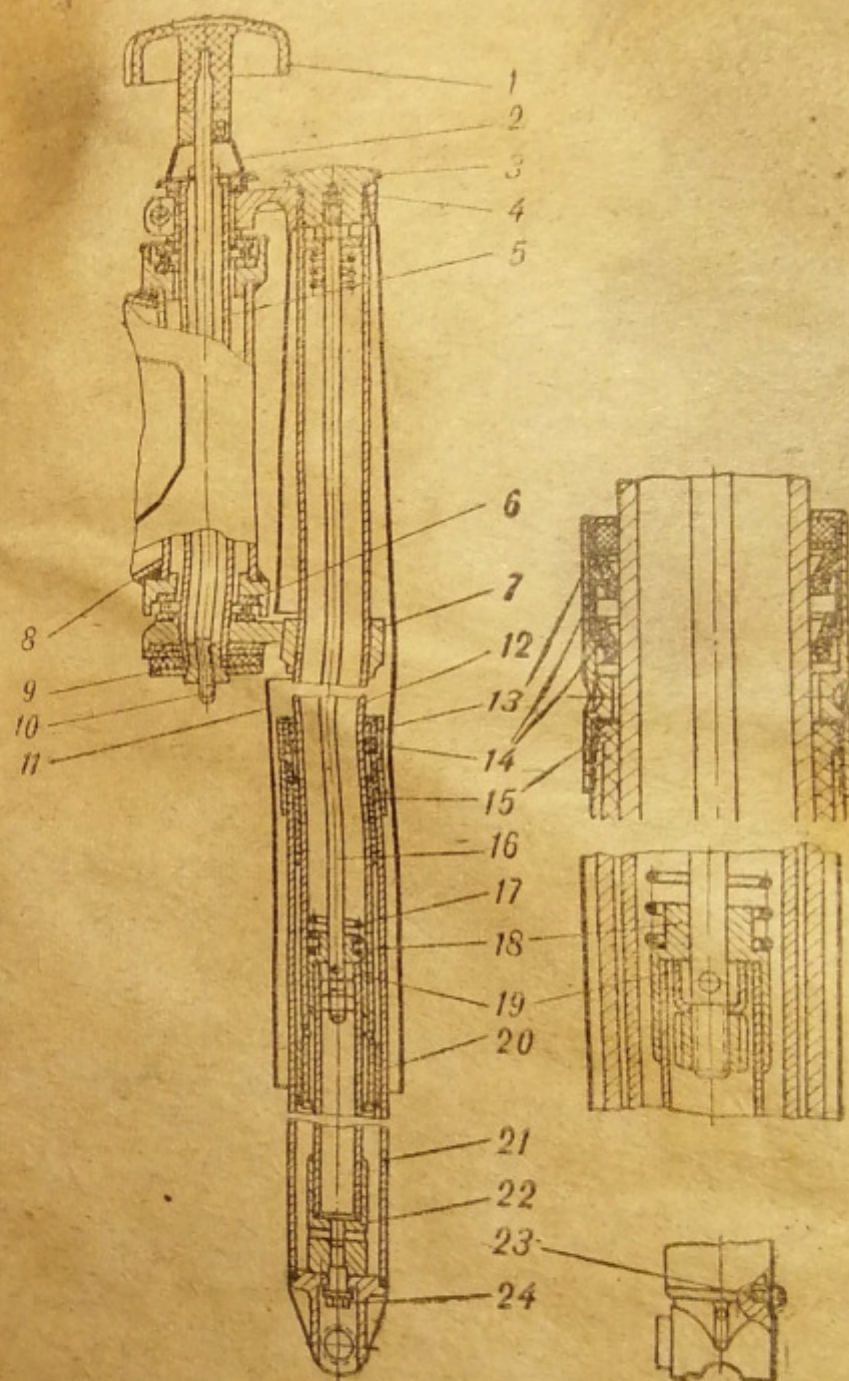
При смене гидравлической смеси в вилке необходимо отвернуть стяжные пробки 3, винты 23 и слить смесь. Залить в каждое перо через отверстия под пробку 0,2 литра керосина или бензина и слегка прокачать, после чего завернуть винты, залить новую смесь (по 0,15 литра) и завернуть пробки.

Таблица 4.
Рекомендуемые смеси масел для заливки в амортизаторы подвески переднего колеса

	Лето	Зима
1	75% автотракторного масла 25% трансформаторного масла	15% автотракторного масла 85% трансформаторного масла
2	Автотракторное масло (при температуре выше 20°C)	50% турбинного масла 50% трансформаторного масла
3	—	Веретенное масло

Рис. 14. ПЕРЕДНЯЯ ВИЛКА:

1 — рукоятка демпфера, 2 — пружина демпфера, 3 — пробка стяжная, 4 — верхний мостик, 5 — валик рулевой колонки, 6 — шарикоподшипник № 778706, 7 — нижний мостик, 8 — рама мотоцикла, 9 — диск демпфера, 10 — шплинт, 11 — кожух, 12 — несущая труба, 13 — корпус сальника, 14 — сальник, 15 — втулка скользящей трубы, 16 — шток, 17 — пружина, 18 — наконечник гидравлического амортизатора, 19 — клапан штока, 20 — поршень несущей трубы, 21 — скользящая труба, 22 — стойка гидравлического амортизатора, 23 — винт для слива масла, 24 — болт.



АМОРТИЗАТОР ПОДВЕСКИ ЗАДНЕГО КОЛЕСА (рис. 15). Заправку гидравлических амортизаторов подвески заднего колеса производить смесью, состоящей из 50% турбинного и 50% трансформаторного масел в следующем порядке: снять с мотоцикла амортизатор, вынуть шток и отжать кожух 4 на 10—15 мм через образовавшийся зазор между кожухом 4 и наконечником 2, придерживая ключом гайку, отвернуть наконечником 2 кожух и пружину 5, отвернуть корпус втулки 6 и вынуть шток. После промывки деталей залить смесь в цилиндр 14. Сборка амортизатора подвески производится в обратном порядке.

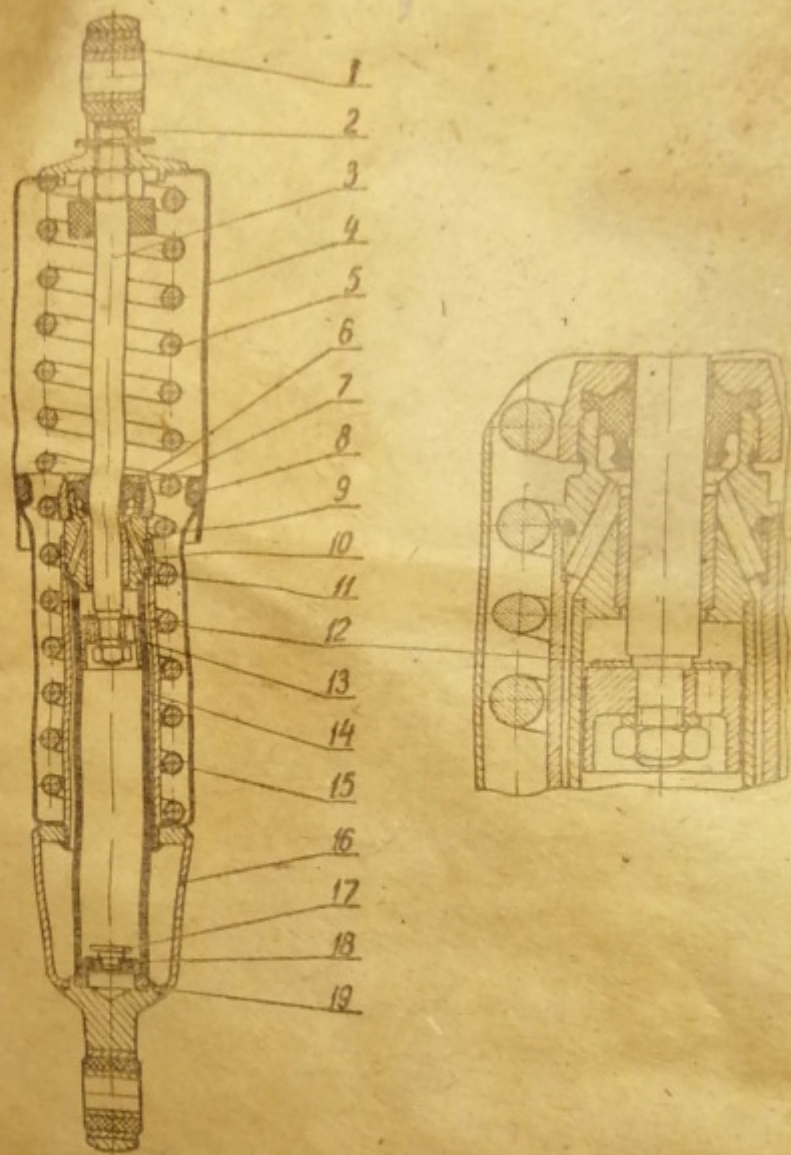
КОЛЕСА. При эксплуатации мотоцикла нужно следить за натяжением спиц и в случае их ослабления равномерно подтянуть по всей окружности обода. Для предотвращения проворачивания спицы при натяжке ее необходимо зажимать приспособлением для выжима осей, под винт которого установить специальную опору из комплекта инструмента (рис. 16). Незначительную подтяжку спиц можно производить без снятия шины с обода.

Для снятия переднего колеса установить мотоцикл на центральную подставку, ослабить стяжной болт в наконечнике левой скользящей трубы, вывернуть ось (резьба левая), вынуть ее, снять колесо.

Для снятия заднего колеса необходимо снять седло, предварительно нажав на кнопку тяги защелки седла (рис. 17), разъединить штепсельные разъемы пучка проводов заднего фонаря и указателей поворотов. Отвер-

Рис. 15. АМОРТИЗАТОР ПОДВЕСКИ ЗАДНЕГО КОЛЕСА:

1 — резиновый амортизатор, 2 — наконечник верхний, 3 — шток, 4 — кожух верхний, 5 — пружина, 6 — гайка корпуса втулки, 7 — сальник, 8 — уплотнительное кольцо, 9 — кольцо уплотнения, 10 — втулка штока, 11 — корпус втулки штока, 12 — клапан, 13 — поршень амортизатора, 14 — цилиндр амортизатора, 15 — кожух нижний, 16 — корпус подвески, 17 — ограничитель нижнего клапана, 18 — клапан, 19 — корпус нижнего клапана.



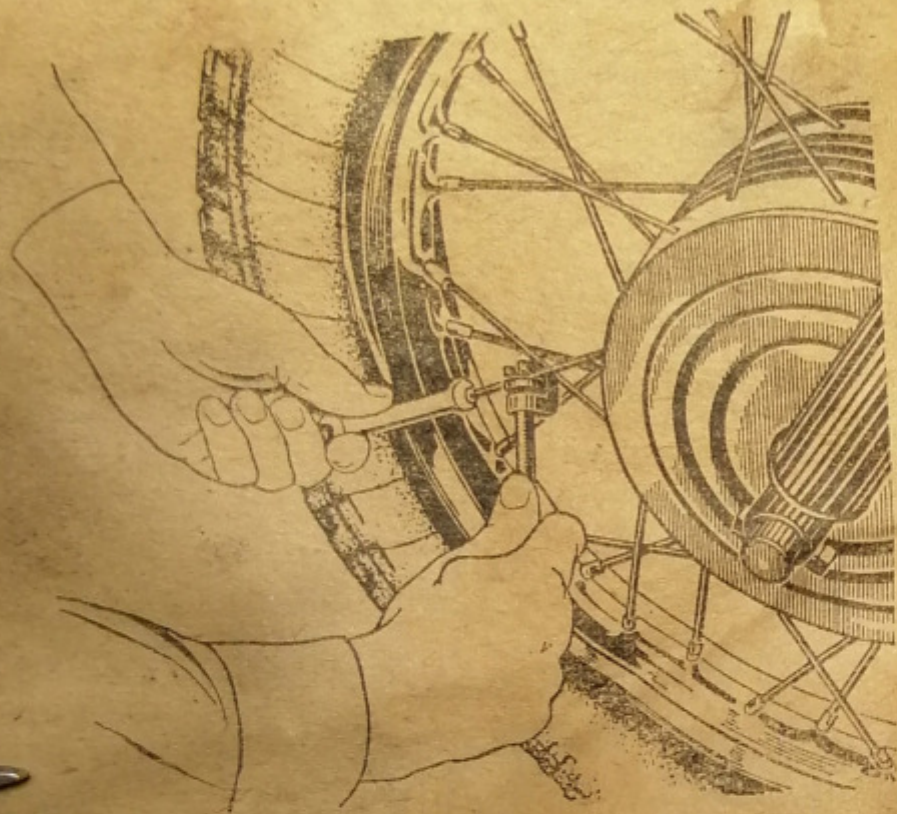


Рис. 16. РЕГУЛИРОВКА НАТЯЖЕНИЯ СПИЦ

нуть гайку оси (резьба левая), достать ось и убрать распорную втулку оси колеса, снять колесо со шлицев втулки ступицы и тормозных колодок. При сборке распорную втулку установить малым диаметром к ступице колеса. Для замены и смазки подшипников колес отвернуть гайку, крепящую декоративную крышку, вынуть стоперное кольцо, выпрессовать подшипники с распорной втулкой, промыть все детали, смазать смазкой ЦИАТИМ-201 и установить их на место.

ДЕМОНТАЖ ШИНЫ. Перед снятием шины с обода колеса выпустить из камеры воздух. Отвернуть гайку вентиля, ногами вдавить шину в углубление окружности обода (рис. 18). Со стороны вентиля, между ободом и

шиной, вставить три монтажные лопатки на расстоянии примерно 10 см одна от другой. Затем одной крайней лопаткой вынуть край борта шины и зацепить ее за спицу колеса, после чего произвести разбортовку двумя лопатками по всему ободу. Через образовавшийся зазор между шиной и ободом вынуть камеру.

РЕМОНТ КАМЕРЫ. Для отыскания повреждения следует слегка накачать камеру и по шуму выходящего воздуха найти место прокола. Если повреждение не обнаруживается, то камеру следует погрузить в воду, и тогда пузырьки воздуха укажут место повреждения. При ремонте камеры необходимо руководствоваться указаниями инструкции, находящейся в мотоаптечке.

МОНТАЖ ШИНЫ. Перед укладкой камеры удалить из шины предмет, которым повреждена камера, сор и песок. Камеру, слегка накачанную, уложить в шину,

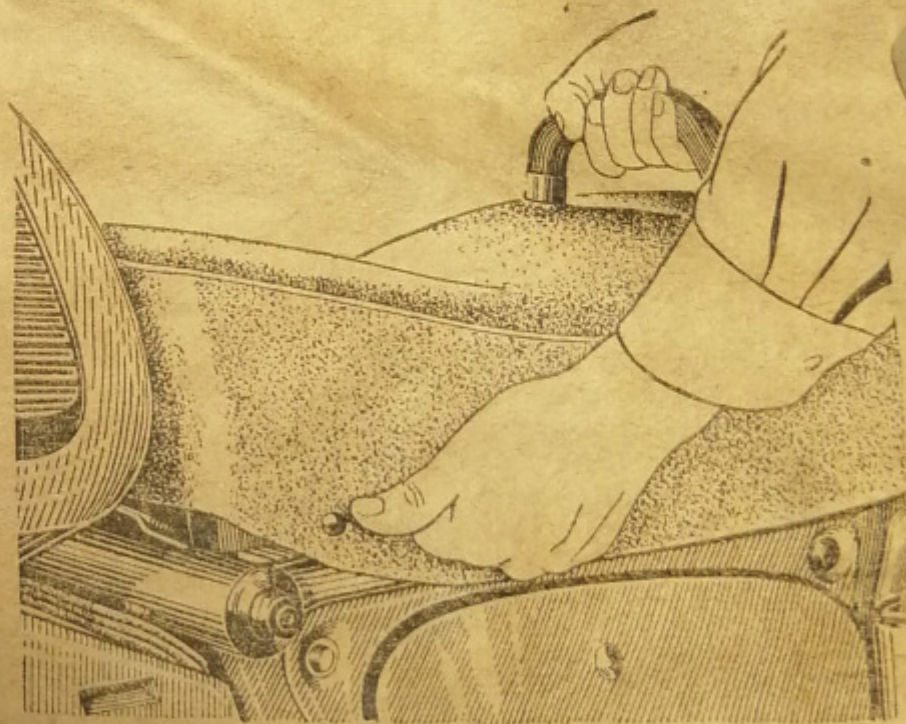


Рис. 17. СНЯТИЕ СЕДЛА



Рис. 18. ДЕМОНТАЖ ШИНЫ

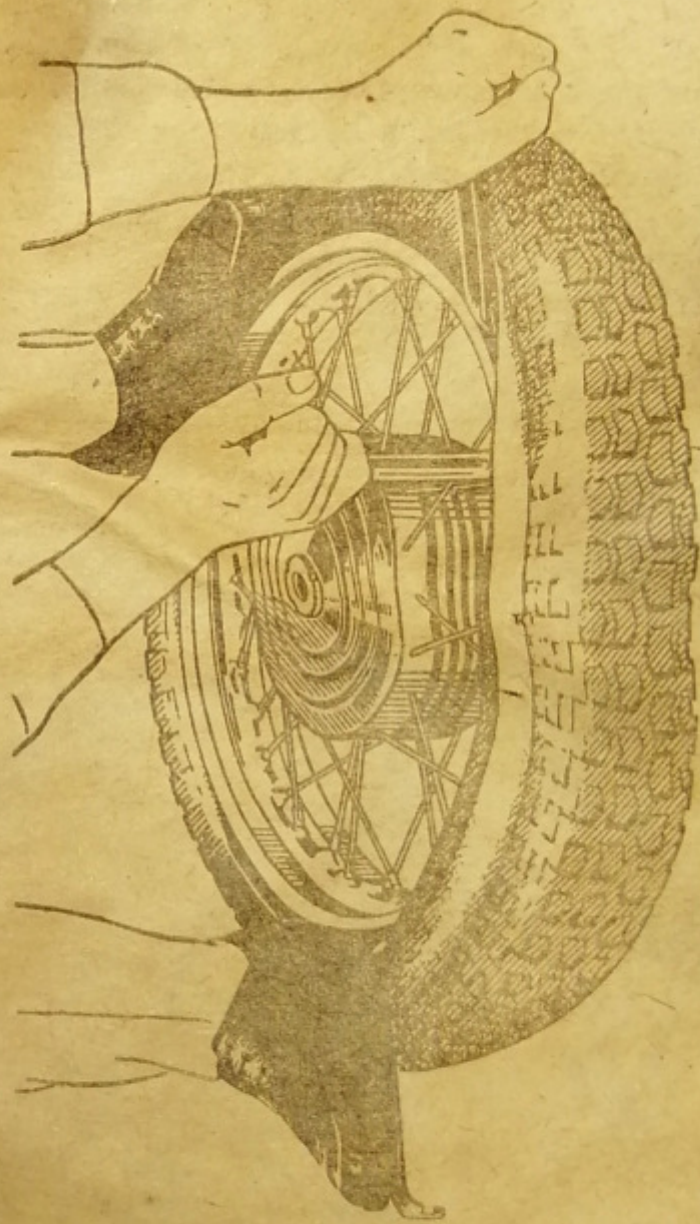


Рис. 19. МОНТАЖ ШИНЫ

припудренную тальком, и ввести вентиль в отверстие обода. Борт шины с противоположной стороны от вентиля надевается на обод колеса и вдавливается в желоб обода (рис. 19). При этом необходимо следить, чтобы край шины не защемила камеру. Вдавливая шину в желоб обода, лопатками заправить ее за борт обода колеса равномерно с обеих сторон по направлению к вентилю. По окончании монтажа проверить правильное положение шины на ободке. После этого давление в шине доводится до нормального. При демонтаже и монтаже шин не рекомендуется пользоваться удлиненными монтажными лопатками, т. к., применяя чрезмерные усилия, можно повредить трос борта шины.

ТОРМОЗА. В процессе эксплуатации необходимо производить регулировку тормозов. Для регулировки ручного тормоза на тормозной крышке переднего колеса имеется винт (рис. 20), при вывертывании которого зазор между колодками и тормозным барабаном умень-

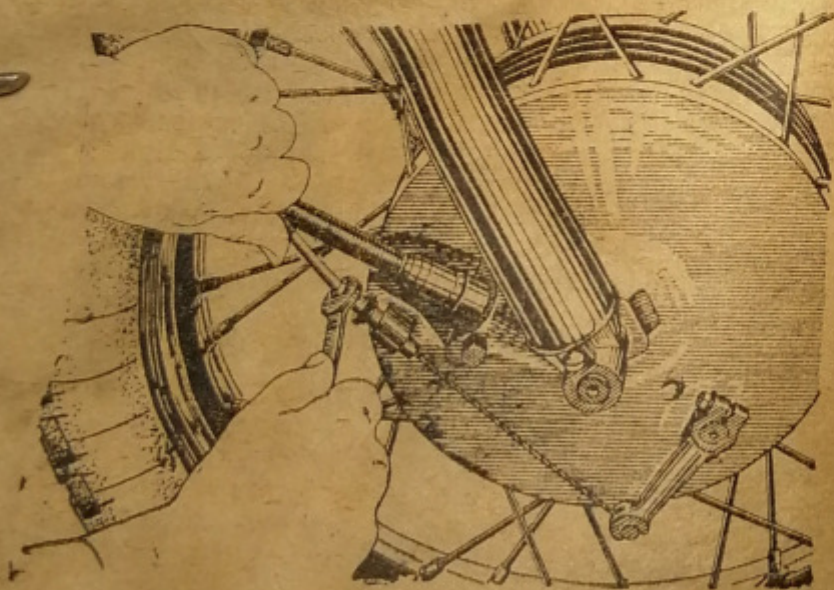


Рис. 20. РЕГУЛИРОВКА РУЧНОГО ТОРМОЗА



Рис. 21. РЕГУЛИРОВКА НОЖНОГО ТОРМОЗА

шается. Регулировка ножного тормоза производится при помощи винта, расположенного в кожухе звездочки заднего колеса (рис. 21). При его ввертывании зазор между колодками и барабаном уменьшается. Ножной тормоз должен быть отрегулирован так, чтобы торможение начиналось при опускании педали на 10—15 мм. После регулировки, установив мотоцикл на центральную подставку, проверить легкость вращения колес. При перестановке колес прочистить внутренние детали тормоза, а в случае замасливания тормозных накладок промыть их в чистом бензине. После установки колес необходимо проверить действие тормозов. Не следует обильно смазывать ось тормозного кулачка, т. к. возможно попадание смазки на тормозные накладки.

РЕДУКТОР СПИДОМЕТРА. Уход за редуктором спидометра сводится к смазке его шестерен. Для этого нужно снять переднее колесо, достать шестерню редуктора, отвернуть болт на тормозном барабане, вынуть гибкий вал, втулку и червяк. Все детали промыть и смазать смазкой ЦИАТИМ-201 или солидолом. Сборка производится в обратном порядке.

ЦЕПЬ ЗАДНЕГО КОЛЕСА. Уход за цепью колеса

производится в сроки, предусмотренные планом по уходу за мотоциклом. Промытую цепь необходимо обильно смазать смазкой ЦИАТИМ-201 или солидолом. При эксплуатации мотоцикла на скоростях, превышающих 80—90 км/час, для предотвращения износа резиновых чехлов рекомендуется применять графитную смазку УСсА. Крайние звенья цепи соединяются замком. Его защелка устанавливается разрезом в сторону, противоположную движению цепи (рис. 22). Если вследствие удлинения цепи провисание будет более 25 мм, то ее следует натянуть. Для этого необходимо ослабить гайку оси колеса, гайку полуоси и контргайки растяжек. После этого гайками растяжек произвести регулировку. Проверка натяга осуществляется нажатием руки на нижний резиновый чехол цепи. Натянув цепь, нужно завернуть гайки полуоси, оси колеса и растяжек. В случае большой вытяжки цепи можно укоротить ее на два звена. После регулировки натяжения или укорочения цепи обязательно произвести регулировку ножного тормоза.

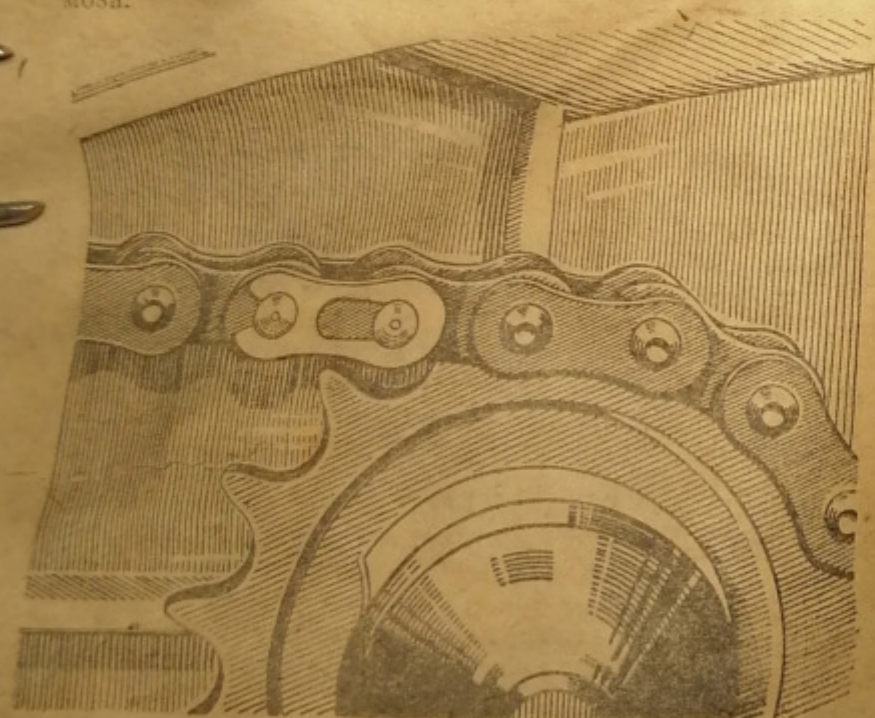


Рис. 22. УСТАНОВКА ЗАЩЕЛКИ ЗАМКА ЦЕПИ

Нужно следить, чтобы колеса находились в одной плоскости. При проверке положения колес следует, стоя в пяти метрах за мотоциклом, смотреть вдоль боковой плоскости заднего колеса справа и слева, ориентируясь на переднее колесо. Если обнаружится, что с одной стороны шина переднего колеса выступает, то это значит, что заднее колесо установлено неправильно. В этом случае следует ослабить гайку оси, выравнять колесо при помощи растяжек и закрепить все гайки. После этого снова проверить провисание цепи.

УХОД ЗА ОКРАСКОЙ МОТОЦИКЛА

Окрашенные поверхности рекомендуется мыть водой. Недопустимо удалять пыль и грязь с поверхностей сухим обтирочным материалом. Не применять при мытье соду, керосин, бензин и морскую воду. Для сохранения блеска окрашенной поверхности следует периодически применять полировочную воду и полировочную пасту № 290, которые можно приобрести в специализированных автомобильных магазинах. Для устранения поврежденных мест окраски поверхность следует зачистить мелкой шкуркой, протереть протирочным материалом, смоченным в чистом бензине, и окрасить эмалью. Сушку рекомендуется производить с помощью рефлектора или солнечных лучей. Загустевшую эмаль разбавить растворителем.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

Принципиальная схема электрооборудования представлена на рис. 23. Электрооборудование мотоцикла состоит из:

- источников электроэнергии — генератора и аккумуляторной батареи;
- прибора регулирования — реле-регулятора напряжения;
- приборов зажигания — катушки зажигания, прерывателя, конденсатора и свечи зажигательной искровой;

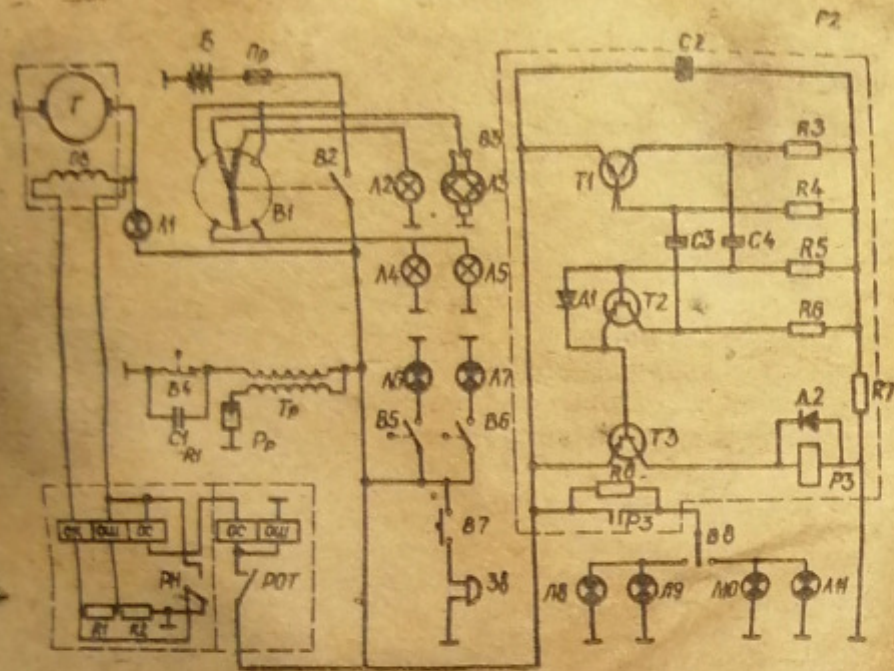


Рис. 23. ПРИНЦИПАЛЬНАЯ СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ:

Б — батарея аккумуляторная, В1 — центральный переключатель, В2 — ключ зажигания, В3 — переключатель света (дальний, ближний), В4 — прерыватель, В5 — включатель контакта нейтрали, В6 — включатель стоп-сигнала, В7 — включатель (кнопка) звукового сигнала, В8 — переключатель указателей поворота, 1 — генератор, Д1 — Д2 — диоды полупроводниковые Д9В, Зв — звуковой сигнал, Л1 — лампа контрольная, Л2 — лампа стояночного света, Л3 — лампа главного света (дальний, ближний), Л4 — лампа заднего фонаря и освещения номерного знака, Л5 — лампа подсветки шкалы спидометра, Л6 — лампа нейтрали, Л7 — лампа сигнала торможения (стоп-сигнала), Л8 — Л11 — лампы указателей поворотов, ОВ — обмотка возбуждения генератора, ОК — обмотка компенсационная, ОС — обмотка серийная, ОШ — обмотка шунтовая, Пр — предохранитель плавкий, Р1 — реле-регулятор, Р2 — реле указателей поворота, Р3 — реле, Рр — свеча зажигательная искровая, РН — регулятор напряжения, РОТ — реле обратного тока, С1 — конденса-

— приборов управления и контроля — центрального переключателя с контрольными лампами, переключателя ближнего и дальнего света с кнопкой звукового сигнала, переключателя указателей поворота и включателя стоп-сигнала;

— приборов освещения и сигнализации — фары, звукового сигнала, заднего фонаря, указателей поворота, реле указателей поворота

ГЕНЕРАТОР. На мотоцикле установлен генератор постоянного тока с параллельным возбуждением, имеющий номинальную мощность 45 вт при 1700 об/мин. Статор содержит 6 катушек возбуждения, соединенных последовательно. На статоре крепятся: клеммник, щеткодержатель, прерыватель и конденсатор. Якорь (ротор) имеет обмотку, состоящую из 31 секции, и коллектор. При пересборке двигателя необходимо снять генератор, для чего:

1. Вывернуть винты 11 (рис. 24), отсоединить провода и снять статор (рис. 25).
2. Вывернуть болт 7 (рис. 25) и, ввертывая вместо него винт из приспособления, применяемый для выжима оси звена цепи, снять якорь 5.
3. Убрать шпонку.

Сборку производить в обратном порядке, обратив внимание на то, чтобы установочный паз 1 (рис. 25) совместился со штифтом 8, расположенным на одном из ребер плоскости картера.

Уход за генератором сводится в основном к наблюдению за состоянием коллектора, щеток и контактных соединений проводов. Допускается чистка коллектора мелкозернистой стеклянной (но не наждачной) шкуркой.

тор генератора 0,25×400 вольт, С2—С4 — конденсаторы 20,0×6 вольт, Т1—Т3 — триоды полупроводниковые МП13, Тр — трансформатор (катушка зажигания), R1 — резистор сопротивлением 4,4 ома, R2 — резистор сопротивлением 1,2 ома, R3 — резистор сопротивлением 1 Ком, R4, R5 — резисторы сопротивлением 1 Ком, R6 — резистор сопротивлением 1 Ком, R7 — резистор сопротивлением 150 ом, R8 — резистор сопротивлением 3 ома



Рис. 24. ГЕНЕРАТОР С ПРЕРЫВАТЕЛЕМ

1 — основание прерывателя, 2, 7 — винты крепления основания прерывателя, 3, 4 — контакты, 5 — винт крепления основания наковаленки, 6 — эксцентрик, 8 — щетка «плюс», 9 — кулачок, 10 — конденсатор, 11 — винты крепления статора.

УСТАНОВКА ЗАЖИГАНИЯ производится следующим образом. Снять головку цилиндра. За болт якоря повернуть по часовой стрелке коленчатый вал до момента максимального размыкания контактов прерывателя (рис. 24), отвернуть винт 5 и, поворачивая эксцентрик установить зазор между контактами 3 и 4, равный 1—0,6 мм. Винт 5 закрепить и, вращая коленчатый вал часовой стрелке, установить поршень, не доводя его верхней мертвой точки (в. м. т.) на 3,5—4 мм. Ослабив винты 2 и 7 поворотом основания прерывателя 1, установить начало размыкания контактов. Винты 2 и 7

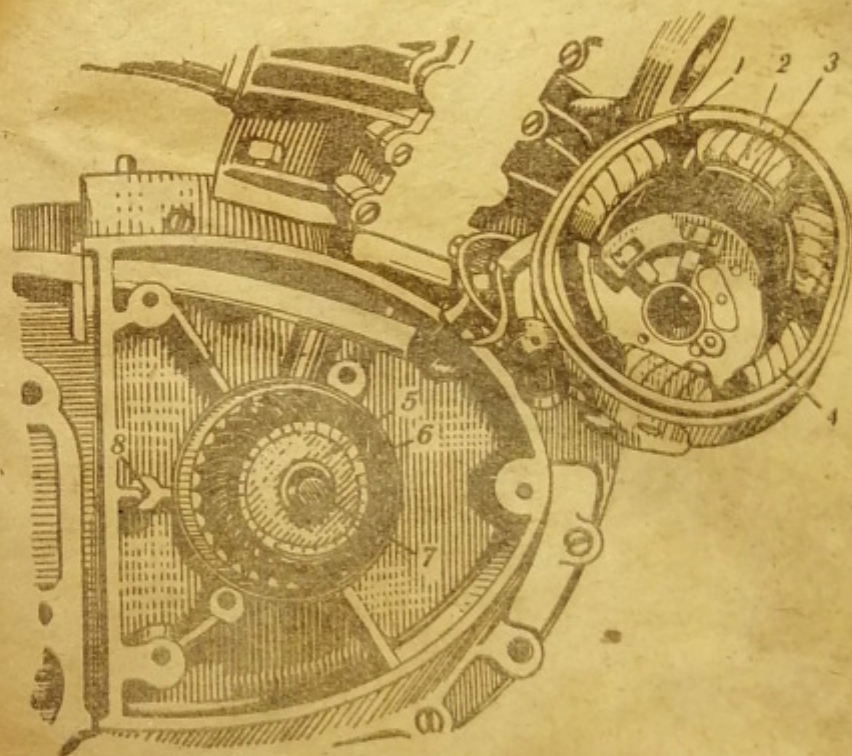


Рис. 25. ГЕНЕРАТОР:

1 — установочный паз, 2 — статор, 3 — полюсный ба^{кр}мак, 4 — катушка обмотки возбуждения, 5 — якорь, 6 — коллектор, 7 — болт крепления, 8 — штифт.

РЕЛЕ-РЕГУЛЯТОР состоит из двух элементов: регулятора напряжения и реле обратного тока. Регулятор напряжения двухступенчатый. Он предназначен для поддержания напряжения генератора в заданных пределах. Реле обратного тока служит для автоматического включения генератора в сеть, когда его напряжение становится равным или превышающим напряжение аккумуляторной батареи, и для его отключения при напряжении генератора меньшем, чем напряжение аккумуляторной батареи. Реле-регулятор отрегулирован и особого ухода не требует. Нарушать заводскую пломбу и производить регулировку в период гарантийного срока или пробега запрещается.

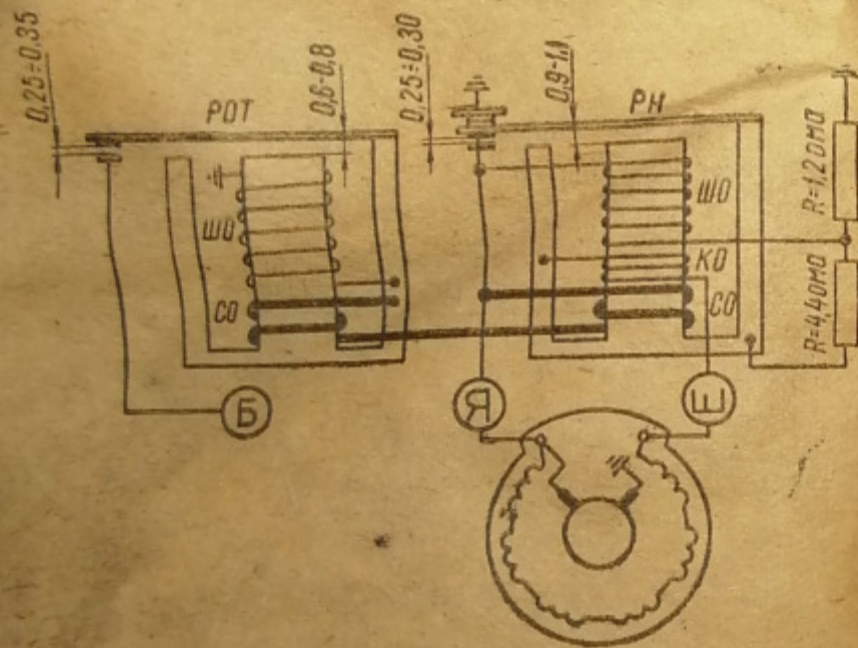


Рис. 26. СХЕМА РЕЛЕ-РЕГУЛЯТОРА:

РОТ — реле обратного тока, РН — реле напряжения, ШО — шунтовая обмотка, СО — серийная обмотка, КО — компенсационная обмотка.

Нужно следить, чтобы реле-регулятор имел надежное соединение с пучком проводов. Схема реле-регулятора приведена на рис. 26.

АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ является источником питания потребителей тока. Эксплуатация и уход за аккумулятором описаны в прилагаемой инструкции завода-изготовителя. Клемма аккумуляторной батареи «минус» соединяется с массой.

Приборы освещения и сигнализации

ФАРА имеет 2 лампы — лампу главного света с двумя нитями (ближнего и дальнего света) и лампу стоячного света. Для лучшего использования световых качеств и уменьшения слепящего действия фара должна быть правильно отрегулирована. Регулировка производится при включенном ближнем свете (рис. 27).

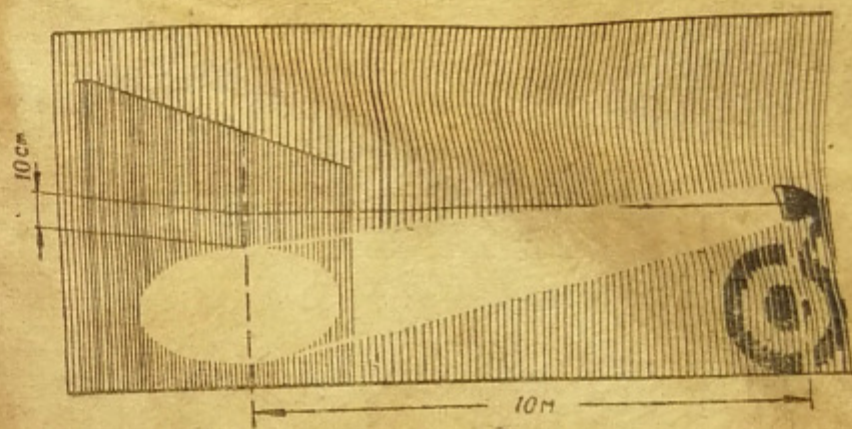


Рис. 27. РЕГУЛИРОВКА ФАРЫ

ВКЛЮЧАТЕЛЬ СТОП-СИГНАЛА служит для включения светового сигнала при торможении мотоцикла. Регулировку момента включения сигнала производить в случае изменения положения рычага ножного тормоза путем перемещения корпуса включателя при ослабленном креплении (рис. 28) хомутика. Включение лампы должно производиться при перемещении конца рычага ножного тормоза на 10—15 мм.

ЭЛЕКТРОПРОВОДКА выполнена монтажными проводами марки ПГВА с различной расцветкой изоляции. При подключении проводов пользуйтесь схемой (рис. 29), неправильное подключение может привести к выходу из строя отдельных элементов электрооборудования.



Рис. 28. РЕГУЛИРОВКА ВКЛЮЧАТЕЛЯ СТОП-СИГНАЛА:

1 — рычаг ножного тормоза, 2 — корпус включателя стоп-сигнала, 3 — гайки крепления корпуса, 4 — панель, 5 — тяга.

Обозначения на монтажной электрической схеме (см. рис. 29 на вкладке)

Словное обозначение	Обозначение деталей	Наименование	Ко-лич.	Примечание
1	2	3	4	5
В	ЗМТР-10	Аккумуляторная батарея	1	
В1	П25-А	Переключатель света	1	
В2	П-201	Переключатель указателей поворота	1	
В3	Иж сб. 38—0	Включатель стоп-сигнала	1	
Г	Г36М7	Генератор	1	
Л1	А6-0,25	Лампа контрольная	1	
Л2	А6-0,25	Лампа нейтралы	1	
Л3	А6-2	Лампа подсветки шкалы спидометра	1	
Л4	А6-2	Лампа стояночного света	1	
Л5	А6-3	Лампа заднего фонаря	1	
Л6-Л9	А6-6	Лампа указателей поворота	4	

ГОСТ 2023—66

1	2	3	4	5
Л10	А6-15	Лампа стоп-сигнала	1	ГОСТ 2023-66
Л11	А6-32-32	Лампа главного света	1	"
Пр.	П35, /1202 сб. 40	Предохранитель плавкий	1	"
Р1	ИЖРР1-сб. 0	Реле-регулятор	1	"
Р2	ИЖРП-1С	Реле указателей поворота	1	"
Зв	С-37	Звуковой сигнал	1	"
РР	А7,5 УС	Свеча зажигания искровая	1	ГОСТ 2043-54
Тр	ИЖ56 сб. 39	Катушка зажигания	1	"
Ф1	ФГ138-Б или ФГ38-Г1	Фара	1	"
Ф2-Ф5	ИЖУП1	Указатель поворота	4	"
Ф6	ФП-230	Задний фонарь	1	"
1	ИЖЮ3 сб. 24-3	Провода заднего фонаря	1	"
2	ИЖЮ3 сб. 24-4-1	Пучок проводов главный	1	"
3	ИЖЮ3 сб. 24-9	Провода переключателя света	1	"

С 1	2	3	4	5
4	ИЖЮ3 сб. 24-11	Провод «сигнал-кнопка»	1	"
5	ИЖЮ3 сб. 24-20	Провода переключателя указателей поворотов	1	"
7	ИЖЮ3 сб. 24-22	Провод указателя левого поворота	1	"
8	ИЖЮ3 сб. 24-23	Провод указателя правого поворота	1	"
9	ИЖ56 сб. 24-1-4	Провод аккумулятора «плюс» в сборе	1	"
10	ИЖ56 сб. 24-3-2	Провод предохранителя нижний	1	"
11	ИЖ56 сб. 24-4-2	Гнездо штепселя «плюс» в сборе	1	"
12	ИЖ56 сб. 24-8-1	Пучок проводов генератора в сборе	1	"
13	ИЖ56 сб. 24-12	Провод сигнала	1	"
14	ИЖ56 сб. 24-17-2	Провод высокого напряжения в сборе	1	"

1	2	3	4	5
Л10	А6-15	Лампа стоп-сигнала	1	ГОСТ 2023—66
Л11	А6-32 $\frac{2}{3}$ 32	Лампа главного света	1	
Пр.	П35, /1202 сб. 40	Предохранитель плавкий	1	
Р1	ИЖРР1-сб. 0	Реле-регулятор	1	
Р2	ИЖРП-1С	Реле указателей поворота	1	
Зв	С-37	Звуковой сигнал	1	
РР	А7,5 УС	Свеча зажигания искровая	1	
Тр	ИЖ56 сб. 39	Кагушка зажигания	1	
Ф1	ФГ138-Б или ФГ38-Г1	Фара	1	
Ф2-Ф5	ИЖУП1	Указатель поворота	4	
Ф6	ФП-230	Задний фонарь	1	
1	ИЖЮ3 сб. 24—3	Провода заднего фонаря	1	
2	ИЖЮ3 сб. 24-4-1	Пучок проводов главный	1	
3	ИЖЮ3 сб. 24-9	Провода переключателя света	1	

ГОСТ 2043—54

С 1	2	3	4	5
4	ИЖЮ3 сб. 24-11	Провод «сигнал-кнопка»	1	ГОСТ 2043—54
5	ИЖЮ3 сб. 24-20	Провода переключателя указателей поворотов	1	
7	ИЖЮ3 сб. 24-22	Провод указателя левого поворота	1	
8	ИЖЮ3 сб. 24-23	Провод указателя правого поворота	1	
9	ИЖ56 сб. 24-1-4	Провод аккумулятора «плюс» в сборе	1	
10	ИЖ56 сб. 24-3-2	Провод предохранителя нижний	1	
11	ИЖ56 сб. 24-4-2	Гнездо штепселя «плюс» в сборе	1	
12	ИЖ56 сб. 24-8-1	Пучок проводов генератора в сборе	1	
13	ИЖ56 сб. 24-12	Провод сигнала	1	
14	ИЖ56 сб. 24-17-2	Провод высокого напряжения в сборе	1	

Ц В Е Т

Белый
Красный
Зеленый
Желтый
Коричневый
Черный
Голубой
Оранжевый
Фиолетовый
Серый
Розовый

ОБОЗНАЧЕНИЕ

Бл
Кр
Зл
Жл
Крч
Чр
Гл
Ор
Фл
Ср
Рз

КОНСЕРВАЦИЯ И ХРАНЕНИЕ

При сезонном хранении мотоцикл установить на центральную подставку в сухом помещении и произвести консервацию.

Хранение мотоцикла вблизи кислот, щелочей, минеральных удобрений и других агрессивных сред не допускается.

Перед консервацией удалить всю грязь и ржавчину с деталей, дать возможность поработать двигателю с закрытым бензокраником, чтобы в поплавковой камере карбюратора не осталось бензина. Снять аккумулятор.

Через отверстие под свечу в цилиндр заливается 25—30 см³ автотракторного масла. Нажатием на педаль рычага пускового механизма производится смазка внутренней поверхности цилиндра и канавок поршневых колец.

Поверхности хромированных и оцинкованных деталей смазываются разогретым техническим вазелином.

Все точки, имеющие пресс-масленки, смазать как указано в инструкции.

Выпускные отверстия глушителей и патрубков воздухоочистителя закрываются промасленной бумагой.

Перед выездом после консервации провести работы, указанные в разделе «Подготовка мотоцикла к эксплуатации».

НЕИСПРАВНОСТИ МОТОЦИКЛА

Признаки неисправности	Возможная причина неисправности
------------------------	---------------------------------

Двигатель

Двигатель не заводится

Нет подачи топлива в карбюратор. Нет бензина

Замаслилась или неисправна свеча зажигания

Большое количество конденсата топлива в кривошипной камере

Двигатель не заводится или заводится с трудом, работает с перебоями

Загрязнен или пропускает клапан поплавковой камеры карбюратора

Загрязнились контакты прерывателя

Нарушился зазор между контактами прерывателя

Пружина молоточка прерывателя касается массы

Неисправен конденсатор

И СПОСОБЫ ИХ УСТРАНЕНИЯ

Определение неисправности	Способ устранения
---------------------------	-------------------

При нажатии на утопитель поплавка карбюратора топливо не вытекает из поплавковой камеры

Разобрать и прочистить систему питания

Свечу прочистить или заменить

Свеча забрасывается топливом, изолятор влажный

Закрывать бензокраник, продувать двигатель через декомпрессор, заменить или прочистить свечу

Топливо вытекает из карбюратора, двигатель сильно дымит, не развивает больших оборотов

Прочистить игольчатый клапан поплавковой камеры карбюратора

Проверить наличие искры на свече и зазор шупом

Контакты зачистить, зазор отрегулировать

Определяется осмотром

Неисправность устранить

Сильное искрение на контактах прерывателя при включенном зажигании, искра на свече слабая или отсутствует

Конденсатор заменить

Признаки
неисправности

Возможная причина
неисправности

Неисправна катушка зажигания. Неисправна свеча

Попала влага между колпачком провода высокого напряжения и изолятором свечи

Засорилось отверстие в крышке бензобака

Упала игла карбюратора в смесительной камере

Засорились жиклеры карбюратора

Ослабло крепление корпуса сальника к картеру

Повреждена прокладка между цилиндром и картером

В выпускной системе, включая каналы цилиндра, много нагара

Позднее зажигание

Богатая смесь

Определение
неисправности

Способ устранения

Появление перебоев в зажигании после прогрева

Определяется осмотром

При отсутствии крышки двигатель работает нормально

Определяется осмотром

Наличие конденсата топлива на генераторе. Двигатель произвольно увеличивает обороты

Выделение газов или конденсата под цилиндром

Определяется осмотром

Мотоцикл не развивает оборотов, сильный нагрев выхлопных труб, возможны «хлопки» в карбюратор

Вспышки в глушителе и густой дым выхлопа

Катушку заменить. Свечу заменить

Изолятор свечи и внутреннюю поверхность колпачка протереть сухой салфеткой

Прочистить отверстие в крышке

Установить иглу на место и закрепить защелкой

Карбюратор разобрать и прочистить жиклеры

Снять генератор, закрепить винты корпуса сальника

Снять цилиндр и заменить прокладку

Удалить нагар из выхлопных труб, глушителей и каналов цилиндра

Отрегулировать зажигание

Отрегулировать карбюратор

Признаки
неисправности

Возможная причина
неисправности

Двигатель работает с
детонационными стуками
под нагрузкой

Пригорание колец в
канавках поршня

Раннее зажигание или
бедная смесь

Муфта сцепления и пусковой механизм

Проскакивание рычага
пускового механизма в
зимнее время

Застывание масла в
коробке передач

Сцепление пробуксо-
вывает

Неправильная регули-
ровка привода управле-
ния муфтой сцепления

Сцепление полностью
не выключается (ведет)

Ослабли винты крепле-
ния правой крышки кар-
тера

Коробка передач

Не переключаются или
выключаются передачи

Ослабло крепление
упора механизма пере-
ключения передач

Вилка телескопическая

Стук в вилке

Недостаточное количе-
ство масла в гидравли-
ческих амортизаторах
или недостаточная вяз-
кость масла

Течь масла из перьев
вилки

Ослабло крепление
корпуса сальника или
попала грязь на манже-
ту сальника

Определение
неисправности

Способ устранения

При работе двигателя
под нагрузкой появляют-
ся металлические звуки
При запуске рычаг пу-
сового механизма уда-
ряет в ногу

Прочистить канавки
и кольца

Отрегулировать зажи-
гание или карбюратор

Отсутствует свободный
ход рычага сцепления

Залить в коробку пе-
редач 100—150 см³ бен-
зина

Отрегулировать сцеп-
ление

Большой свободный
ход рычага сцепления

Проверить и закрепить
правую крышку, отрегу-
лировать сцепление

При переключении пе-
редач они не включаются

Разобрать коробку пе-
редач, закрепить упор

Определяется осмот-
ром

Долить масло. Заме-
нить смесь применитель-
но к условиям эксплуа-
тации

Затянуть корпус саль-
ника или промыть саль-
ник

Признаки
неисправности

Возможная причина
неисправности

Тормоза

Не держит ручной или
ножной тормоз

Большой свободный
ход педали ножного тор-
моза или рычага на ру-
ле, или износ накладок

Генератор, реле-регулятор, аккумуляторная батарея

Ключ в положении «2»
— контрольная лампа
(красного цвета) не го-
рит, сигнал не работает
Контрольная лампа
горит слабым накалом

Аккумуляторная бата-
рея разрядилась

При работающем дви-
гателе на всех режимах
горит контрольная лампа

Плохая подвижность
щетки в щеткодержате-
лях

Нарушен контакт про-
вода со щеткой, пружи-
на щетки потеряла упру-
гость. Не работает гене-
ратор

Переполюсован гене-
ратор

Ключ в положении «2»
— на средних оборотах
контрольная лампа го-
рит, иногда затухает

Нарушена регулировка
реле-регулятора

Систематически пере-
горают нити ламп

Реле-регулятор под-
держивает повышенное
напряжение

Определение
неисправности

Способ устранения

Отрегулировать тор-
мозные колодки, про-
мыть в чистом бензине и
насухо протереть. При
сильном износе накладок
установить регулиро-
вочные шайбы

Аккумуляторную бата-
рею зарядить

Определяется осмот-
ром

Прочистить щетки

Заменить щетку. Про-
верить упругость пру-
жины и при необходи-
мости заменить

При включенном за-
жигании на центральном
переключателе в фаре
кратковременно (1—2
сек.) замкнуть клеммы
«Б» и «Я»

Дефект устраняется в
мастерской

Проверяется вольт-
метром

Дефект устраняется
мастерской

ГАРАНТИИ ЗАВОДА И ПОРЯДОК ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ РЕКЛАМАЦИИ

Завод в течение 18 месяцев со дня покупки мотоцикла производит бесплатную замену пришедших в негодность деталей и узлов при условии соблюдения «Инструкции по эксплуатации и техническому обслуживанию мотоцикла» и пробега не более 17000 км. Указанная гарантия не распространяется на мотоциклы, применяемые для спортивных и учебных целей.

Детали и узлы заменяются в том случае, если они не подвергались ремонту, а также высланы с учетом обеспечения сохранности при транспортировке.

При обнаружении неисправности заявитель должен сообщить:

1. Фамилию, имя, отчество владельца мотоцикла, его полный почтовый адрес.
2. Пробег (в километрах) с момента покупки мотоцикла и год выпуска.
3. Подробные условия, при которых произошла поломка (по какой дороге, скорость движения, через сколько километров после выезда и т. д.).
4. Наименование вышедших из строя деталей.

В случае выхода из строя генератора или реле-регулятора для более объективной оценки дефекта последние высылаются вместе.

Заявления высылаются по адресу:

426029, Удмуртская АССР, г. Ижевск, машиностроительный завод, отдел технического контроля мотоциклов

Гарантия за качество нижеуказанных кооперативов несет заводы-поставщики:

г. 20, Проспект Газа, 24, шинный

б) г. Киров, обл., шинный завод;

в) г. Свердловск, обл., И-87, шинный завод.

(Завод-изготовитель указан на шинах, которые имеют заводский знак: Ленинградский завод — ЛШЗ, Кировский завод — К, Свердловский завод — СШЗ).

2. Аккумуляторы:

г. Саратов, завод свинцовых аккумуляторов.

Никаких запасных частей владельцам мотоциклов завод не высылает. Снабжение ими производится только через магазины Спортторга и Посылторга по адресам:

1. Удмуртская АССР, г. Ижевск, Пойма, 54а, база Посылторга.
2. Новосибирская база Посылторга, Новосибирск, 42, ул. Степана Разина, 52.
3. Минская база Посылторга, Минск, 32, 2-й Велосипедный, 40.
4. Саратовская база Росглавкооппроторга, Саратов, ул. Валовая, дом 34.
5. Петропавловская база Главкоопторга, Петропавловск, Универсальная, дом 7.

ЛИТЕРАТУРА

С устройством, принципом действия и ремонтом агрегатов и узлов мотоцикла можно ознакомиться в следующей литературе:

1. Забелин В. А., Исаев М. П. «Ижевские дорожные мотоциклы», Удмуртское книжное издательство, 1964 г.
2. Галкин Ю. М. «Электрооборудование автомобилей и тракторов», Мосгиз, 1967 г.
3. Гинзбург М. Г. «Устройство и обслуживание мотоциклов», Мосгиз, 1966 г.
4. Абрамян В. А., Забелин В. А. «Советы водителю мотоцикла «ИЖ», «Техническое обслуживание и ремонт мотоциклов», г. Ижевск, Удмуртское книжное издательство, 1972 г.

Линия отреза

ОТРЫВНОЙ ТАЛОН

Заполняется представителем
торгующей организации

Мотоцикл модель

ИЖ П-3

№ двигателя

J 090 484

№ мотоцикла

№ 06 "Ванкоф"

Дата продажи

1973 г.

Продавец

Сезов

(Подпись, штамп магазина)

Линия отреза

Уважаемый товарищ!

Для получения более полных данных о сроках службы узлов и деталей мотоцикла просим Вас все замечания, выявленные в процессе эксплуатации машины, вносить в эксплуатационный талон и через 10 000 км пробега сообщить заводу-изготовителю.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ТАЛОН

№ п.	№ мотоцикла, год выпуска	Характер неисправности (отказ в работе, износ, поломка и т. д.)

(см. на обороте)

Пробег
мотоцикла

Возможная причина
неисправности

каких условиях появилась неисправ-
ность (скорость движения, нагрузка, кли-
матические и дорожные условия и т. д.)

Инструмент, принадлежности и запчасти к мотоциклу ИЖ-ПЗ

№ п. п.	Наименование	Ко- лич.
1	2	3

I. Инструмент и принадлежности

1	Сумка для инструмента	1
2	Плоскогубцы комбинированные	1
3	Отвертка цельнометаллическая	1
4	Отвертка малая	1
5	Лопатка монтажная	3
6	Корпус струбины для выжима оси звена цепи	1
7	Зажим для спиц	1
8	Насос воздушный для шин	1
9	Мотоаптечка	1
10	Шприц для смазки	1
11	Вороток	1
12	Ключ зажигания	2
13	Ключ инструментального ящика	2
14	Винт съемника якоря генератора и струбины для выжима оси звена цепи	1
15	Ключ гаечный 27—36	1
16	Ключ гаечный 22—24	1
17	Ключ гаечный 17—19	1
18	Ключ гаечный 12—14	1
19	Ключ гаечный 8—10	1
20	Ключ гаечный 6,5—7	1
21	Ключ магнетный	1
22	Ключ для выхлопной трубы и гайки передней вилки	1
23	Ключ торцовый 14—22	1
24	Ключ торцовый 11—12	1
25	Кронштейн номерного знака	1
26	Болт крепления кронштейна	5
27	Шайба пружинная	5

1	2	3
28	Гайка	5
29	Банка с краской	2
30	Ключ торцовый 22	1

II. Запчасти

1	Свеча	1
2	Замок цепи	1
3	Предохранитель	1
4	Шайба регулировочная	4
5	Щетка ЭГ-14 тип К14-5	1
6	Щетка ЭГ-14 тип К14-5 (без изоляции)	1

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Свидетельство	1
Внимание торговых организаций и покупателей	5
Внимание потребителя	6
Техническая характеристика	8
Заправочные емкости	10
Регулировочные данные	10
Механизмы управления и приборы	11
Указания по эксплуатации	15
Подготовка к выезду	15
Запуск двигателя	16
Обкат нового мотоцикла	16
Краткие правила по вождению мотоцикла	17
Техническое обслуживание мотоцикла	18
	21
ателем	23
ния по разборке двигателя	23
	23
	25
передач	27
поршневой группы и картера	28

	Стр.
Краткие указания по замене деталей поршневой группы	29
Система питания	30
Карбюратор	33
Воздухоочиститель	36
Глушитель	36
Ходовая часть	37
Передняя вилка	37
Амортизатор подвески заднего колеса	40
Колеса	40
Тормоза	46
Редуктор спидометра	47
Часть заднего колеса	48
Уход за краской мотоцикла	49
Электрооборудование	49
Генератор	51
Установка зажигания	52
Реле-регулятор	54
Аккумуляторная батарея	55
Приборы освещения и сигнализации	55
Электропроводка	56
Консервация и хранение	61
Неисправности мотоцикла и способы их устранения	62-63
Гарантий завода и порядок предъявления рекламаций	70
Литература	72
Отрывной талон	73
Эксплуатационный талон	75
Инструмент, принадлежности и запчасти	77

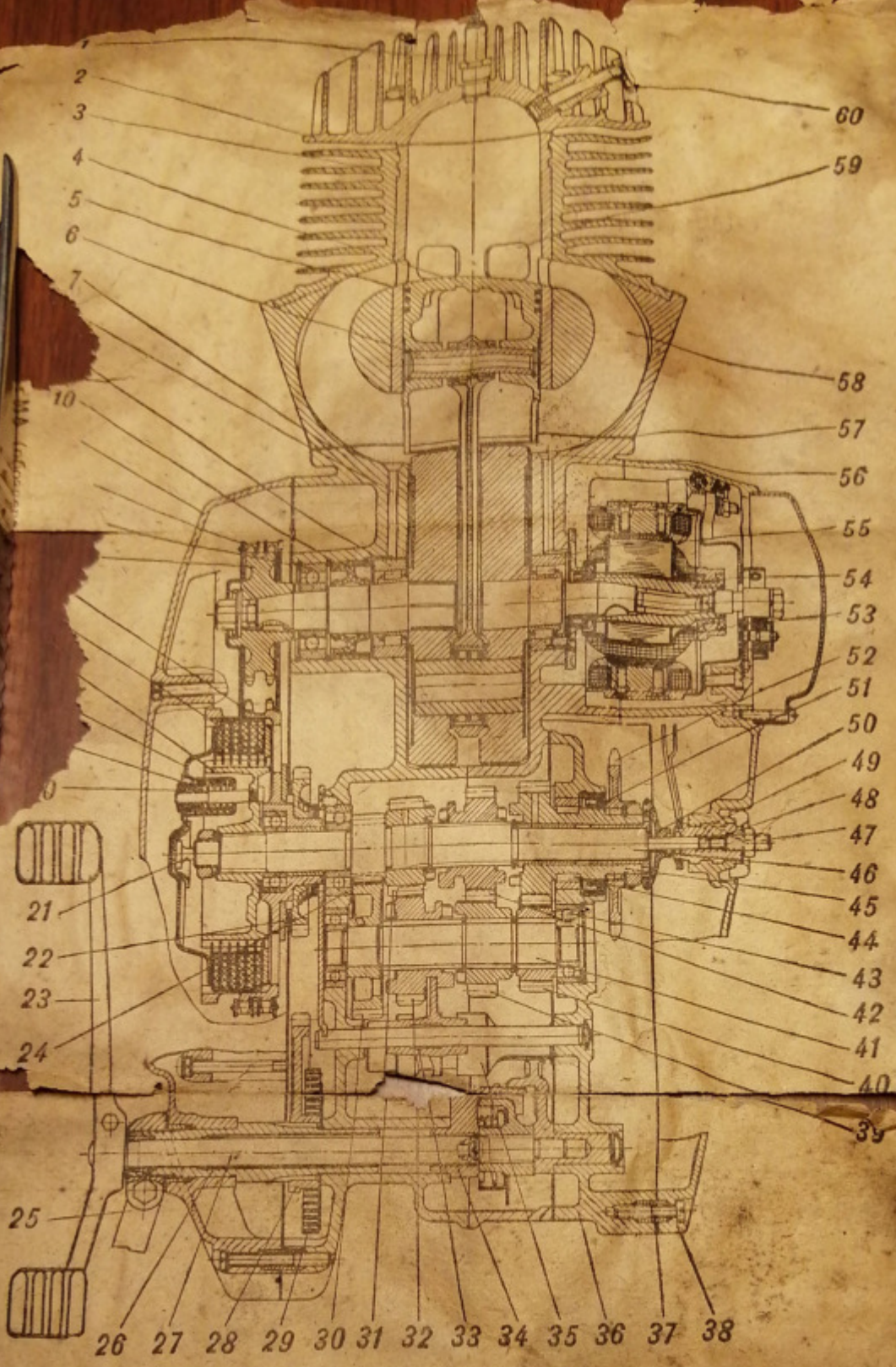


Рис. 5 ДВИГАТЕЛЬ С КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ В РАЗРЕЗЕ:

1 — свеча зажигания, 2 — головка цилиндра, 3 — цилиндр, 4 — поршень, 5 — поршневое
 кольцо, 6 — палец поршня, 7 — картер, 8 — канал для смазки коренного подшипника,
 шарикоподшипник № 2505K, 10 — левый сальник, 11 — левая крышка, 12 — мотор-
 передачи от двигателя на сцепление, 13 — шарикоподшипник № 304, 14 —
 коленвала, 15 — наружный барабан муфты сцепления, 16 — диски муфты
 сцепления, 17 — внутренний барабан муфты сцепления, 18 — нажимной диск муфты
 сцепления, 19 — пружина муфты сцепления, 20 — фасонная гайка муфты сцепления, 21 —
 регулятор муфты сцепления, 22 — храповик наружного барабана, 23 — рычаг переключе-
 ния передач, 24 — шарикоподшипник № 204, 25 — рычаг пускового механизма, 26 — вал
 пускового механизма, 27 — вал механизма переключения передач, 28 — сектор пускового
 механизма, 29 — пружина пускового механизма, 30, 31, 32, 39, 40, 42 — шестерни корбо-
 ки передач, 33 — вилка переключения передач, 34 — упор переключения передач, 35 —
 вал переключения передач, 36 — крышка коробки передач, 37 — установочная втулка,
 38 — правая крышка, 41 — промежуточный вал, 43 — шарикоподшипник № 203, 44 —
 шарикоподшипник № 192906K1, 45 — вторичный вал, 46 — первичный вал, 47 — регули-
 ровочный винт сцепления, 48 — шарик червяка, 49 — червяк сцепления, 50 — колпачок
 первичного вала, 51 — сальник вторичного вала, 52 — звездочка вторичного вала
 шарикоподшипник № 2505K, 56 — шарикоподшипник № 2505K, 58 — шарикоподшипник № 2505K, 59 — шарикоподшипник № 2505K, 60 — шарикоподшипник № 2505K

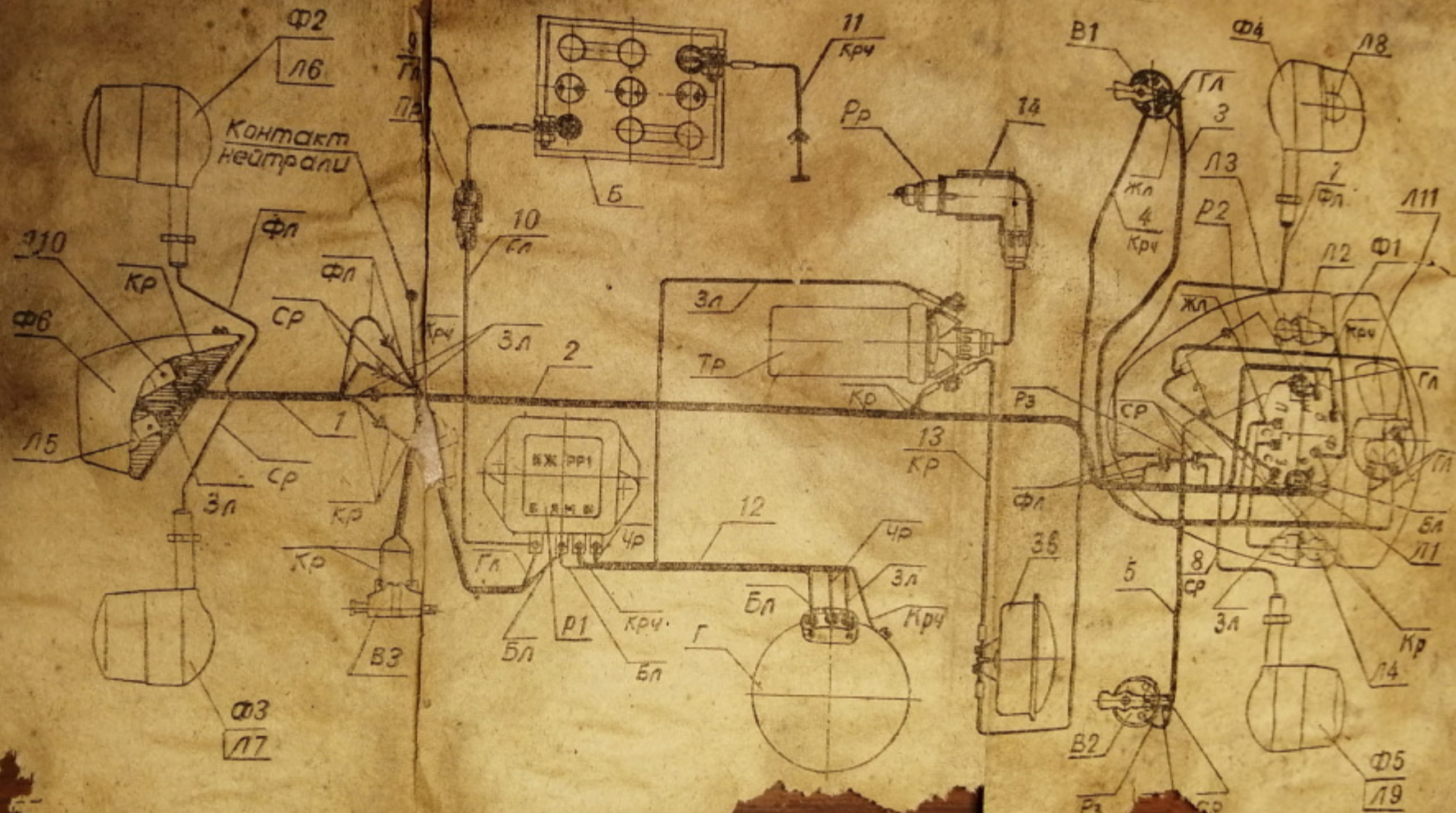


Рис. 2 МОНТАЖНАЯ ЭЛЕКТР

ния см. на стр.

