



**BANC  
D'ESSAI  
MOTO**  
JOURNAL

**350**



# IJ JUPITER

par J.P. FRISQUET

**MOINS DE DIX  
FRANCS LE CM<sup>3</sup>  
SOVIÉTIQUE !  
MAIS COMBIEN  
CELUI-CI  
VAUT-IL EN  
CM<sup>3</sup>  
OCCIDENTAL ?**

## BOLCHEVIK

O toi lecteur, qui réclamait depuis si longtemps des essais de machines bon marché, comme la 350 cm<sup>3</sup> Jawa, la 250 cm<sup>3</sup> MZ, tu vas être gâté. Car cette « IJ » est un peu de la même race. Pour ceux qui auraient cru à une fausse de frappe, je précise une nouvelle fois que cette 350 cm<sup>3</sup> ne vaut que 3 250 F. Oui, neuve. Soit moitié prix que la majorité des autres 350 cm<sup>3</sup> commercialisées à ce jour. C'est une moto russe, elle n'est pas jolie, jolie, elle ne laisse pas dix mètres de gomme sur le bitume au démarrage... mais elle ne coûte que (je crois que je me répète) 3 250 F. Soit moins cher que bien des 125 cm<sup>3</sup>. Les anciens auront un petit sourire en découvrant cette bête qui nous vient de l'Est, parce qu'ils croient reconnaître un petit air de famille avec la défunte DKW RT 350. Ma foi, ils n'auront pas tout à fait tort, puisque le twin deux-temps qui anime la Jupiter 3 reprend curieusement la même allége/course que la DKW. Cette ressemblance s'explique en fait assez bien dans le contexte économique soviétique. L'U.R.S.S., à la différence du Japon, ne cherche pas à promouvoir en premier lieu l'exportation de ses motos, mais à fournir un marché intérieur qui est encore bien loin de « la moto pour le plaisir », comme dirait certain canard moto-porno rigolo que nous, on aime bien, contrairement à d'autres

**L**A moto, c'est comme le beefsteak. Plus ça va, plus ça monte, et on en vient à se demander où ça nous mènera. Eh oui, ma pauv'dame, on vit une drôle d'époque, pas moyen de trouver kekchose à moins de dix balles le centimètre cube, on va tous se faire récupérer un de ces jours par la R.A.T.P. ou la S.N.C.F....

Heureusement qu'il y a tout de même de braves gens en ce bas monde, qui nous aident à réagir un peu contre notre destain. Britannique-Moto, par exemple. Des braves gens, ho oui, et bien gentils avec ça. Bien serviables et tout et tout. Même qu'ils n'hésitent pas à conjurer le métré et les billets de congés payés (poil au nez).

Pensez donc : ils ont le culot de vendre de la bécane à moins de 10 balles du cm<sup>3</sup>. Pas mauvaise, celle-là, non ? Comme par exemple cette « IJ » 350 cm<sup>3</sup> à 3 250 F, T.V.A. comprise, bien entendu. Des gens comme ça, on devrait leur élever des statues sur tous les squares de la Seine-et-Marne, donner leur nom à une rue de La Bourboule.

Et finalement, c'est très sérieux : on a même goûté pour vous cette fameuse 350 « IJ ».



De plus, avec Jupiter 3 est disponible de se pencher

une froid. Ajoutez à cela que l'Union soviétique, aménagé brusquement à l'ère industrielle, a préféré grouper ses meilleurs cerveaux dans des secteurs plus importants que celui de la moto. Quant aux autres cerveaux, devant le problème simple, mais pressant de faire des motos, ils ont fait ce que n'importe quel cerveau aurait fait à leur place : trouver l'inspiration auprès des voisins. Il y a des gens qui appellent ça copier, d'autres qui disent que ce n'est pas vrai, toujours est-il que la production russe a un air de famille certain avec les productions hongroises, tchèques, polonaises et Est-Allemandes.

Dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui, on a affaire à une Jupiter 3, d'une esthétique plus originale que la Jupiter 2 qui ressemblait à une vieille Jawa comme une sœur. Malgré tout, on ne peut pas dire que ce soit beau. Les lignes sont lourdes, tout comme le poids (près de 160 kg à vide) et les couleurs assez curieuses. Crème et orange, ce n'est pas le pied, d'autant plus que le cadre est orange. (Je suis assez académique, et je pense que lorsqu'un cadre doit être peint, il doit l'être en noir.) Le tout donne un ensemble très rustique, voire agricole. La fonderie des carters, le travail de peinture, la disposition des accessoires ne sont pas très soignés. En bref, la finition russe agresse quelque peu nos sens corrompus par des années de japonisations sophistiquées.

Mais si ce n'est pas élégant, c'est en

(Suite page 10)  
moto-journal 9

## On n'en trouvait plus depuis

revanche costaud. Cette Jupiter, cela fait un peu penser à ces robustes chaussures comme on en trouvait « dans le temps », avec du bon gros cuir luisant qui sentait bon et des lacets comme des amarrées de remorqueur. Alors que de nos jours, mon bon monsieur, il n'y a plus que de la camelote, etc., etc. Le moteur, par exemple, est annoncé pour 26 CV à 5 200 tr/min : on n'en trouvait plus depuis longtemps, des percheros pareils. Il n'y a qu'un carburateur pour les 2 cylindres, donc autant de soucis de réglage de synchronisation en moins. On retrouve, au beau milieu de la selle, un vestige déuet et poétique : la poignée de maintien pour la passagère. Les garde-boue sont énormes, très enveloppants et on pourrait sans aucun doute traverser un champ fraîchement labouré avec la Jupiter sans risque de les « bourrer » de boue. Les jantes sont très larges, en acier, et (haus-sées de pneus russes de 350/18, qui ressemblent, avec leurs gros pavés, presque à des 400/18. On découvre en continuant la visite au carter de chaîne secondaire colossal, un cache-carburateur non moins colossal qui dissimule un filtre à air du même acabit, et deux béquilles qui ne risquent pas de s'affaisser si on monte sur la bête à l'arrêt. En poursuivant un peu plus loin mes investigations, je suis tombé sur une chose qui mérite à elle seule un paragraphe entier.

### UN ATELIER AMBULANT

Il faut dire que je m'attendais un peu à découvrir un outillage généreux en ouvrant les coffres à outils de la Jupiter tout, il y en a deux, ils sont spacieux, mais assez difficiles à ouvrir et à fermer. Je me souviens de l'arsenal incroyable d'outils en tout genre que recelait le coffre du côté de la 650 Ural, mais je n'aurais jamais cru que la 350 cm<sup>3</sup>, plus petite, meilleur marché, aurait droit à autant de choses. J'ai ainsi découvert un jeu complet de clés plates (8, 10, 11, 13, 14, 17, 19, 21, 22, 24, 27, 32), assorti de quelques clés à tube : 10, 13, 14, 17, 21. Outre ces bagatelles, j'ai dénombré une robuste clé à engin (pour les écrous d'échappement), trois démonte-pneus qui feraient pâlir d'envie certains motocistes, une pince qui mérite le nom de pince, en très bel acier, un petit tournevis d'électricien, un gros tournevis d'une seule pièce, en acier, avec un trou dans le manche pour glisser une broche. Juste là, n'importe quelle autre 350 cm<sup>3</sup> est battue à plate couture. Mais ce n'est pas fini, au fur et à mesure que l'on vide la robuste trousse en toile qui renferme cette panoplie, on découvre encore, incrédule : un dérivé-chaîne, un petit combiné jeu de cales-clé

de 5 pour les vis platinees, deux bougies de recharge, une ingénieuse pince pour régler l'avance à l'allumage (mais si, mais si), et... un manomètre à cadran pour vérifier la pression des pneus ! M'asseyant pour reprendre mon souffle, je tombai finalement sur deux boîtes de peinture (orange et crème, bien sûr), un petit morceau de papier à joint de secours, des rustines, et une pompe trois fois plus grosse que tout ce qui est livré actuellement sur certaines machines...

Des choses pareilles, vous savez, ça me bouleverse. J'en pleurerais presque de bonheur. On me traitera peut-être de paternaliste, de rétrograde, mais je ne conçois pas un motard sans une trousse à outils. Entretenir, réparer, bichonner une bécane, cela présuppose d'avoir des outils. Et quel pied c'est, les outils : les regarder, s'en servir, faire plein de trucs avec, se libérer de la contrainte du réparateur... Jouissif ! Parler sans arrêt de réglage, d'avance à l'allumage, de réglage de ralenti, c'est rassant, je le concède bien volontiers. Mais savoir qu'on a des outils, qu'on peut faire à peu près ce que l'on veut sur sa moto, ça m'humecte la gorge et me fait glousser d'aise...

Cette trousse à outils si généreuse, c'est un véritable trait d'union, un cordon ombilico-mécanique qui vous rapproche intimement d'une moto. Par contre, les outils que l'on trouve dans la majorité des japonaises n'incitent guère au bricolage. Je pense d'ailleurs que la médiocrité de l'outillage fourni sur certaines machines provient moins d'un souci d'économie du constructeur que du délai inconscient et refoulé que l'acheteur, à partir du moment où il a une moto, rentre logiquement dans les rouages de la consommation en allant chez le motociste au lieu de se débrouiller soi-même. En quelque sorte, cette politique de l'outillage réduit au minimum n'est ni plus ni moins qu'un chantage. Pourquoi ne pas marquer carrément dans le coffre à outils : « Ne dépanne pas toi-même ta machine, sois un bon consommateur et amène ta bécane chez ton concessionnaire » ? Bon, bref, je sens que je m'égare et que je vais me faire mal voir (rime riche). Par Zeus, allons faire un tour avec Jupiter.

### UNE DROLE DE BÊTE

Il y a des instants délicieux dans la vie. Comme par exemple le démarrage de la Jupiter. Figurez-vous qu'il faut titiller le carburateur. Mais pour titiller le carburateur, bien à l'abri derrière son gros carter, il faut auparavant soulever un petit volet tout rond par le biais duquel votre

index découvre le fameux titilleur. Geste intime, reflet poétique et qui pourra soulever chez certains des bouffées de pensées troubles. Passons. Une fois le titillage consommé, vous appuyez sur la clé de contact (genre BMW) et vous voyez les deux yeux de la Jupiter s'allumer. Ou plus exactement, deux voyants : un rouge qui est le témoin de charge, un vert qui est le témoin de point mort. Un coup de kick, gaz à peine ouverts, et le bestiau vrombit. À froid comme à chaud, cette 350 nécessite au grand maximum deux coups de kick



▲ Robuste et durable

pour démarrer. A vrai dire, elle ne vrombit pas exactement, elle peuprotise ou même Monet-goyonise. En clair, le bruit d'échappement est loin de ressembler à celui d'une HIR ou même d'un moteur deux-temps moderne. Rien qu'à l'oreille, on est tout de suite fixé sur les prétentions de cette bonne grosse soviétique.

Les premiers contacts avec la boîte de vitesses sont assez éprouvants. Il faut dire que l'engin est muni d'un embrayage semi-automatique, façon Jawa. C'est-à-dire que le simple fait d'appuyer sur le sélecteur fait débrayer. Honnêtement,

## longtemps des perchérons pareils..

je ne saisis pas tellement l'intérêt d'une telle solution d'autant qu'il faut malgré tout avoir recours à la commande d'embrayage du guidon. La boîte de vitesses quant à elle est extrêmement ferme et aussi bruyante que celle d'une BMW. De plus, la course très importante du sélecteur oblige à beaucoup de franchise dans le passage des quatre rapports. On s'y fait à la longue, mais en aucun cas il ne sera possible de passer les vitesses à la volée. On doit d'ailleurs utiliser les deux branches du sélecteur, ce qui oblige à

sa Jupiter. Ça a été tout de suite mieux. En démarrant tranquillement au feu vert, en passant sèchement les vitesses, en m'efforçant de ne pas tenir compte de tous ces jeunes voyous qui me narguaient avec leurs 125 cm<sup>3</sup> japonaises, j'ai découvert la Jupiter. Tout simplement, elle ne détiend pas la foudre du dieu des dieux, malgré son nom. C'est une brave grosse bête qui ne sait pas faire autre chose, en ville, que de vous emmener docilement de votre cité-dortoir ou de votre pavillon de banlieue à l'usine ou au bureau. Moto-

une sportive et en mettre plein la vue aux passants, elle n'est là que pour vous rendre service.

Cette conception de la moto utilitaire a disparu presque totalement en France, surtout pour les grosses cylindrées, faute de machines purement destinées à cette tâche. Avec l'arrivée de la Jupiter, il se pourrait bien que le marché français redécouvre les avantages de cette race de motos.

Dans cet ordre d'idées, il est un peu dommage que ce brave engin n'arrive pas muni d'un porte-bagages. Mais compte tenu du prix total, il ne faut tout de même pas être trop exigeant. Par contre, l'absence d'antivol n'est guère rassurante par les temps qui courent, il faut croire qu'il n'y a pas de voleurs en U.R.S.S.



comme une paysanne russe..

lever le pied du repose-pied.

Une allure pépère, un bruit pépère, un changement de vitesses encore plus pépère, il était logique que le reste le soit aussi. C'est ainsi que les accélérations ne sont pas démentielles, loin de là, et que le freinage, même en ville, est plutôt tangent.

J'en étais là de mes constatations lorsque je me dis que peut-être la Jupiter ne pouvait pas se comparer avec d'autres motos actuelles. J'essayai alors de me mettre dans la peau d'un petit père qui s'en va travailler tranquillement tous les matins avec

boulot-dodo, il ne faut pas attendre autre chose de la J en ville. Austère, elle ne tolérera pas que vous l'emmeniez faire des folles : son faible rayon de braquage, ses accélérations laborieuses et sa boîte de vitesses paresseuse ne le lui permettent pas. A part ça, c'est une brave moto qui saura patienter dans les embouteillages, fréquentera peu les pompes à essence (4 l aux 100 km en ville) et répondra présent chaque fois que vous aurez besoin d'elle, même si vous l'avez laissée une journée entière sous la pluie. Sa raison d'être, c'est plus le besoin que le plaisir. Elle ne veut pas se laisser mener comme

### POUR TOURISTES SEULEMENT

**D**E même qu'en ville, il ne faut pas croire que la Jupiter soit une bombe sur route. Dans l'absolu, il est évident que c'est la plus lente des 350 cm<sup>3</sup> qui soit sur le marché français. Mais encore une fois, avant de se lancer dans les grands espaces avec une telle machine, il faut faire totalement abstraction de la notion de performance. J'avoue qu'il m'est très dur de refouler totalement l'idée d'une petite boume occasionnelle ou de me faire plaisir dans une série de virages, mais il est certain qu'il y a des motards qui n'aspirent qu'à la tranquillité. Je les comprends d'ailleurs parfaitement. Cependant, je tiens à avertir tous ceux qui, très tentés par le prix sympathique de la Jupiter, s'imaginent acquiescer en achetant une 350 cm<sup>3</sup> comme n'importe quelle autre 350 cm<sup>3</sup>, c'est-à-dire une grosse cylindrée capable de performances fabuleuses. La Jupiter, ce n'est pas du tout cela. C'est un truc à part, un truc pour le tourisme très tranquille, qui est fait pour vous transporter d'un point à un autre sans qu'il soit question de zone de freinage, de trajectoire ou de trim. La vitesse de croisière est de l'ordre de 100 km/h. A cette allure, la consommation ressort à environ 5 litres aux 100 km, ce qui veut dire que vous pouvez largement couvrir 300 km sans ravitailler. Cependant, si vous cherchez à rouler un peu plus vite, vous ne dépasserez guère les 110 km/h, mais vous attendrez une consommation déjà respectable de 7 l aux 100 km. Si l'on tient compte du fait qu'il n'y a pas de système de graissage séparé et que l'on est obligé d'acheter de l'essence aux mélangeurs à plus de 1,50 F le litre, c'est payer bien cher ces quelques km/h supplémentaires.

(Suite de la page 11)

Le confort est très satisfaisant, malgré des suspensions assez dures. Ce confort est surtout dû à l'excellente position de conduite et on ne ressent pas trop de vibrations.

Ce qui est curieux dans cette machine peu puissante, c'est qu'elle soit assez pointue à la conduite. J'en vois certains qui commencent à sourire, mais je vous assure que c'est vrai : il n'y a guère de chevaux en bas et il ne faut pas hésiter à bien lancer le moteur avant de passer à un rapport supérieur. Plus exactement, elle a un couple assez haut perché : c'est-à-dire qu'elle accepte de bon gré de rouler à 30 km/h en 4<sup>e</sup>, mais qu'il ne faut pas compter dans ces conditions sur des reprises franches. Ce côté assez curieux est d'autant plus accentué que la boîte de vitesses a des rapports très espacés les uns des autres. De ce fait, il peut arriver, si vous roulez par vent contraire dans une légère côte, que vous soyez obligé de repasser la troisième et de faire gémir le moteur à outrance pour conserver une vitesse, disons... décente.

Tout en essayant de bien m'enfoncer dans le crâne le fait que je n'avais pas affaire à la Yamaha de Saarinen, je tentai perfidement quelques essais de pilotage sportif enfin, de semblants de pilotage rapide avec cette brave Jupiter. Eh bien, il n'y a pas à revenir là-dessus : cette 350 cm<sup>3</sup> est vraiment une mère tranquille. Les freins, en tout premier lieu, vous rappellent vite à l'ordre, car ils ne sont pas des plus puissants. Je n'ai pas essayé non plus de prendre trop d'angle avec cette [J], car à peine balance-t-on de quelques degrés qu'on ressent un truc bizarre, un peu comme si le bestiau voulait tourner avant que vous lui en ayez donné l'ordre. Elle semble engager et même vouloir se coucher sur le bitume comme une vache repue sur sa litière. Je ne pense pas que cela provienne de la géométrie du cadre, mais plutôt du profil des pneus : ils offrent presque une section carrée, et de ce fait, ne présentent en virage qu'une mince arête de gomme. Je ne me suis donc jamais aventuré très loin en virage.

L'éclairage se montre tout juste à la hauteur des performances, quant au klaxon, il est assez fluide pour ne pas dire inefficace. Les clignotants, par contre, fonctionnent à la perfection quoique leur commande soit un peu imprécise.

Pour le reste, j'ai remarqué que l'embrayage avait tendance à patiner et que le ralenti, lorsque le moteur était très chaud, était plutôt élevé. A vrai dire, ces deux derniers points ne sauraient entrer en ligne de compte, car il s'agissait sûrement de simples réglages.

A part cela, c'est vraiment une bête sans histoires qui ne risque pas de vous laisser en panne sur la route, si vous avez l'es-

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

**Cylindres** deux temps.  
**Alésage/course** : 62/58 mm.  
**Cylindrée** nette : 347 cm<sup>3</sup>.  
**Taux de compression** : 7 à 1.  
**Puissance max.** : 27 ch à 6 200 tr/min.,  
8 mila.  
**Transmission primaire** par chaîne duplex.  
**Embrayage** multiteuile en bain d'huile, semi-automatique.  
**Transmission secondaire** par chaîne avec Carter débrâche.  
**Lubrification** : par mélange à 5% d'huile.  
**Boîte à 4 vitesses**. Rapports : 1<sup>er</sup>, 18,08 à 1 ; 2<sup>e</sup>, 9,74 à 1 ; 3<sup>e</sup>, 7,18 à 1 ; 4<sup>e</sup>, 5,7 à 1.

### PARTIE CYCLE

**Cadre** simple berceau dédoublé sous le moteur.  
**Suspensions** : avant, par fourche télescopique, arrière par amortisseurs et bras oscillant.  
**Roues** avant et arrière interchangeables, freins de Ø 180 mm.

**Pneus** av. et ar. de 3.50/18.  
**Réservoir** de 18 l, dont 1,2 l de réserve.  
**Poids** : 160 kg.

### PERFORMANCES

**Vitesse max** assis : 110 km/h.  
**Vitesse max** couché : 118 km/h.  
**400 m départ arrêté** : 29"  
**Vitesse max relevée au compteur** sur les intermédiaires : 1<sup>er</sup>, 45 km/h ; 2<sup>e</sup>, 70 km/h ; 3<sup>e</sup>, 105 km/h.  
**Étalonnage compteur** :  
Compteur Réal  
80 km/h 88,1 km/h  
100 km/h 87,4 km/h

### PRIX

3 250 F T.T.C. 3 450 F T.T.C. avec le side-car.  
Attention, les premiers modèles ne seront disponibles que courant mars 73.

### Importateur

Britannique Motoc, 78 Guyancourt. Tél. : 952-72-17.

prêt à faire de la route avec ce qu'il est convenu d'appeler un vœu, toute insolence mise à part.

### UN SIDE NEUF POUR 1 200 F

**V** OILA donc à peu près ce qu'est la Jupiter 3 : Une bonne grosse bécanne tranquille, très tranquille, robuste et qui conviendra parfaitement à celui qui ne commence pas à lire un essai en se jetant sur le chapitre « performances ». Tiens j'allais oublier : sur option, on peut avoir un petit garde-boue à la place de l'énorme chose qui agrémentait la roue avant. Enorme chose qui pourtant, est bien agréable par temps de pluie. Pour les vicieux, pour ceux qui se fichent encore plus des performances, ou pour les jeunes couples aux facultés génitales confirmées, il y a aussi la solution du side-car. Le « panier » n'est pas vendu séparément, mais l'attelage complet est d'un prix défilant toute concurrence : 4 450 F, T.T.C. Là encore, il ne faudra pas se prendre pour Path ou Enders avec un tel attelage, car la vitesse annoncée par le constructeur est de l'ordre de 100 km/h. Mais qu'importe, puisque selon toute vraisemblance, l'objectif de la [J], attelée ou pas, n'est pas le plus grand nombre de km/h, mais de kilomètres tout court. Souvenez-vous donc d'une certaine fable de ce bien regretté Jean de La Fontaine (Natif de Château-Thierry, 1621-1695)...

*Deux  
ou  
trois  
choses  
que  
je  
sais  
d'elle*



Un garde-boue au

- La poignée de maintien dédouble, mais bien pratique.
- Il y a un système de starter, mais il suffit d'appeler simplement l'essence pour démarrer le Jupiter.
- L'éclairage est faible : il n'y a qu'une dynamo de 45 watts, en 6 volts.
- Le garde-boue avant est fixé sur le et de fourche inférieure, façon machine de cross.
- Les deux roues sont interchangeables et héritent chacune d'un frein métallique.

- Il y a une pompe à huile sur le 5.
- On ne le voit pas parce qu'un gros carter le cache, mais le carburateur est à boisseau plat.
- Une des 4 souvres a 6 outils.
- Les amortisseurs sont fermes et non réglables.
- On ne peut pas dire que les silencieux soient de ligne sportive. Le bruit qui en sort, s'il ne veut pas celui d'une MV4, est en revanche très strident et n'ameutera pas les « environnementalistes ».



... pas vraiment sportif, mais efficace.



Comme sur les anciennes DKW, le collecteur et le 4 cyl sont montés sur un axe double.



un carter de chaîne colossal et des amortisseurs de canon.