

motoreta

mobra 50

Super

mobra.ro

Instruțiuni de folosire

Sîntem bucuroși de a vă putea număra, începînd cu ziua de azi, printre proprietarii motoretei „Mobra 50 Super“ și vă mulțumim pentru încrederea pe care ați arătat-o producției noastre.

Motoreta dv. „Mobra 50 Super“ s-a născut în urma continuei preocupări de perfecționare a produselor noastre și a ajuns la o siguranță în funcționare riguros verificată pe care v-o garantăm.

Durabilitatea motoretei dv. depinde însă și de modul de folosire, precum și de corectitudinea cu care o întrețineți. Am cuprins aici cîteva instrucțiuni care sperăm să vă fie utile în buna cunoaștere și exploatarea rațională a noului dv. mijloc de deplasare.

Vă sfătuim așadar ca de la bun început să citiți atent și numai aplicînd întocmai cele cuprinse în paginile următoare să porniți la drum. De asemenea, vă recomandăm, în interesul dv., să fiți în ordine cu asigurarea și să vă conformați întocmai regulilor de circulație în vigoare.

Dacă se întîmplă să aveți o nelămurire sau o defecțiune, nu ezitați să consultați atelierele care se ocupă în mod special cu întreținerea motocicletelor fabricate de uzina noastră și veți fi ajutați cu plăcere.

(Uzina constructoare își rezervă dreptul de a efectua modificări în prezentele instrucțiuni).

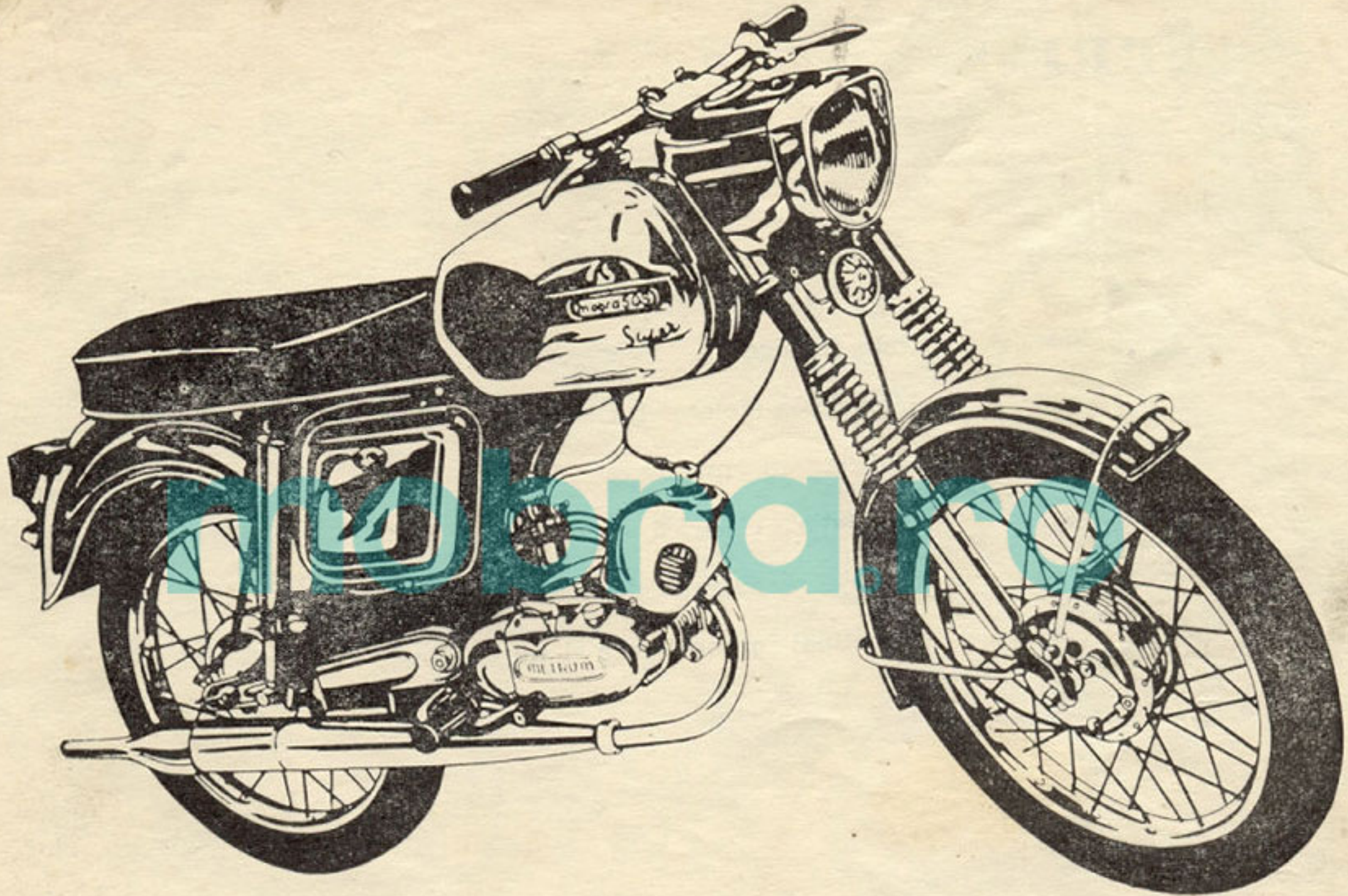
## ATENȚIUNE!

Se interzice folosirea atașului și a remorcii la motoretă.  
Este posibil să găsiți mici diferențe între motoreta dv. și cele prezentate în aceste instrucțiuni, datorită perfecționării continue a produsului ; acest lucru nu vă va stînjeni însă în cunoașterea și întreținerea vehiculului dv.

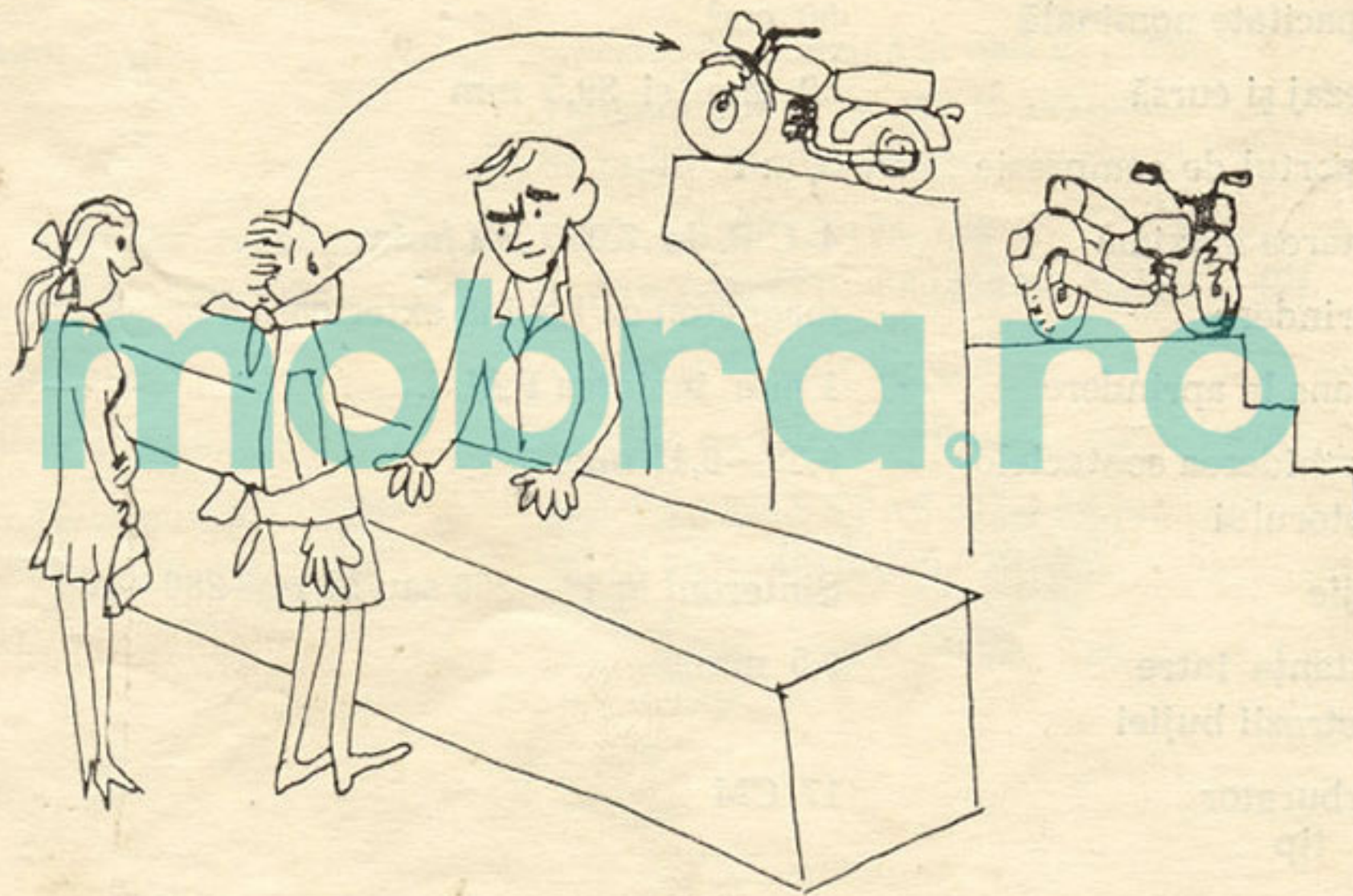
mobra.ro

# CUPRINS

	<u>Pag.</u>
Date tehnice . . . . .	5
Identitatea motoretei . . . . .	10
Manevrarea motoretei . . . . .	12
Instalația electrică . . . . .	20
Reglaje și operații de întreținere . . . . .	26
Defecțiuni întâmplătoare și cauzele lor . . . . .	51



# Date tehnice



## MOTOR

Tip	M 110 în 2 timpi, cu cilindru din aluminiu cu bucă de fontă și răcit forțat cu aer
Capacitate nominală	50 cm <sup>3</sup>
Alezaj și cursă	40 mm și 39,5 mm
Raportul de compresie	9,5 : 1
Puterea maximă	4 C.P. la 7.000 rot./min.
Aprindere	magnetou cu bobină exterioară
Avans la aprindere	1 mm înaintea P.M.S.
Deschiderea contactelor ruptorului	0,35—0,45 mm.
Bujie	Sinterom M 14—260 sau M 14—280—A
Distanța între electrozii bujiei	0,5 mm
Carburator tip	17 CM

poziția acului de dozaj	a 2-a creștătură de sus
șurubul de dozaj aer la mers în gol	deșurubat 3—4 rotații
Combustibil	amestec de benzină și ulei în proporție volumetrică 25 : 1 atât în perioada de rodaj cât și după rodaj
benzină recomandată	CO/R. 90 STAS 176—65
ulei recomandat	M 30 STAS 871—68 (408 STAS 751—49)
Ambreiaj	multidisc în baie de ulei
Cutie de viteze	4 trepte de viteze schimbate cu piciorul
Ungerea cutiei de viteză	ulei T 75 EP 1 STAS 871—68 (ulei 405 STAS 751—49) cca. 0,6 litri



## C A D R U

Tip	din țeavă
Suspensie față	furcă telescopică cu amortizor hidraulic de șoc ulei recomandat: M 50, STAS 751—70 cantitatea de ulei în element: 90—2 cm <sup>3</sup>
Suspensie spate	furcă oscilantă, rigiditate reglabilă pentru una sau două persoane, amortizoare hidraulice ulei recomandat: ulei pentru amortizoare telescopice HA 9 conform C.S. 68—68 al Rafinăriei Brașov cantitatea de ulei în element: 33—1 cm <sup>3</sup>
Frîne față și spate	cu tamburi și saboți interiori
Dimensiunile anvelopelor	21 x 2,75 4 PR
Presiunea în pneuri	față 1,6 kg/cm <sup>2</sup> spate 1,8 kg/cm <sup>2</sup> cu o persoană 2,5 kg/cm <sup>2</sup> cu două persoane
Lanțul	cu role 12,7 x 6,4 — 106 zale STAS 6478—61, protejat în manșoane de cauciuc
Capacitatea rezervorului de benzină	12 litri, din care 2 litri rezervă

## DIMENSIUNI

Lungimea totală	1850 mm
Lăţimea totală	587 mm
Înălţimea totală	930 mm
Înălţimea şei	780 mm
Distanţa minimă între axele roţilor	1180 mm
Garda la sol	120 mm
Greutate uscată	cca. 76 kg

# mobra.ro

## PERFORMANŢE

Viteza maximă	60 km/oră
Panta maximă cu sarcina maximă	25‰
Consum de benzină	2,5 litri/100 km
Distanţa de frînare	10,5 m la 40 km/oră
Sarcina maximă	150 kg (2 persoane)

# Identitatea motoretei



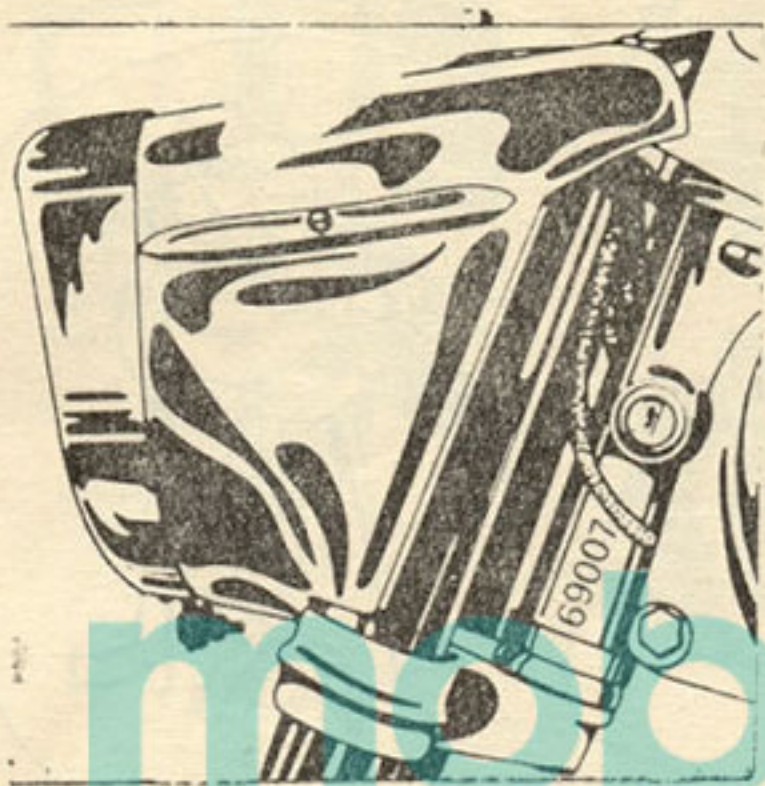


Fig. 1

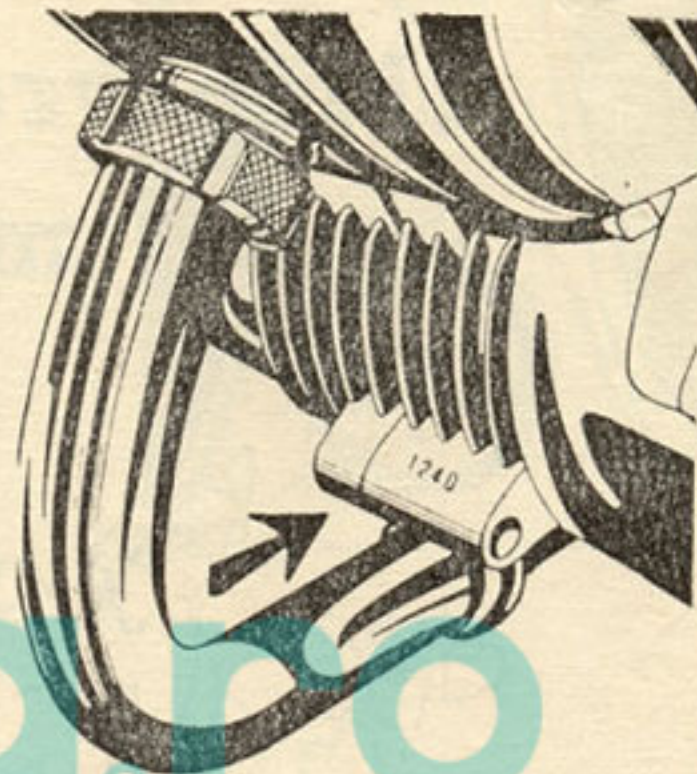
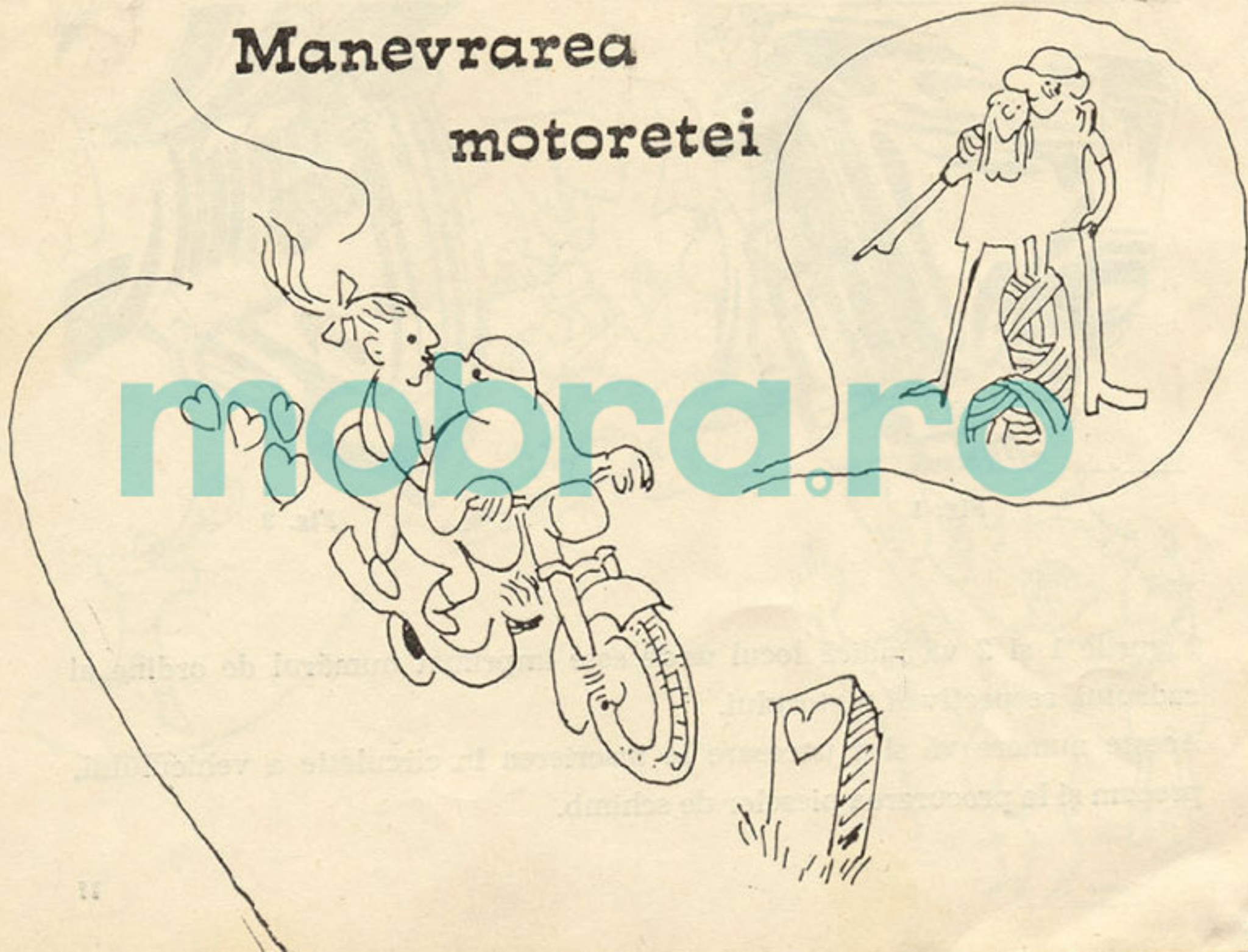


Fig. 2

Figurile 1 și 2 vă indică locul unde este imprimat numărul de ordine al cadrului, respectiv al motorului.

Aceste numere vă sînt necesare la înscrierea în circulație a vehiculului, precum și la procurarea pieselor de schimb.

# Manevrarea motoretei



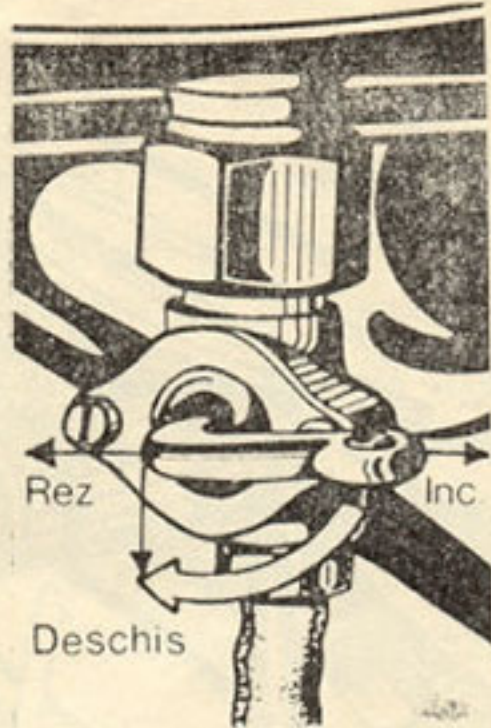


Fig. 3

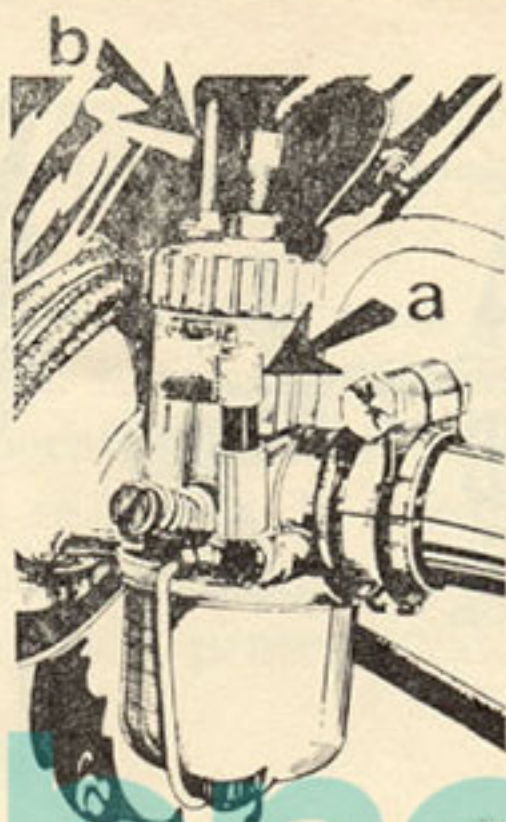


Fig. 4

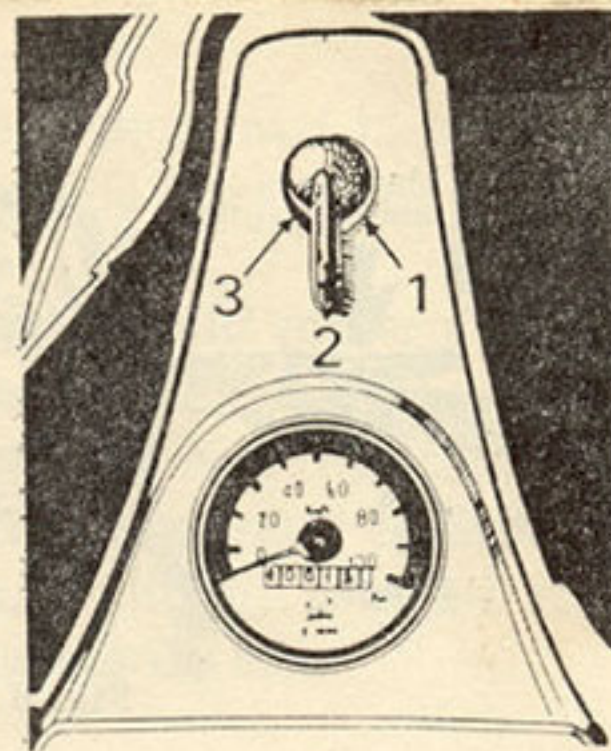


Fig. 5

# mobrad.ro

## Pornirea motorului

1. Rotiți robinetul de benzină (fig. 3) în poziția „deschis“.
2. Apăsați tija „a“ de acționare a plutitorului (fig. 4) pînă ce se umple camera de nivel constant a carburatorului cu benzină (se observă curgerea benzinei din carburator).
3. Apăsați tija „b“ de acționare a clapetei de aer pentru îmbogățirea amestecului necesar la pornire.

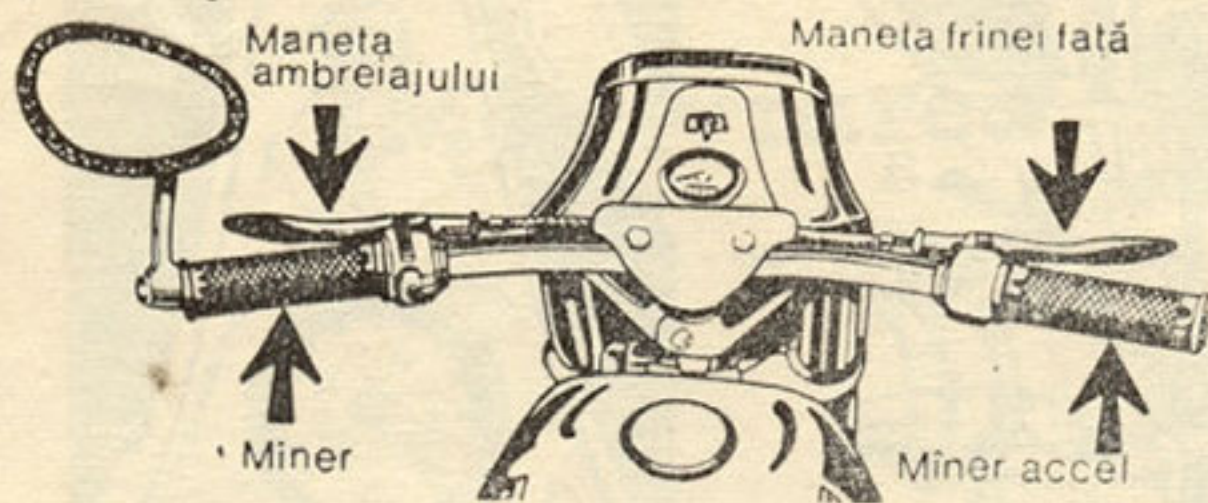


Fig. 6

4. Rotiți întrerupătorul principal în poziția 2 corespunzător „mers ziua“ (fig. 5).
5. Rotiți mânerul accelerator complet în sensul invers celui indicat în fig. 6.
6. Împingeți spre motor pedala de schimbare a vitezelor și apoi rotiți-o în poziția indicată în fig. 7 ; acum acționați-o energic cu piciorul.

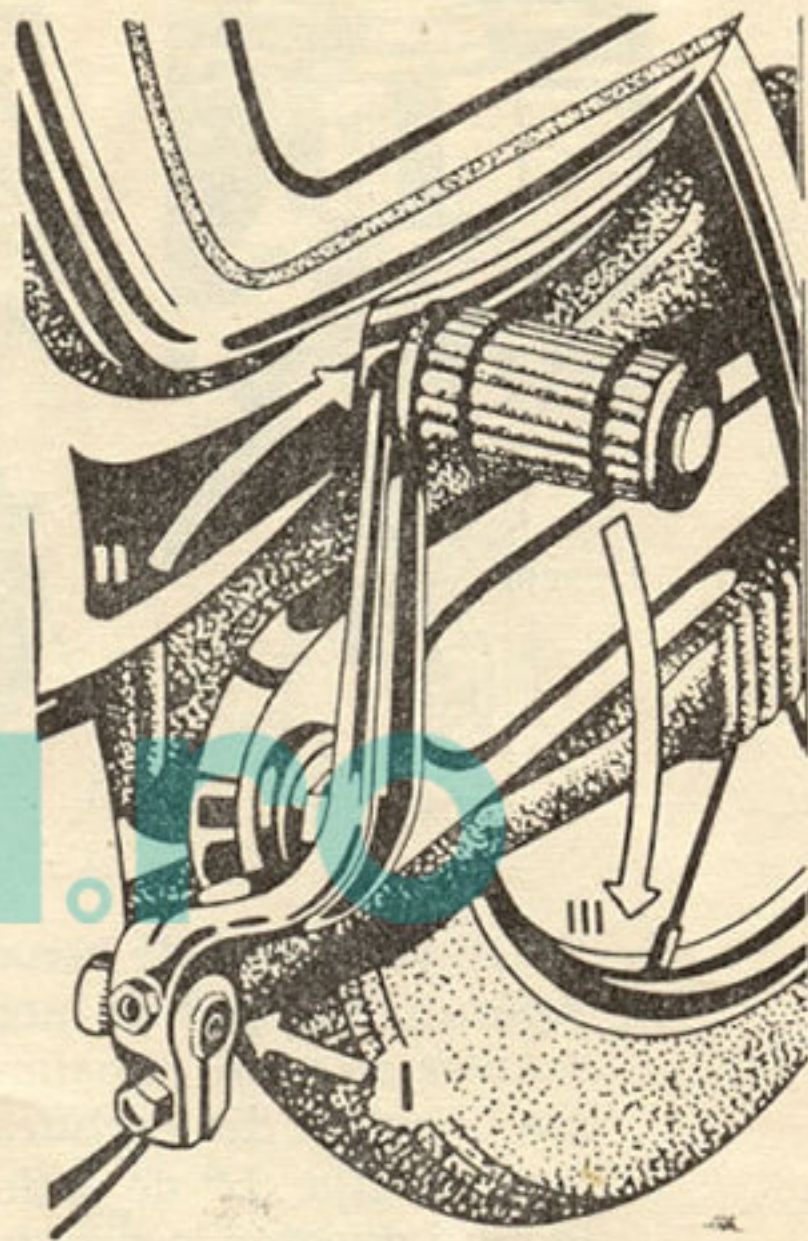


Fig. 7

Aveți grijă ca după acționarea pedalei de pornire să mențineți piciorul pe ea. Dacă eliberați brusc pedala de pornire, este posibilă intrarea în treapta I de viteză.

În timpul acționării pedalei de pornire nu accelerați ; rotiți mânerul accelerator în sensul indicat în fig. 6 numai când constatați exces de benzină.

7. După ce motorul a pornit mențineți-l la o turație moderată timp de 3—4 minute pentru a se încălzi; la sfârșitul acestei perioade modificați după necesitate poziția mânerului accelerator terminând prin a-l roti complet în sensul din fig. 6, pentru a ridica clapeta de aer.

## **ATENȚIE!**

Cind motorul este cald, la pornire nu mai apăsați tija de acționare a clapetei de aer și nici tija de acționare a plutitorului.

### **Plecarea de pe loc**

1. Motorul odată pornit, acționați maneta ambreiajului (fig. 6), apropiind-o de mâner și apoi apăsați cu vârful piciorului pedala de schimbare a vitezelor (fig. 8) în sensul I.



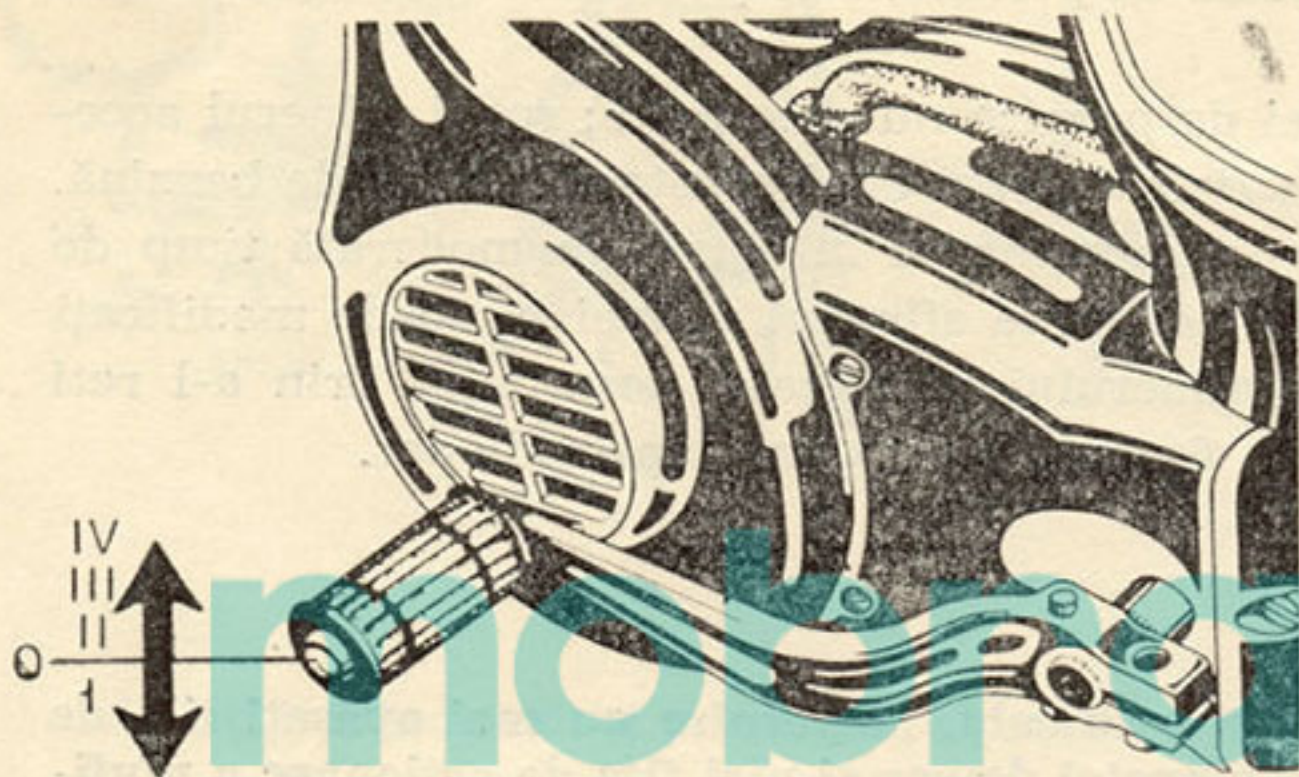


Fig. 8

2. Rotind în mod progresiv mânerul accelerator ca în fig. 6, eliberați încet și continuu maneta ambreiajului pînă cînd motoreta se pune în mișcare.
3. După ce viteza a crescut la cca. 20 km/oră, pentru a schimba în treapta a II-a, rotiți mânerul accelerator în sens invers celui

indicat în fig. 6, în același timp cu acționarea manetei ambreiajului și apoi acționați pedala pentru schimbarea vitezelor în sensul II.

Procedînd în același fel, schimbați în treapta a III-a și a IV-a.

Dacă aveți de urcat pante sau doriți să efectuați demaraje rapide, nu ezitați să cuplați vitezele III, II sau I, apăsînd pedala în sensul I și ma-

nevrînd corespunzător maneta ambreiajului și mînerul accelerator. După fiecare acționare, pedala revine singură în poziția indicată în fig. 8. Utilizați diferitele trepte de viteză în domeniile indicate mai jos :

### Treapta de viteză

### Domeniul de folosire

I	— 20
a II-a	15—35
a III-a	25—50
a IV-a	peste 30 km/oră

Nu ambalați motorul dacă nu este necesar; cu admisia complet deschisă și fără sarcină, turația motorului crește excesiv, ceea ce este dăunător.

Demarați lin și schimbați vitezele în același mod.

Evitați demarajele și opririle brutale.

### Oprirea și parcare

1. Reduceți admisia motorului rotind mînerul accelerator în sens invers celui reprezentat în fig. 6.

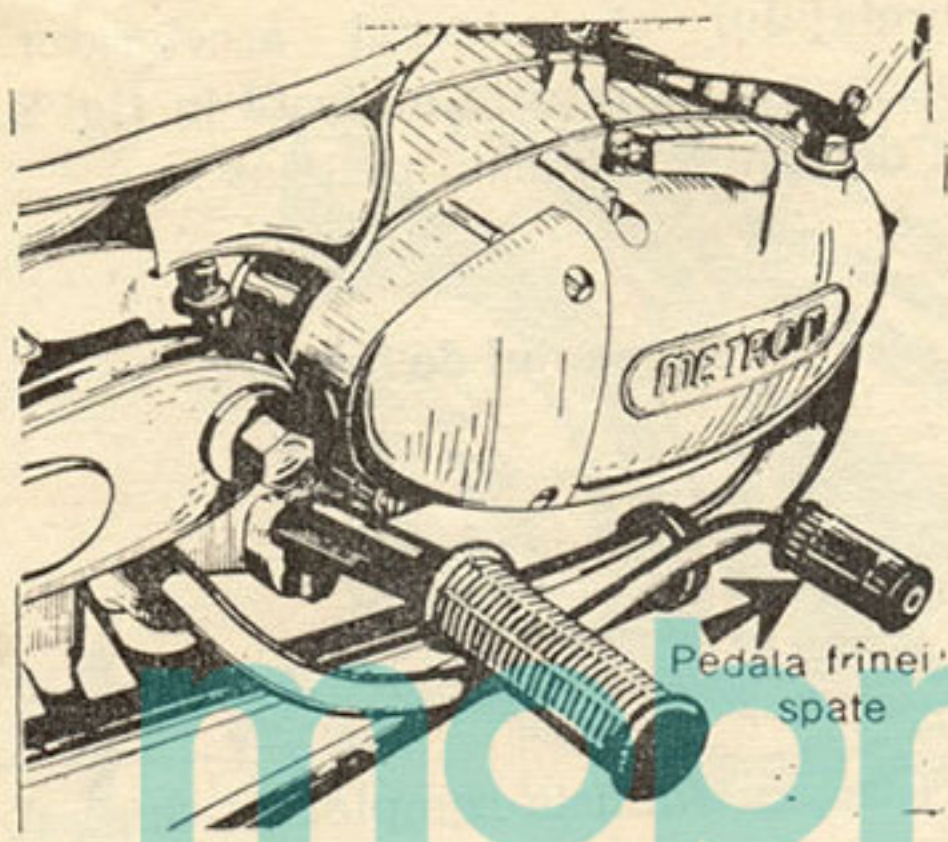


Fig. 9

2. Acționați ambele frâne progresiv, și veți putea opri motoreta fără pericol de derapare; pe drumuri alunecoase sau cu suprafața acoperită cu materiale granuloase, utilizați atent numai frâna spate (fig. 9).
3. Nu uitați să acționați maneta ambreiajului și să aduceți cutia de viteze în punctul neutru.
4. Odată motoreta oprită, închideți robinetul de benzină și rotiți întrerupătorul principal în poziția 1 — „oprit” (fig. 5).
5. Dacă vreți să vă asigurați motoreta, rotiți ghidonul spre dreapta și blocați-l, împingând și rotind încuietoarea ca în fig. 10 cu ajutorul cheii.

### Rodajul

Fiecare motor este rodat parțial în uzină, însă pentru o funcționare cu bun randament în timp îndelungat, este necesară și o scurtă perioadă de rodaj

pe parcurs. Pentru aceasta în decursul primilor 1000 km trebuie să circulați fără a 2-a persoană și să nu depășiți viteza de 45 km/oră. În această perioadă nu rotiți pînă la refuz mînerul accelerator.

După parcurgerea primilor 1000 km puteți mări treptat viteza, astfel ca viteza maximă să o folosiți după parcurgerea a 1500 km.

Nu uitați ca după parcurgerea primilor 300 km să schimbați uleiul din cutia de viteză.

În tot timpul rodajului urmăriți cu atenție motoreta dv., verificați strîngerea șuruburilor și a piulițelor și remediați imediat orice defecțiune apărută.

În perioada de rodaj folosiți amestec de ulei și benzină în raportul 1/25.

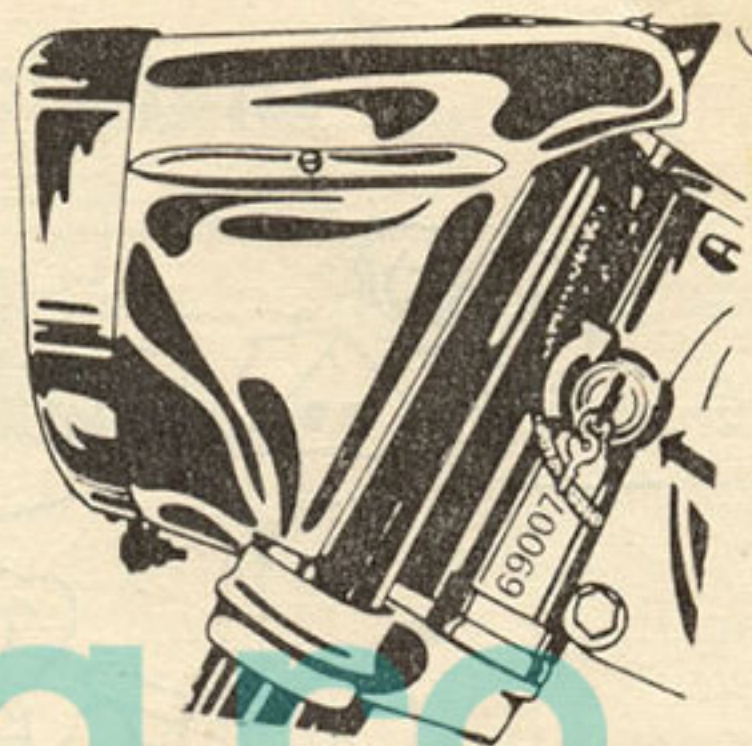
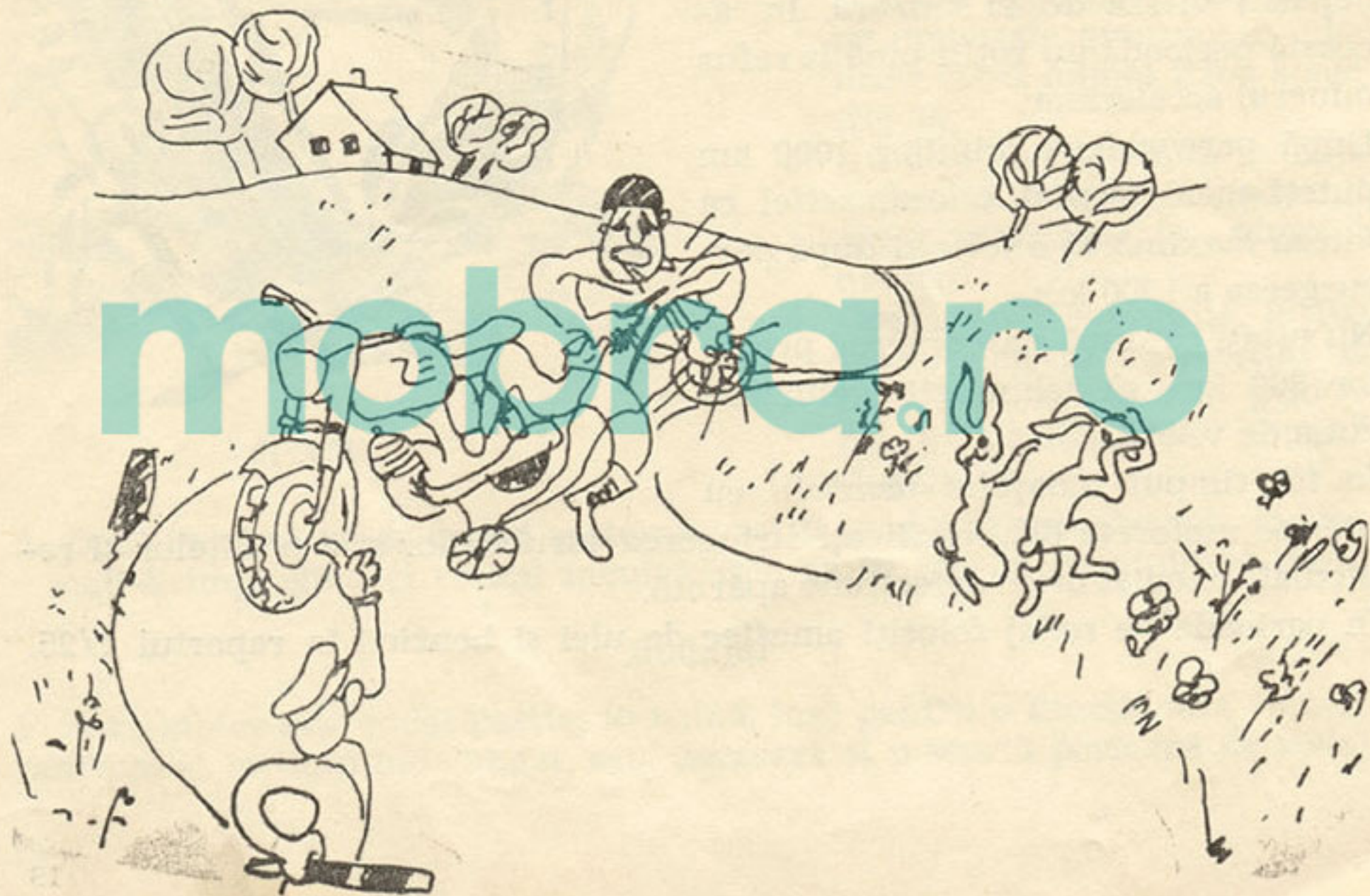
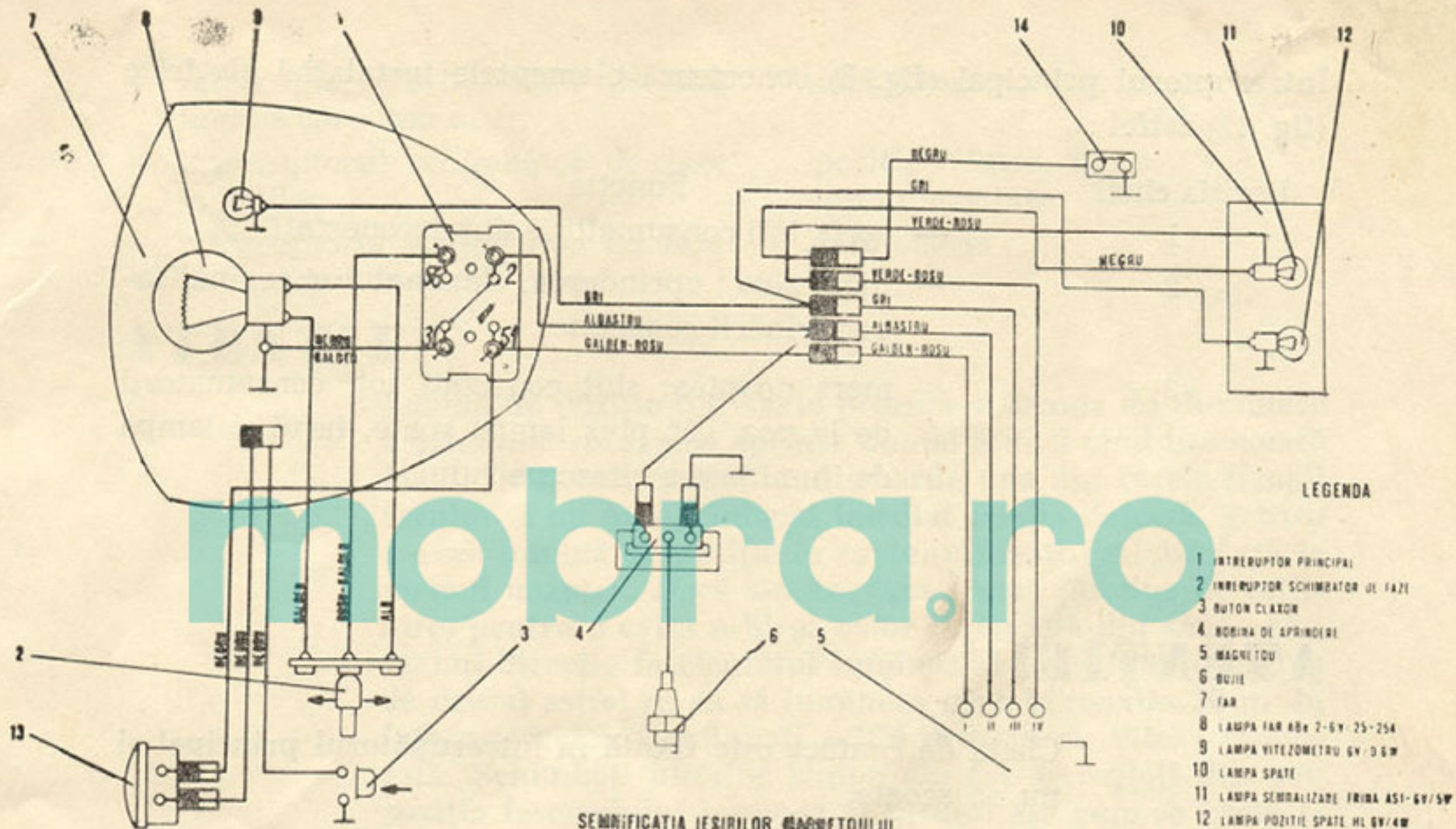


Fig. 10

# Instalația electrică





LEGENDA

- 1 INTREUPTOR PRINCIPAL
- 2 INTREUPTOR SCHIMBATOR DE FAZI
- 3 BUTON CLAXON
- 4 BOBINA DE APRINDERI
- 5 MAGNETOU
- 6 BUJIE
- 7 FAR
- 8 LAMPA FAR RBH 2-6V 25-25A
- 9 LAMPA VITEZOMETRU 6V/3.6W
- 10 LAMPA SPATE
- 11 LAMPA SEMNALIZARE FRINA AS1-6V/5W
- 12 LAMPA POZITIE SPATE HL 6V/4W
- 13 CLAXON DE CURENT ALTERNATIV
- 14 INTREUPTOR SEMNALIZARE FRINA
-  FISA PLATA
-  FISA PLATA FEMININA

SEMNFICATIA IESIRILOR MAGNETOULUI

- I ALIMENTAREA LAMPILOR FAR 6V-25W
- II ALIMENTAREA PRIMARULUI BOBINII DE APRINDERI
- III ALIMENTAREA LAMPILOR DE POZITIE SPATE SI A VITEZOMETRULUI 6V-3W
- IV ALIMENTAREA LAMPILOR DE SEMNALIZARE A FRINARII 6V-5W

Intreuptor principal Schema stabilirii contactelor	
Pozitia cheii de contact	Contactele stabilite
 Mers aprit	2 cu 31
 Mers ziua	—
 Mers noaptea	51 cu 56

Întreruptorul principal (fig. 5) conectează elementele instalației electrice (fig. 11) astfel :

Poziția cheii	Funcția
1	— oprit, toți consumatorii sînt deconectați
2	— mers ziua ; aprinderea, claxonatul și semnalizarea frînării conectate
3	— mers noaptea; sînt conectați toți consumatorii de la poz. „2“ plus lampa spate, farul și lampa de iluminare a vitezometrului.

mobra.ro

## **ATENȚIE!**

Cheia de contact este fixată în întrerupătorul principal și nu se scoate.

Întrerupătorul schimbător de faze (fig. 12) se află în partea stîngă a ghidonului și are următoarele funcții, cheia de contact fiind în poziția „3“.

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| — întreruptorul schimbător de faze împins spre înainte | fază lungă                            |
| — întreruptorul schimbător de faze la mijloc           | poziție neutră, toate luminile stinse |
| — întreruptorul schimbător de faze împins spre înapoi. | fază scurtă                           |

## ATENȚIE!

Lampa de poziție din spate precum și lampa de iluminare a vitezometrului sînt aprinse numai atunci cînd luminează farul. De aceea, atunci cînd se arde una din fazele lămpii farului și nu puteți înlocui imediat lampa defectă, pentru a avea lumină de poziție în spate, utilizați cealaltă fază la mersul noaptea. Dacă s-a ars faza scurtă (lumina de întîlnire) pentru a evita orbirea celor ce circulă din sens opus, reglați direcția fasciculului luminos al fazei lungi (lumina de drum) astfel ca ea să lumineze pînă la maxim 30 m în fața motoretei. Continuați astfel drumul cu viteza micșorată. Schimbați ulterior lampa din far și reglați din nou poziția fasciculului luminos al farului așa cum se arată la pag. 42. În timpul staționării noaptea, motoreta trebuie scoasă de pe partea carosabilă a drumului, întrucît nu are lumină de poziție.



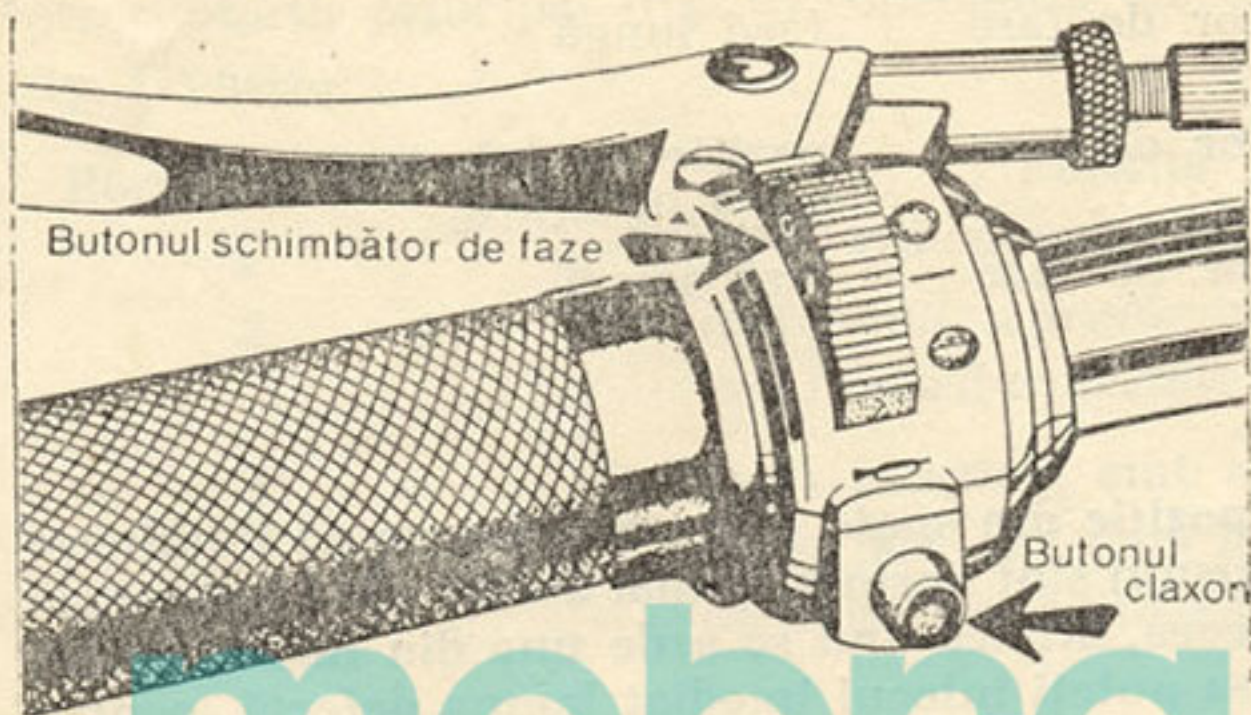


Fig. 12

Butonul claxon se află tot în partea stîngă a ghidonului sub întreruptorul schimbător de faze și se acționează prin apăsare. Întreruptorul de semnalizare a frînării este montat în capacul portsaboți al roții spate (fig. 13) și este acționat simultan cu frîna roții spate. Bobina de aprindere se găsește în spatele cutiei stîngi sub șaua motoretei (fig. 14).

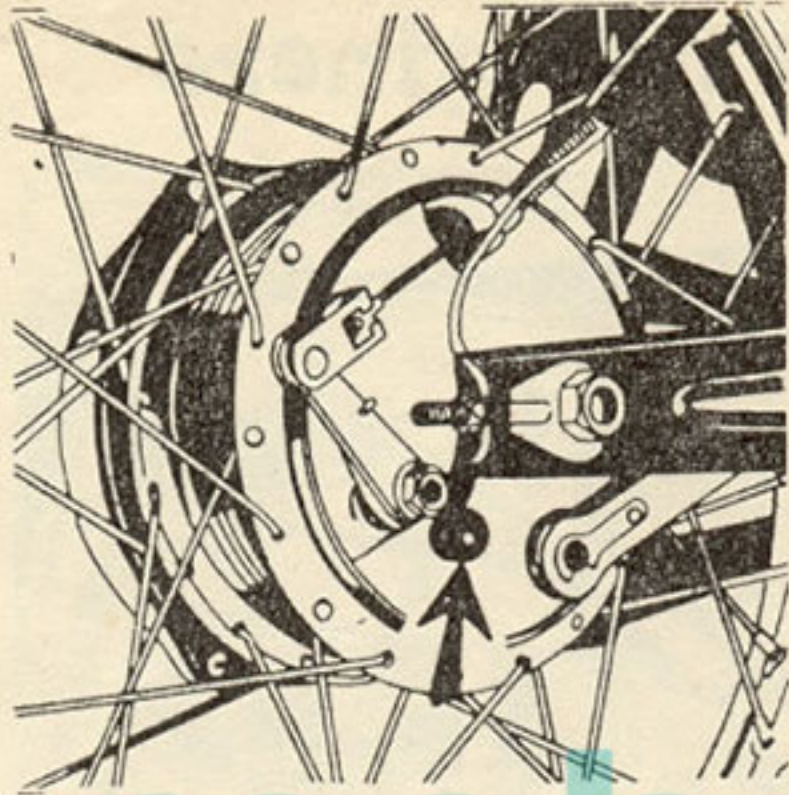
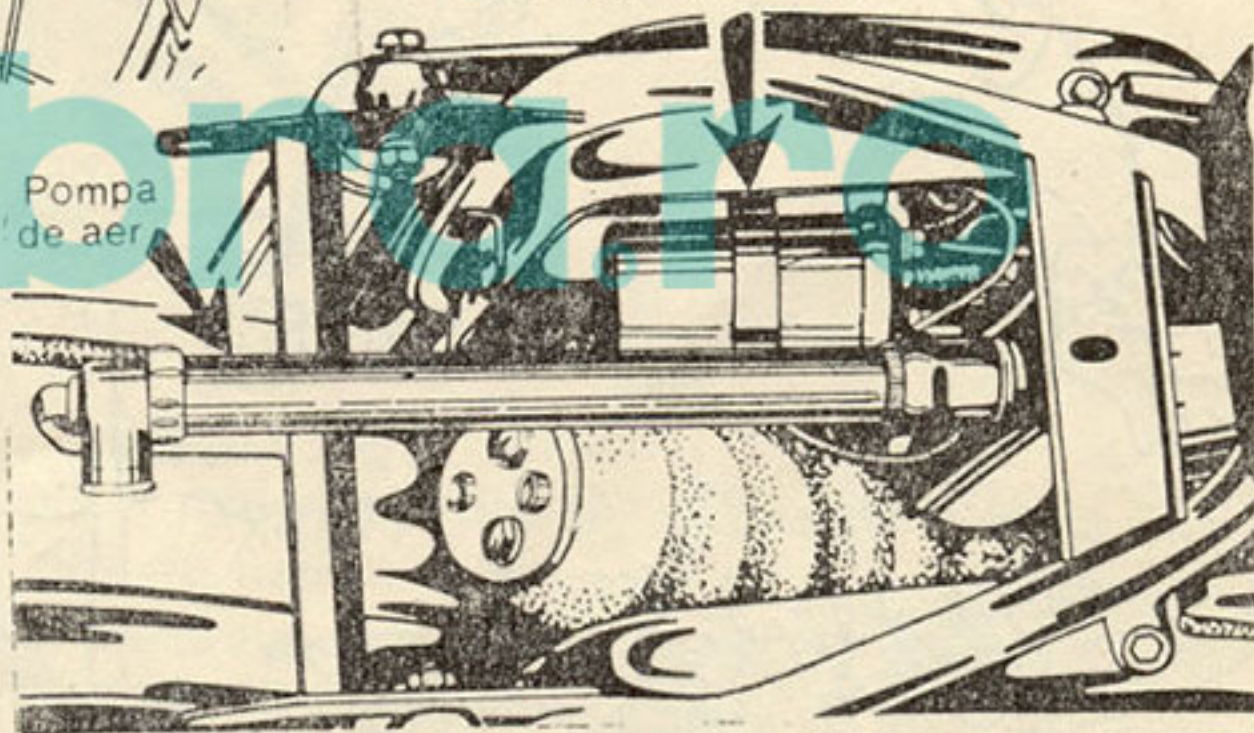


Fig. 13

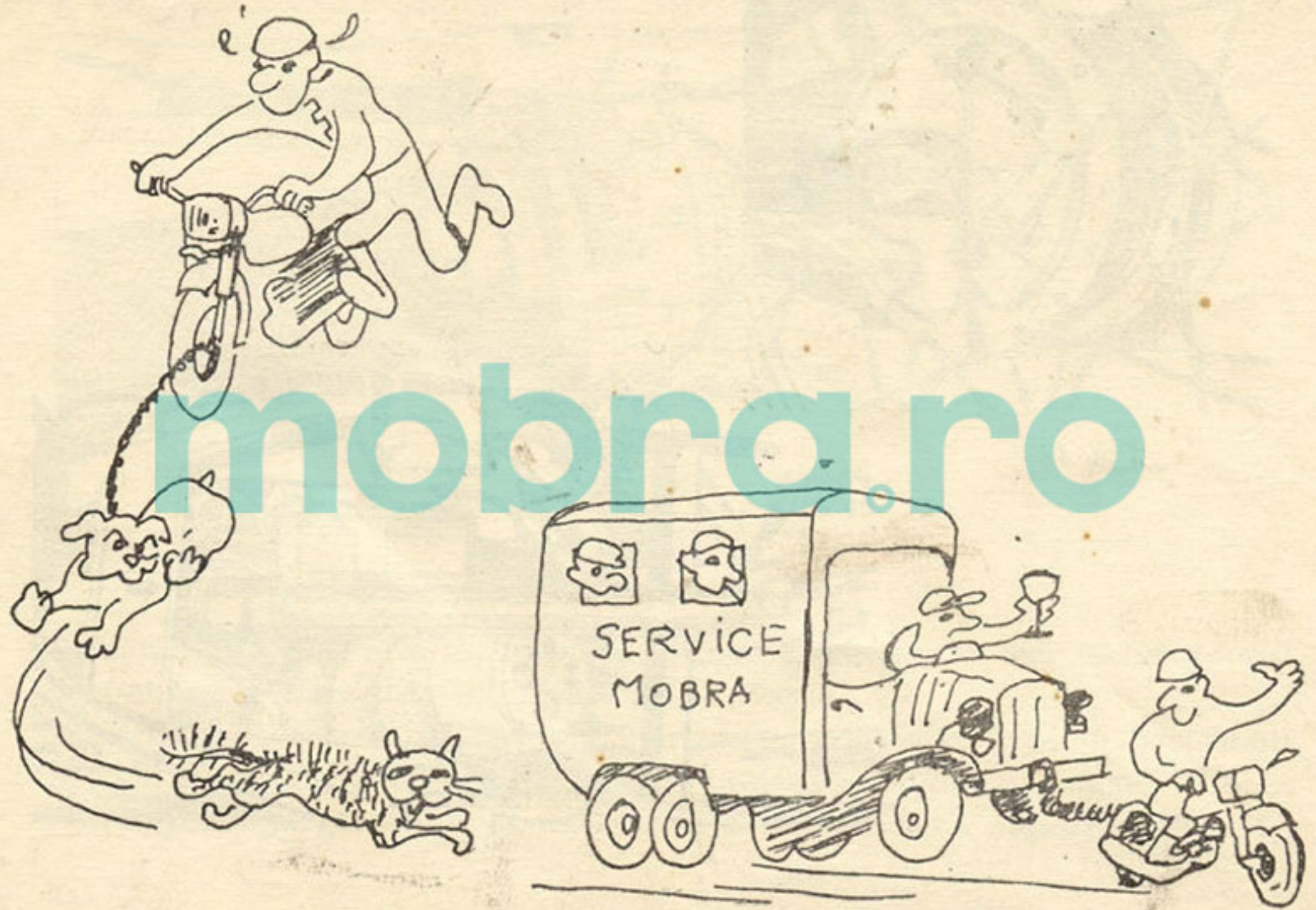
Fig. 14

Bobina de aprindere



Pompa  
de aer

# Reglaje și operații de întreținere



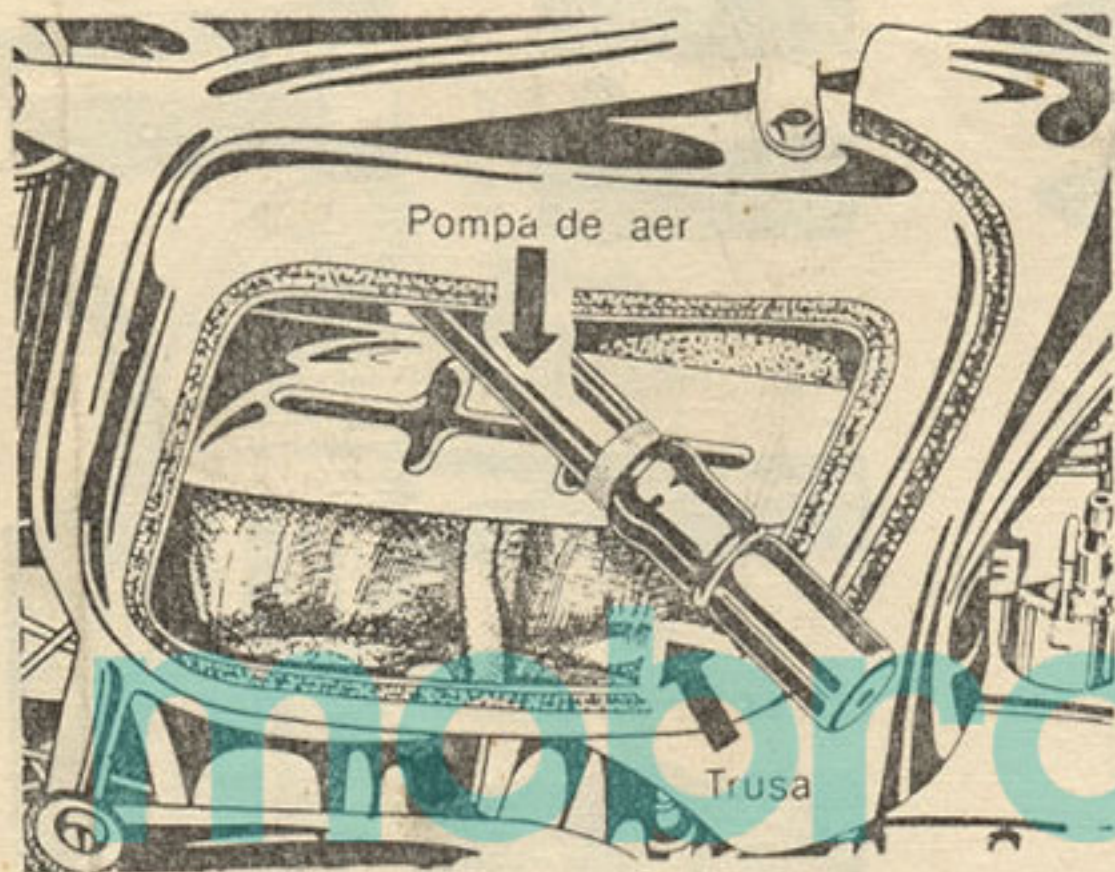
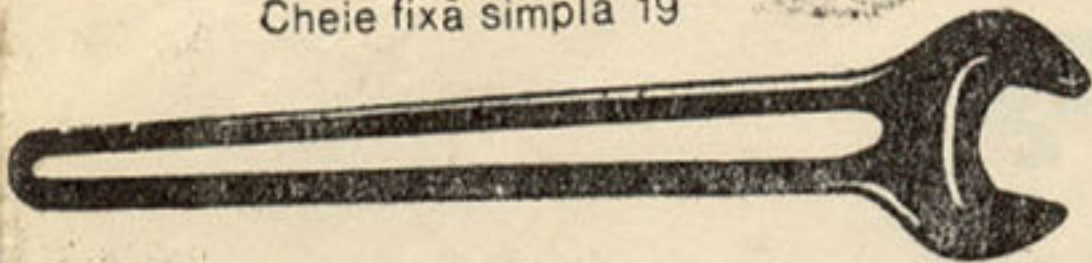


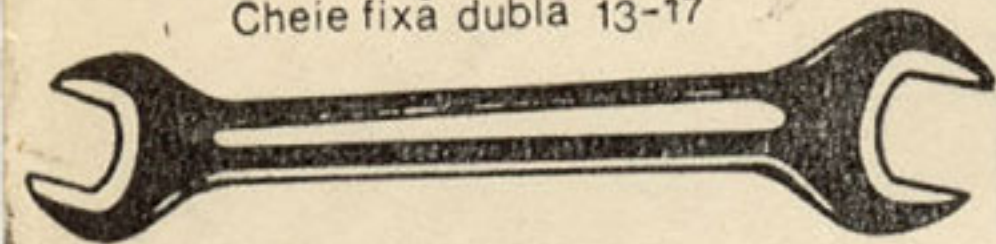
Fig. 15

În cutia din partea dreaptă a motoretei (fig. 15) se găsește o trusă bine dotată cu scule (fig. 16) care vă permite efectuarea tuturor operațiunilor de reglare și întreținere a motoretei dv. Pompa de aer se găsește sub șa (fig. 14) și poate fi scoasă cu ușurință prin spațiul liber de deasupra compartimentului trusei de scule din cutia stângă (fig. 15).

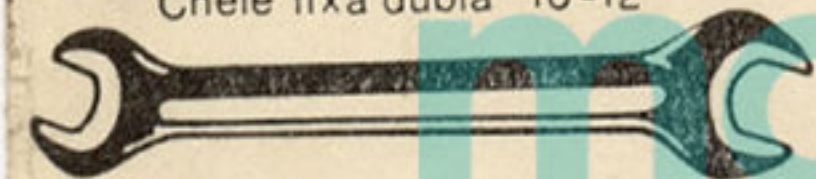
Cheie fixă simplă 19



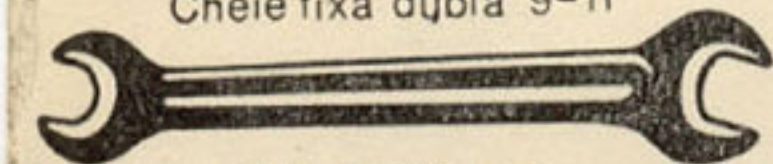
Cheie fixă dublă 13-17



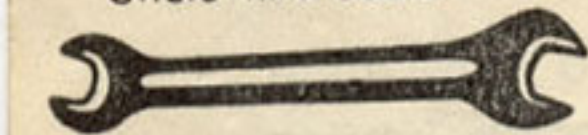
Cheie fixă dublă 10-12



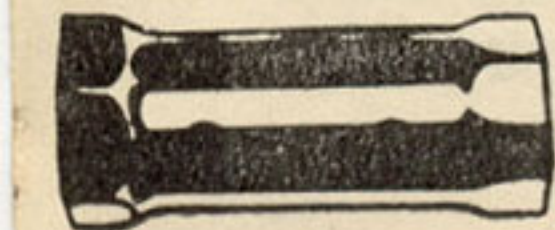
Cheie fixă dublă 9-11



Cheie fixă dublă 7-8



Cheie tubulară 24-27



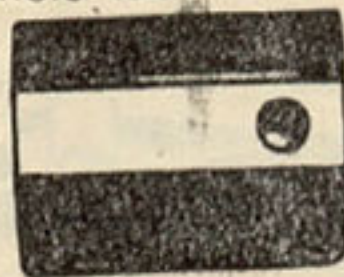
Cheie pt. nipluri



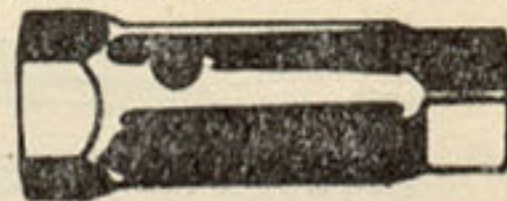
Spion



Cheie tubulară 34



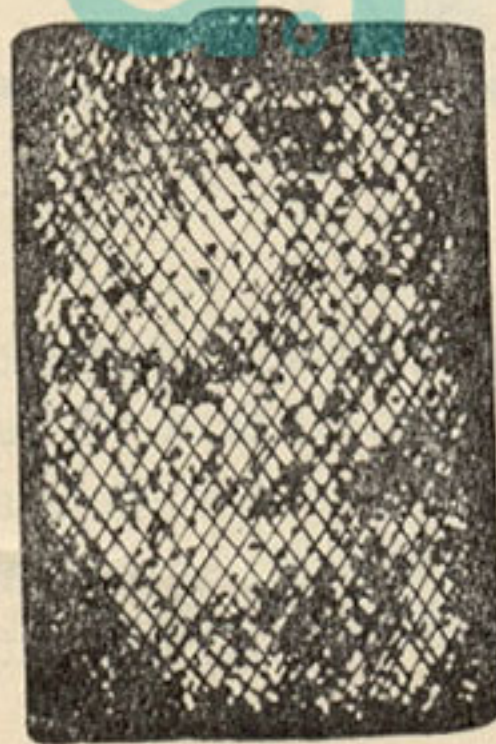
Cheie tubulară 19-22



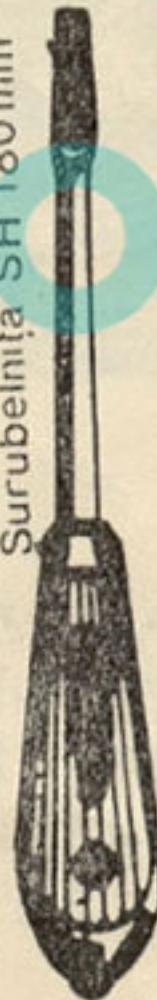
Cheie tubulară 10-13



Husa pentru scule



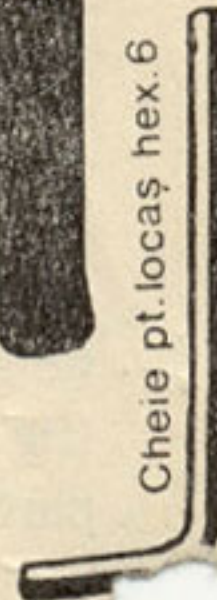
Surubelniță SH 180 mm



Cheie cu gheară și levier



Cheie pt. locaș hex. 6



Dorn  $\Phi 6$



## Inspecția zilnică

Examinați-vă personal motoreta: o inspecție atentă îi prelungește viața.

1. Comenzile frânelor și ambreiajului au jocul prescris ?
2. Direcția se rotește ușor ?
3. Se aprind toate lămpile ?
4. Funcționează corect toate întreruptoarele ?
5. Aveți suficientă benzină în rezervor ?
6. Nivelul uleiului în motor este normal ?
7. Presiunea în pneuri este corectă ?
8. Nu există șuruburi slăbite ?
9. Poziția mînerelor de reglare a rigidității suspensiei spate este corespunzătoare ? (a se vedea fig. 32).

## INSPECȚIA PERIODICĂ

Nr. de km parcurși	după fiecare			
	300	2 000	5 000	5 000 10 000
<b>Operația</b>				
Schimbați uleiul din cutia de viteze	○		○	○
Reglați momentul aprinderii	●	●	●	●
Reglați ambreiajul și frânele	●	●	●	●
Reglați carburatorul	●	●	●	●
Decalaminați motorul				●
Examinați și eventual curățați bujia	○	○	○	○
Curățați toba de eșapament			○	○
Reglați întinderea lanțului	○	○	○	○
Curățați filtrul de aer			○	○
Curățați și ungeți lanțul		○	○	○
Ungeți cablurile de comandă		○	○	○
Schimbați roțile între ele			●	●
Curățați filtrul de benzină		○	○	○
Verificați stringerea șuruburilor și piulițelor	○	○	○	○

- Se recomandă ca aceste operații să fie făcute la un atelier specializat.
- Aceste operații pot fi făcute de posesori.

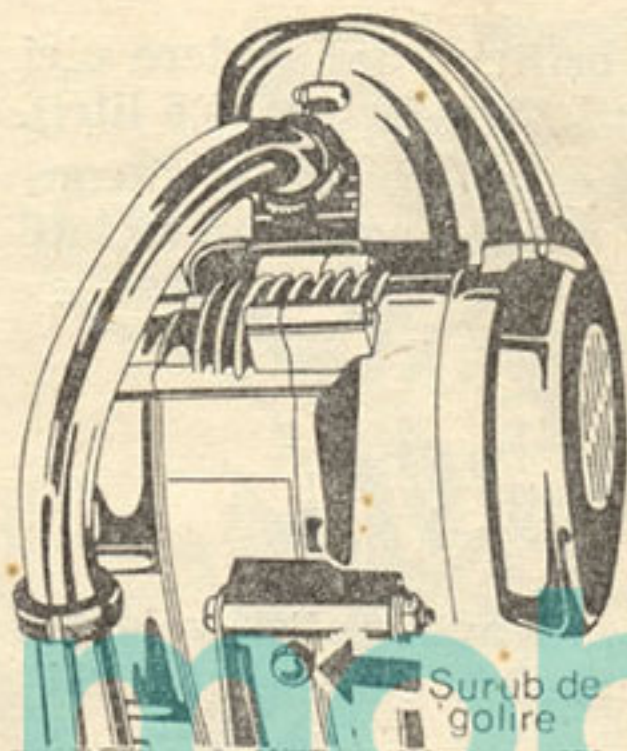


Fig. 17

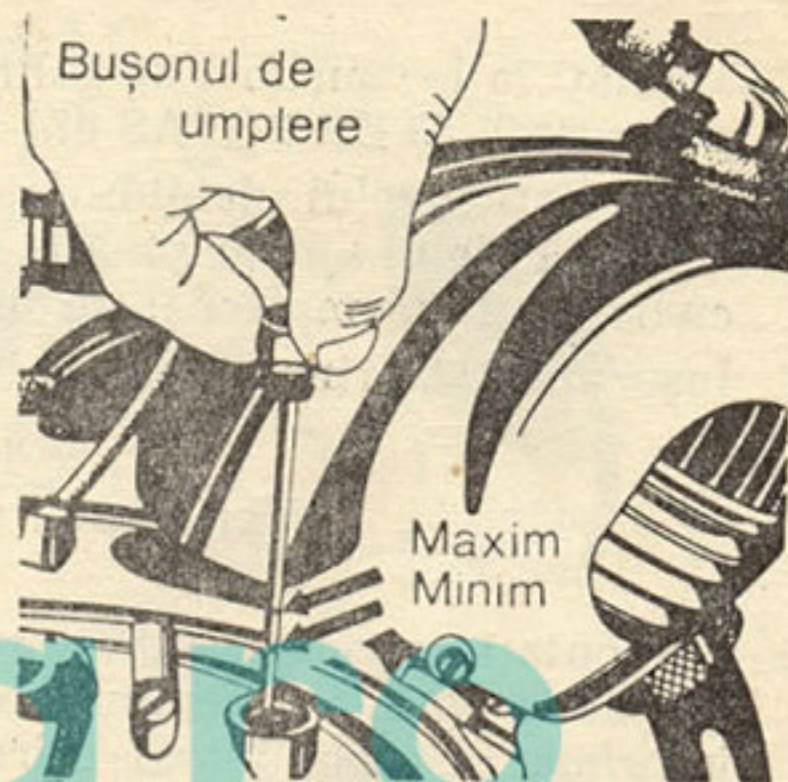


Fig. 18

### Schimbarea uleiului din cutia de viteze

1. Încălziți motorul mergînd în regim normal aproximativ 1/2 oră, apoi demontați șurubul de golire și buşonul de umplere (fig. 17 și fig. 18) și lăsați să curgă tot uleiul.



2. Montați la loc șurubul de golire și turnați prin orificiul de umplere ulei proaspăt T 75 EP 1 STAS 871—68 sau 405 STAS 751—49 (cca. 0,6 litri).
3. Controlați nivelul uleiului cu ajutorul tije de control pentru a vă convinge că uleiul ajunge pînă la semnul „maxim“ al tije; controlul se face cu bușonul de umplere înșurubat în locașul său.
4. Înșurubați și strîngeți moderat bușonul de umplere.

### Verificarea și reglarea aprinderii

1. Demontați capacul ventilatorului și ventilatorul, apoi rotiți volantul magnetic pînă cînd semnul „a“ de pe volant coincide cu semnul „PM“ imprimat pe capotajul de răcire (fig. 19).
2. Slăbiți șurubul „b“ (fig. 20) și reglați distanța între contacte la 0,35—0,45 mm, controlînd-o cu lama calibrată din trusa de scule. Strîngeți la loc șurubul „b“.
3. Rotind rotorul magnetoului în sensul invers acelor de ceasornic, în momentul în care semnul „a“ de pe el ajunge în dreptul semnelui „A“ de pe capotajul de răcire, trebuie să înceapă deschiderea contactelor ruptorului. Dacă acest lucru nu se întîmplă, slăbiți șuruburile „c“ de fixare a statorului magnetoului și mișcați placa cu contacte în sensul necesar astfel: rotind placa în sensul invers acelor de ceasornic, se reduce avansul la aprindere (contactele se deschid mai tîrziu); rotind în sensul

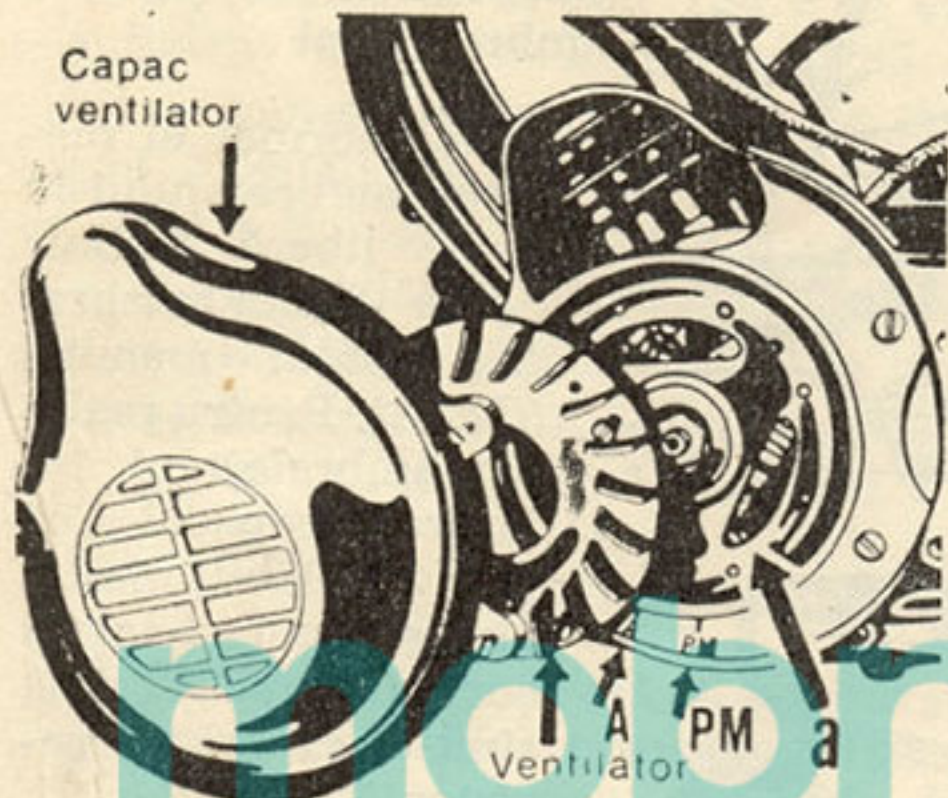


Fig. 19

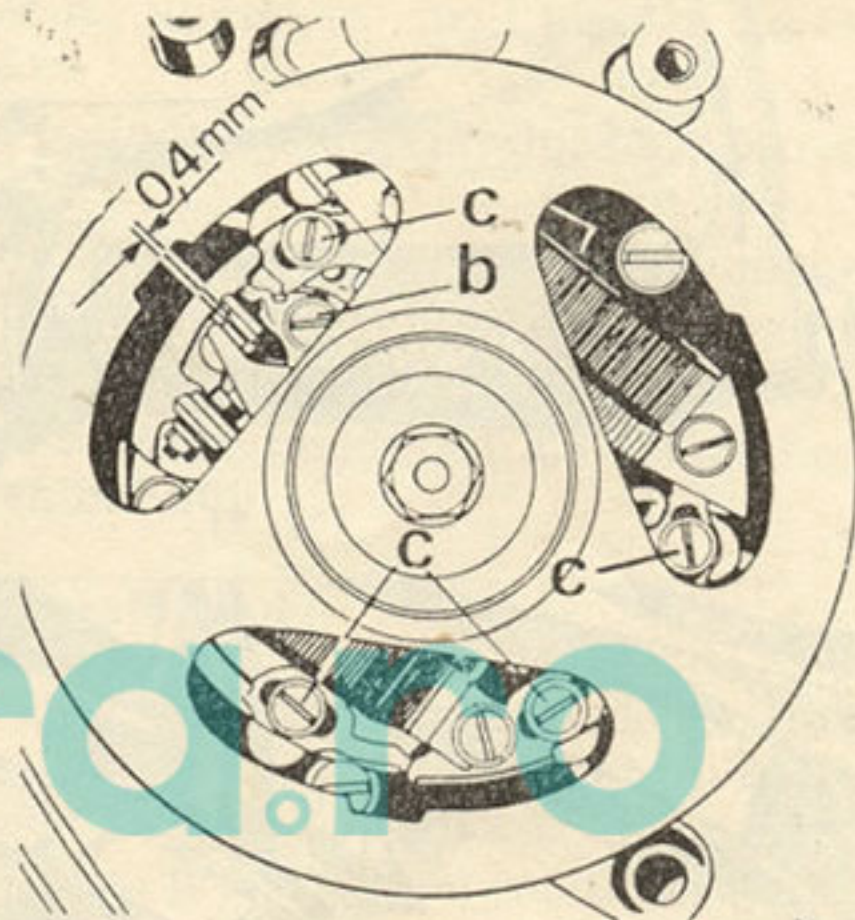


Fig. 20

acelor de ceasornic, avansul se mărește (contactele se vor deschide mai devreme).

4. După reglare strângeți bine toate șuruburile și apoi verificați din nou distanța între contactele ruptorului precum și momentul aprinderii.

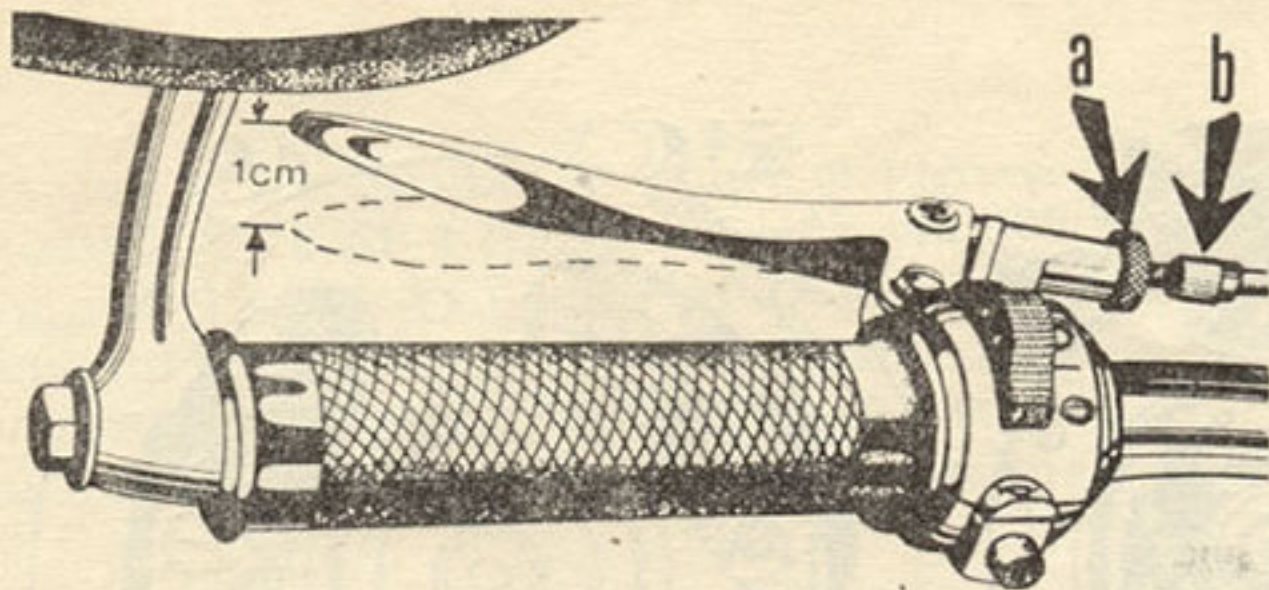


Fig. 21

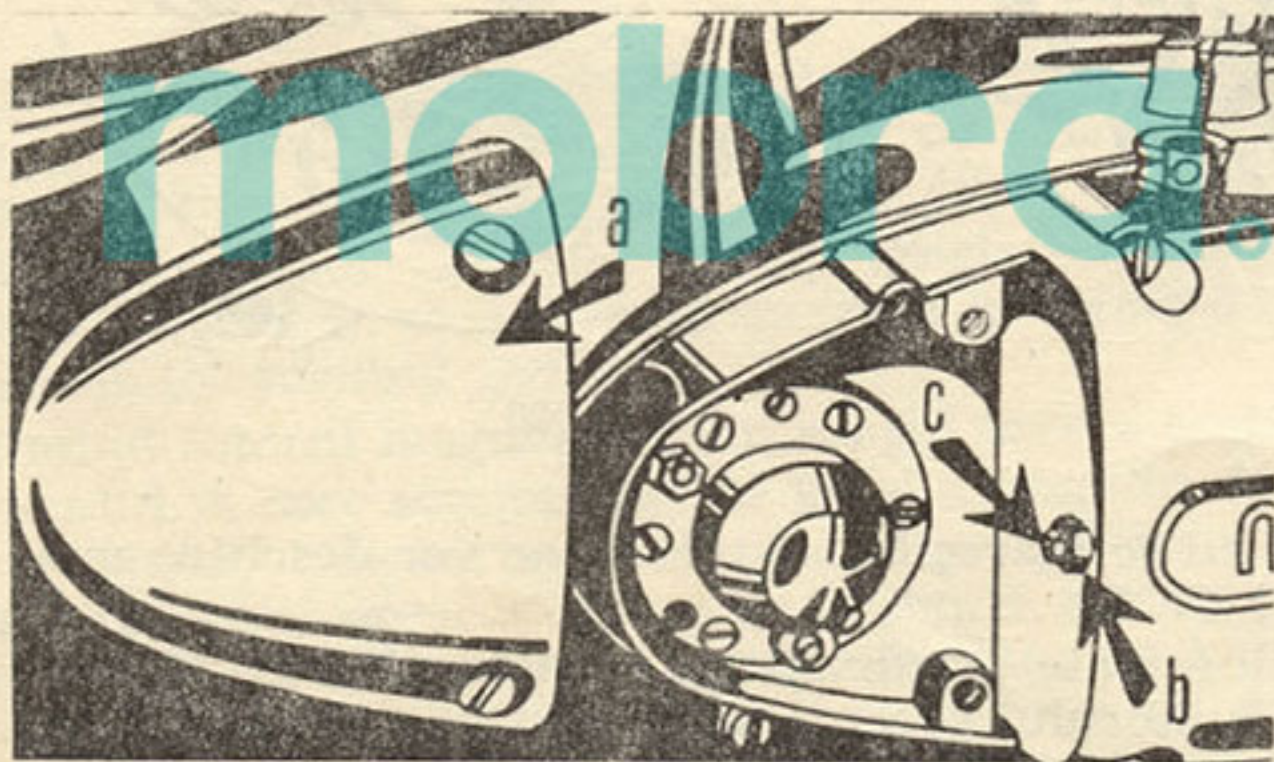


Fig. 22

## Verificarea și reglarea ambreiajului

1. Jocul normal al manetei ambreiajului în stare liberă trebuie să fie 10 mm măsurat la capătul manetei (fig. 21). Pentru reglarea ambreiajului înălțurați capacul „a” (fig. 22) slăbiți piulița „b” și apoi strângeți șurubul „c” pînă simțiți că opune rezistență.
2. Deșurubați  $1/4$ — $1/2$  ture șurubul „c” și blocați-l strîngînd piulița „b”.
3. Slăbiți piulița „a” (fig. 21) și reglați șurubul „b” pînă cînd maneta va avea cursa liberă de 1 cm.

Operațiile de la pct. 1 și 2 se execută numai în cazul în care nu este suficient reglajul de la pct. 3. Urmăriți ca :

- motorul să pornească ușor, fără patinarea ambreiajului la acționarea pedalei de pornire.
- la cuplarea vitezei I-a motoreta să nu tindă să pornească, maneta ambreiajului fiind apropiată de mâner.
- motoreta să pornească lin când eliberați maneta ambreiajului.
- la sarcini și viteze mari să nu se sesizeze pendulări ale turației motorului la o viteză constantă a vehiculului.

### Reglarea carburatorului

Motoarele se livrează cu carburatoarele reglate la bancul de probă în uzina producătoare, având poziția acului de dozaj al benzinei în canalul 2 de sus, iar șurubul de dozaj al aerului „a” 3—4 rotații deșurubat.

În funcție de starea de uzură a motorului, precum și de condițiile atmosferice și altitudinea unde este exploatat motorul acest reglaj se poate modifica.

Reglarea carburatorului se face după o încălzire prealabilă a motorului, acționînd asupra șurubului de dozaj al aerului „a” precum și a șurubului de tamponare a șibărului „b” astfel :

1. Acționînd asupra șurubului „b” reglați turația motorului la 2 000 rot./min.

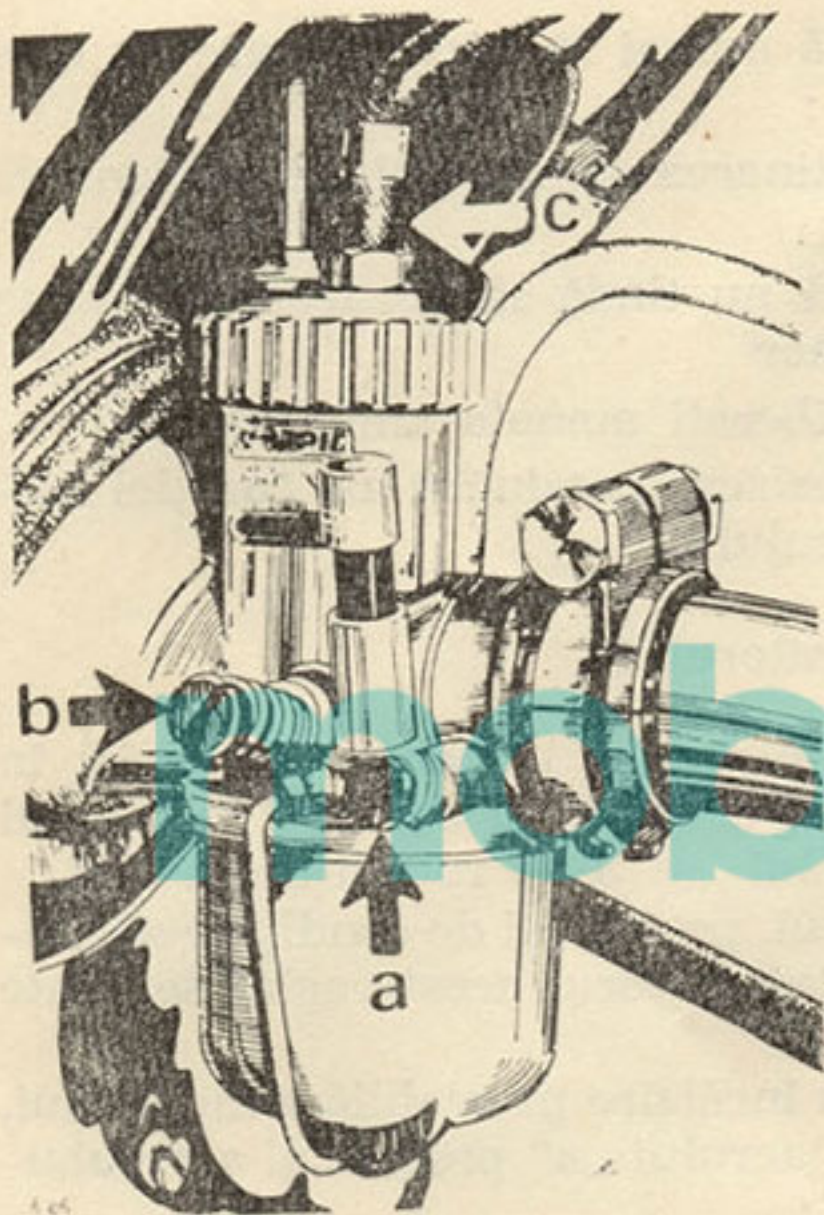


Fig. 23

2. Căutați poziția șurubului de aer „a” pentru care motorul se rotește cu turația cea mai mare, avînd și un mers regulat (rotind la dreapta șurubul „a”, amestecul devine mai bogat, rotind la stînga, devine mai sărac).
3. Readuceți turația motorului la 2 000 rot./min., acționînd asupra șurubului „b”.
4. Repetați operațiunile de la pct. 2 și 3 pînă la obținerea unui mers uniform al motorului la turația de 2 000 rot./min.
5. Este greșit a se regla turația de mers în gol de la șurubul de reglare „c” a jocului cablului de accelerație. Pentru aceasta se va folosi în exclusivitate numai șurubul de tamponare a șibărului „b”. Șuru-

bul de reglare „c” se va regla astfel ca pentru poziția de mers în gol a șibăru-  
lui (mînerul accele-  
rator rotit complet în  
sens invers celui in-  
dicat în fig. 6), că-  
mașa cablului să aibă  
o cursă liberă de  
0,5—1 mm.

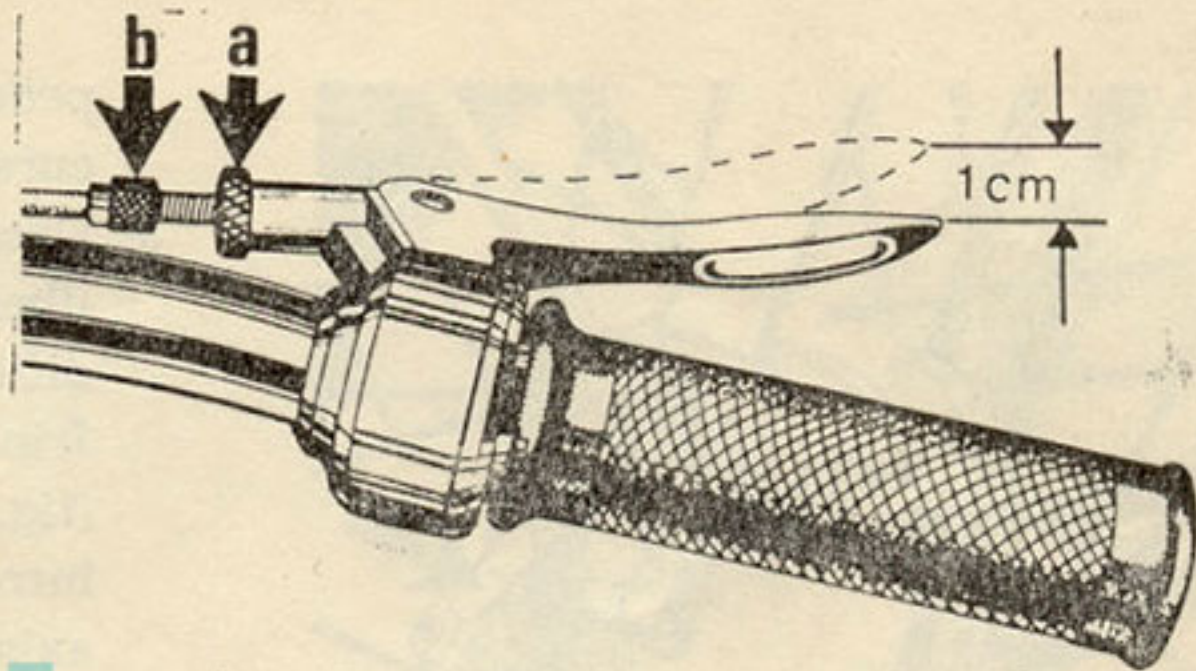


Fig. 24

### Reglarea frînelor

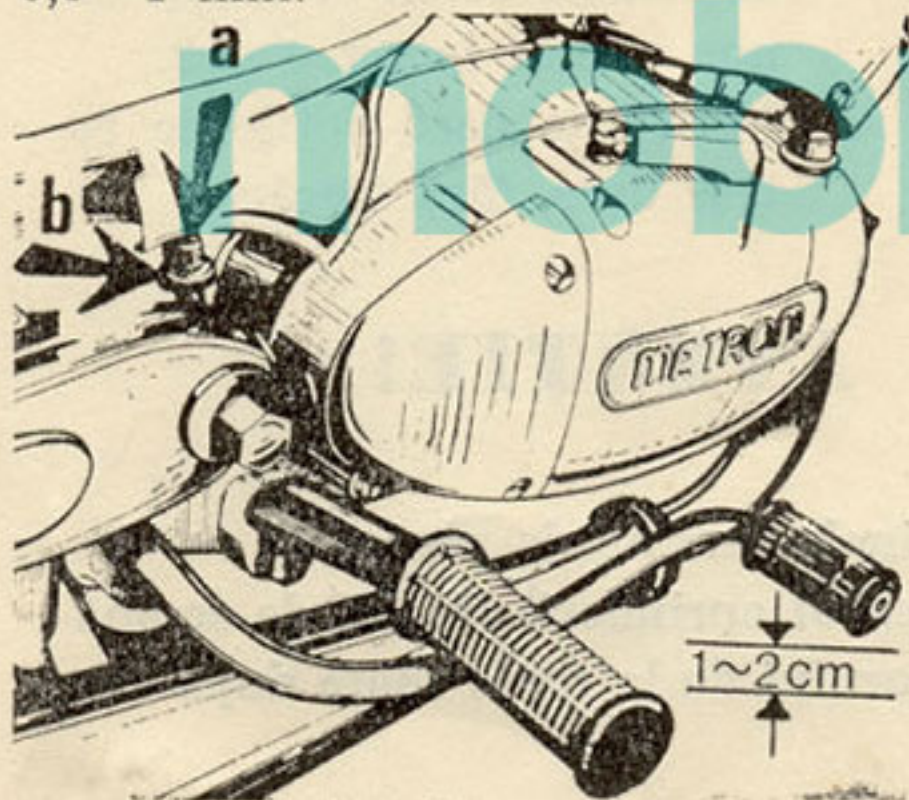


Fig. 25

1. Pentru reglarea frînei față slăbiți piulița „a” (fig. 24) și reglați șurubul „b” pînă cînd maneta de frînă va avea o cursă liberă de cca. 1 cm, apoi blocați piulița „a”.
2. Pentru reglarea frînei spate slăbiți piulița „a” (fig. 25) și reglați șurubul „b” pînă cînd

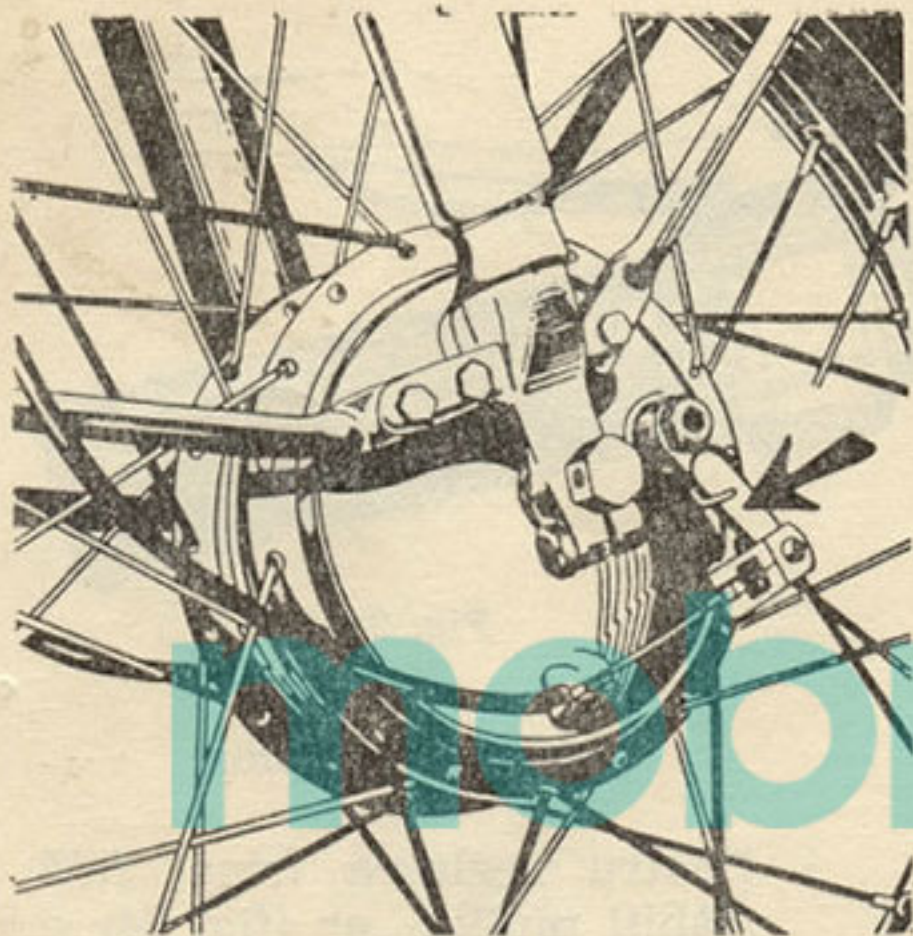


Fig. 26

pedala de frână va avea o cursă liberă de 1—2 cm.

3. Dacă nu puteți obține cursele libere prescrise mai sus, modificați poziția pîrghiilor de frână de la roți (fig. 26) și „f” (fig. 27), prin montare pe ax într-o poziție vecină cu cea existentă; acum efectuați din nou cele de la pct. 1 și 2.
4. Verificați dacă roțile se rotesc ușor, fără frecări.

## ATENȚIE!

Frîna înseamnă securitate. Verificați frînele înainte de plecare. După reglarea frinei spate reglați momentul aprinderii lămpii de semnalizare a frînării prin reglarea întrerupătorului de la roata spate după cum urmează :

1. Rotiți întrerupătorul principal în poziția 2 „mers ziua“.
2. Îndepărtați căpăcelul „a“ și piulița „b“ din (fig. 27).
3. Slăbiți piulița „c“.
4. Rotiți șurubul „d“ în sensul indicat în (fig. 27) pînă cînd se aprinde lampa de semnalizare a frînării.

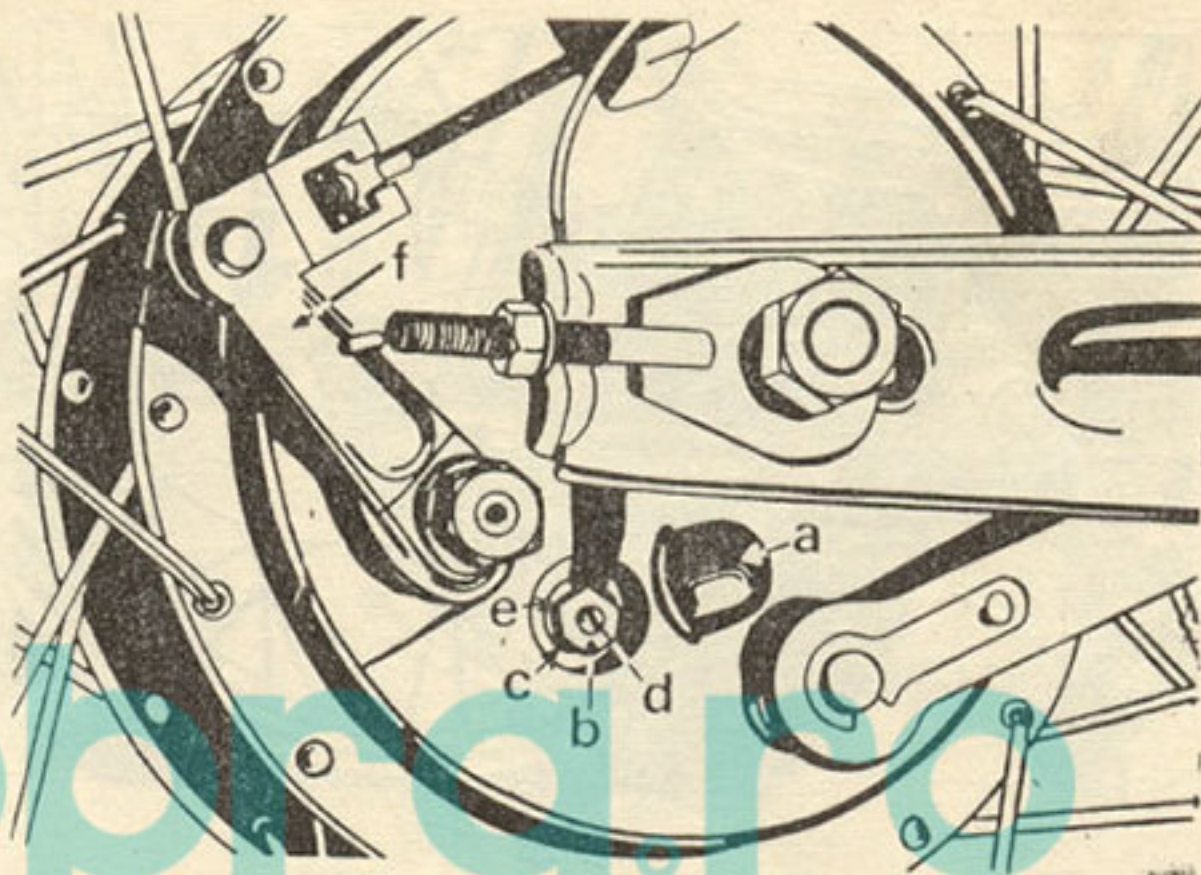


Fig. 27

5. Rotiți apoi în sens invers șurubul „d“ cu cca. 1/8 ture și blocați-l strîngînd piulița „c“. Lampa de semnalizare a frînării se va stinge.
6. Verificați dacă la acționarea moderată a comenzii frînei spate, lampa de semnalizare a frînării se aprinde. După eliberarea comenzii, lampa trebuie să se stingă.



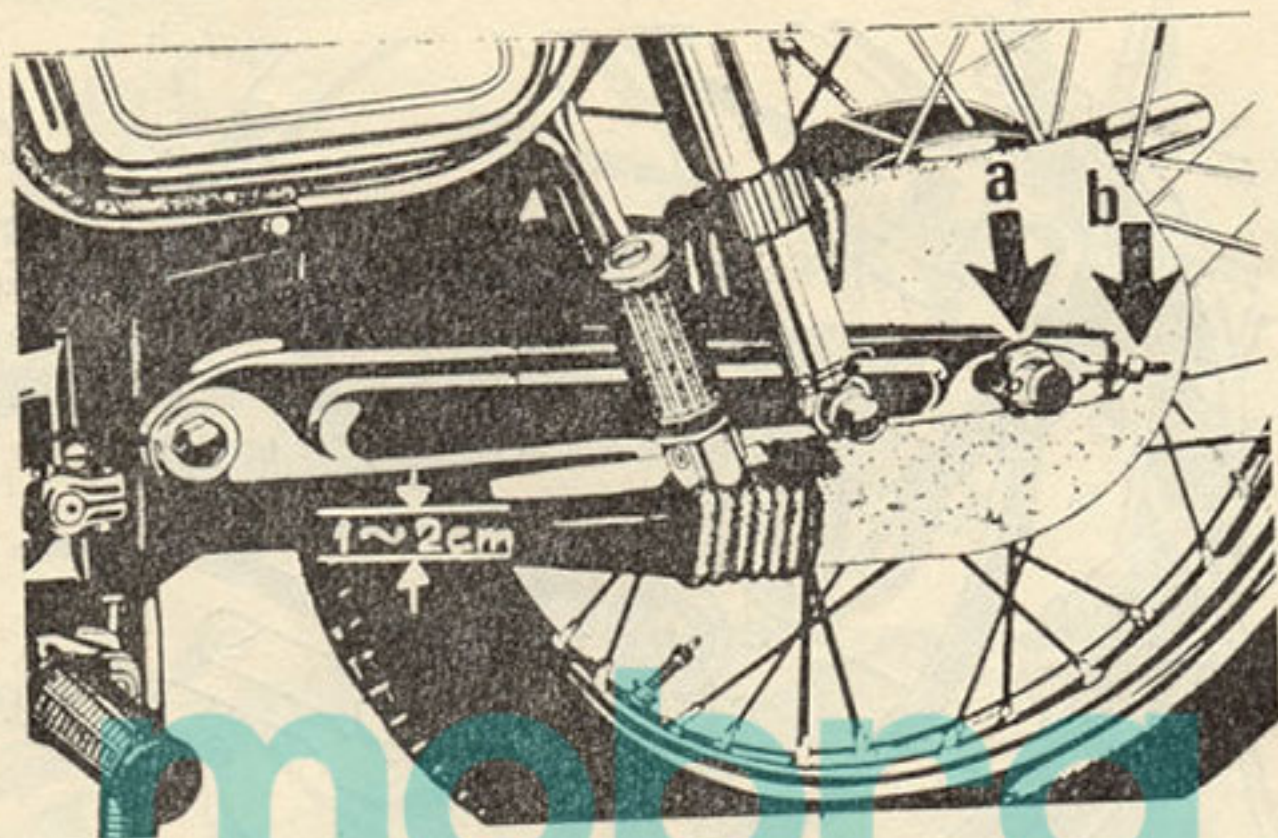


Fig. 28

7. Strângeți piulița „b” peste papucul conductorului „e” fără a schimba poziția șurubului de reglaj „d”, apoi montați căpăcelul „a”.

### Reglarea întinderii lanțului

1. Slăbiți piulița axului roții aflată pe partea dreaptă a motoretei (nu se vede în fig. 28) precum și piulița „a”.
2. Strângeți piulița „b” pînă cînd lanțul se poate deplasa pe verticală doar 1—2 cm. Învîrțiți încet roata spate pentru a verifica dacă în alte poziții lanțul nu este prea strîns.
3. Strângeți piulița „a” și apoi piulița axului roții avînd grijă ca roțile să fie aliniată; în acest fel motoreta va avea o bună ținută de drum.

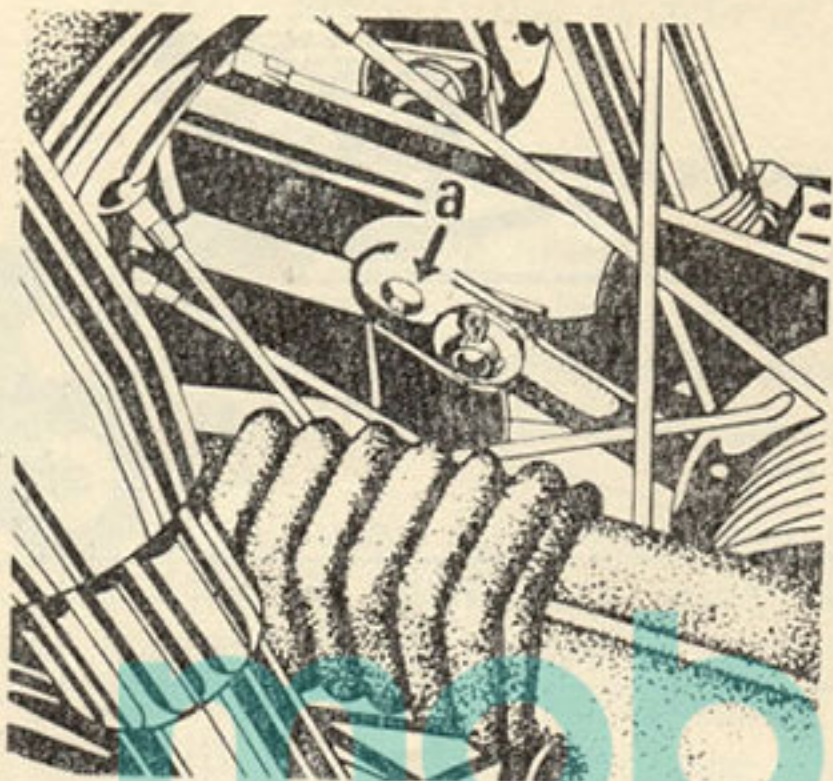


Fig. 29

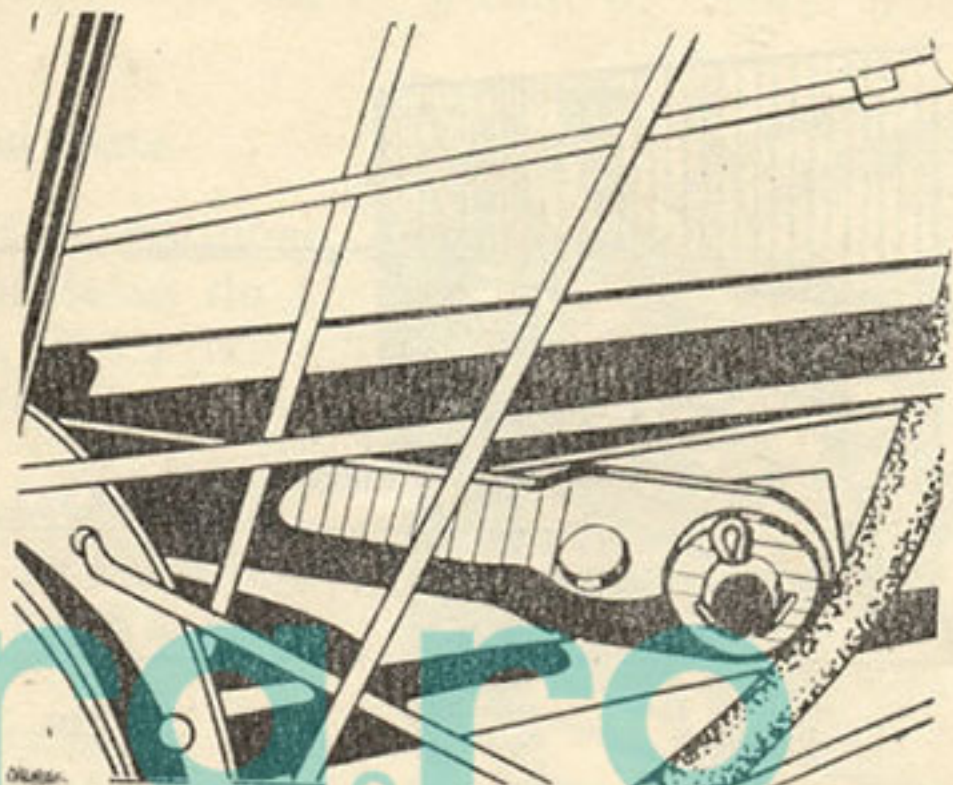


Fig. 30

4. Blocați moderat piulițele „b“ de pe partea dreaptă și stângă a motoretei.
5. Verificați din nou întinderea lanțului.

Tirantul frânei spate se montează ca în fig. 29 când lanțul este nou. După ce se depășește jumătatea domeniului de reglaj a întinderii lanțului spre spate de către axul roții, se montează tirantul introducând bolțul în gaura „a“.

Tirantul frânei față se montează totdeauna ca în fig. 30.

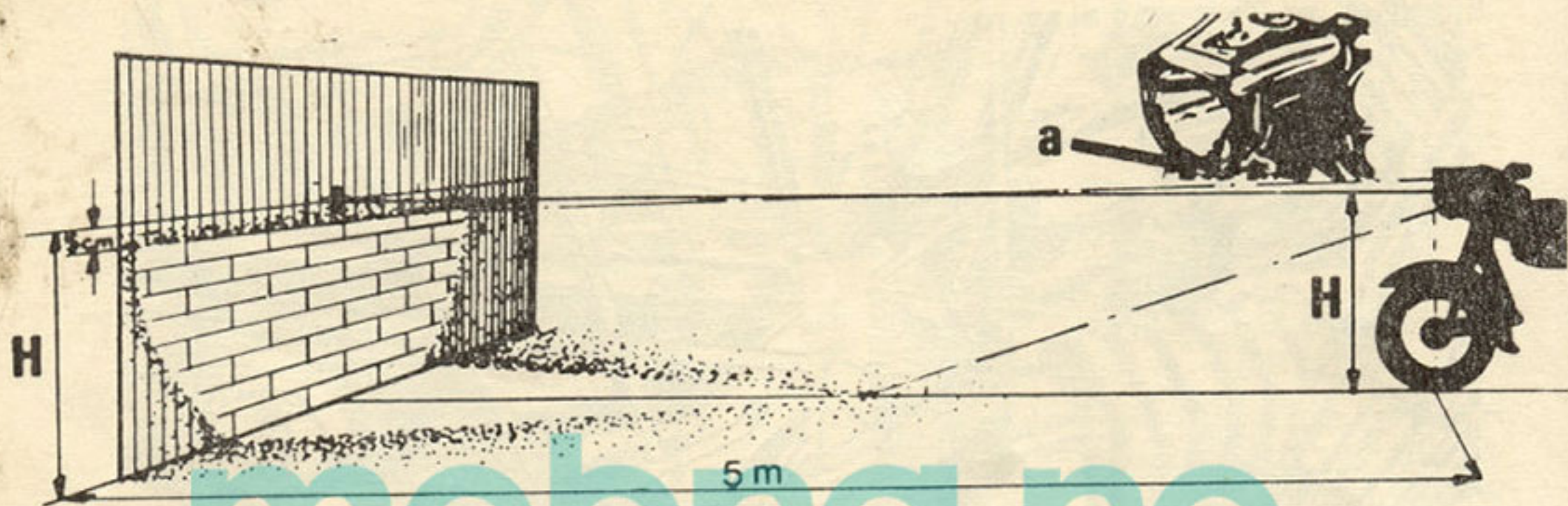


Fig. 31

### Reglarea farului

Pentru a regla înălțimea fasciculului luminos acționați asupra șurubului de reglaj „a” din fig. 31 (rotind la dreapta, fasciculul coboară, rotind la stînga, fasciculul se ridică).

1. Verificați presiunea în pneuri.
2. Așezați motoreta pe roți, pe o suprafață dreaptă, la 5 m. în fața unui perete, ca în fig. 31.
3. Porniți motorul și aprindeți lumina de întîlnire (fază scurtă). Limita superioară a porțiunii luminate trebuie să se afle la 5 cm. sub punctul

de pe perete situat la aceeași înălțime de sol ca și centrul farului (cota „H” din fig. 31).

### Reglarea rigidității suspensiei spate

Motoreta dv. vă oferă un confort excepțional asigurat între altele și de posibilitatea de a regla rigiditatea suspensiei spate, fără a diminua cursa roții, printr-o manevră extrem de simplă.

1. Ridicați ușor cu o mână de șaua motoretei, pentru ca suspensia spate să se destindă complet (dacă motoreta este pe cric, această operație nu mai este necesară).
2. Rotiți mânerul de reglare ale ambelor suspensii în sensul I dacă mergeți singur pe motoretă și în sensul II dacă sînteți însoțit. Cursa mânerelor de reglare între cele două poziții extreme este de  $60^\circ$ .

## ATENȚIE!

Nu circulați cu mânerul de reglare în poziții diferite, deoarece stabilitatea motoretei precum și durabilitatea diferitelor organe vor avea de suferit.

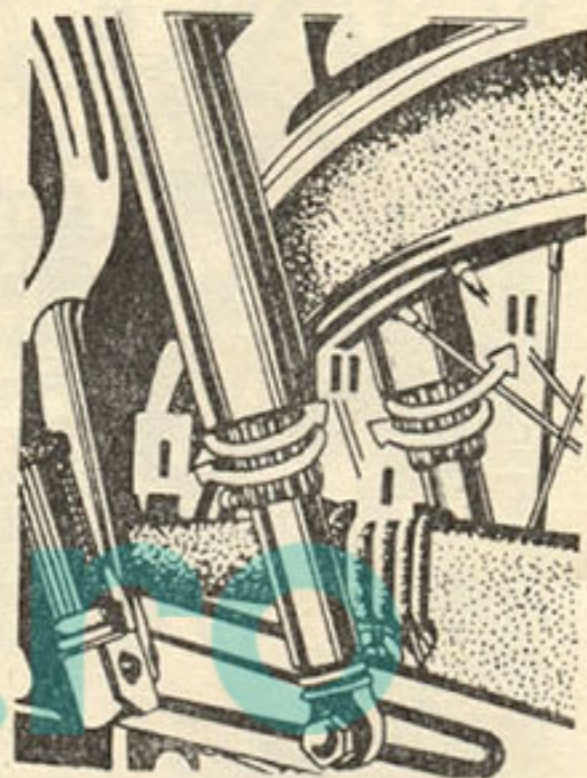


Fig. 32

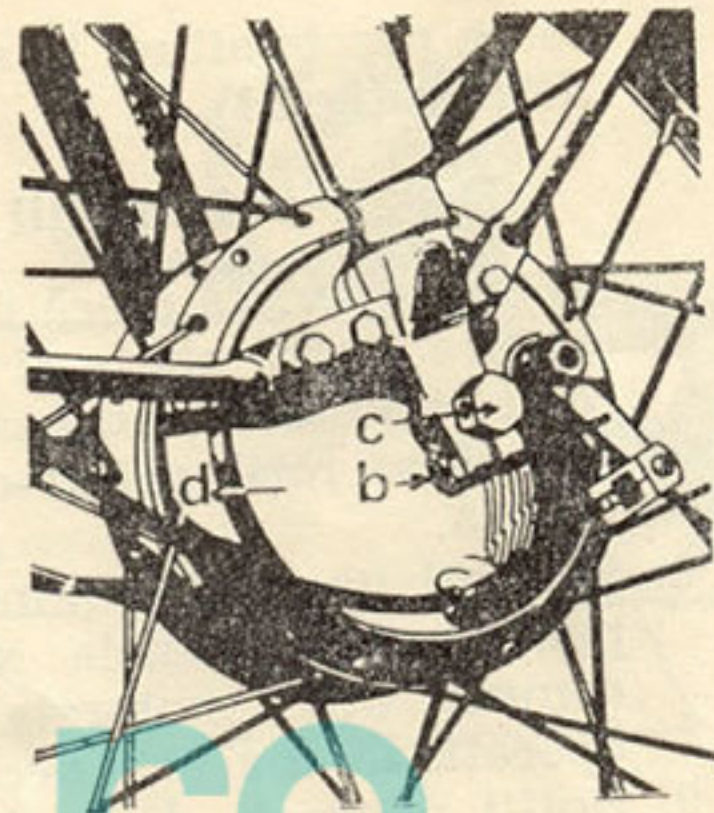
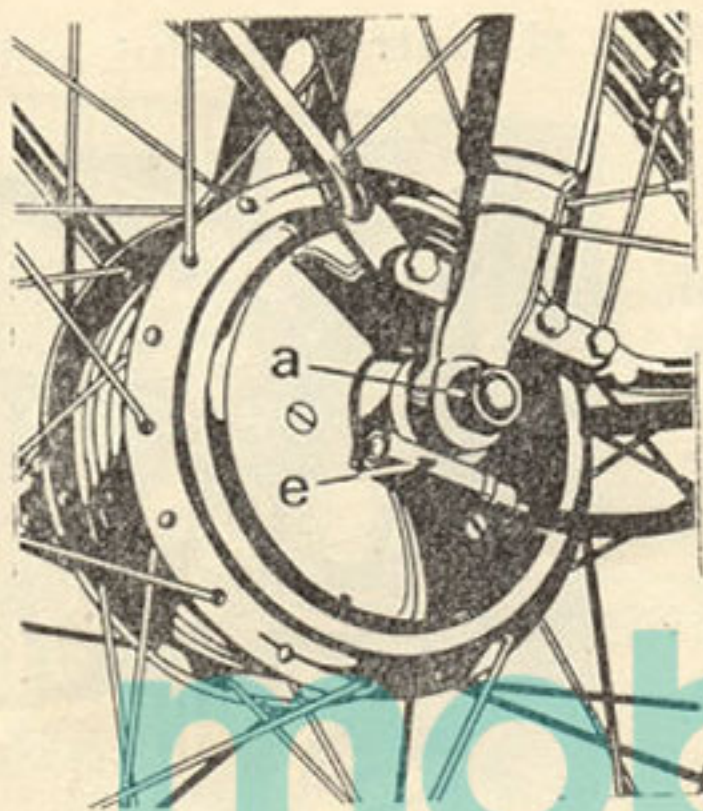


Fig. 33

### Schimbarea roților

Roțile motoretei dv. sînt interschimbabile, fapt ce reduce la minimum numărul operațiilor necesare schimbării pneurilor între ele în vederea uniformizării uzurii.

Pentru a demonta roata față procedați astfel :

1. Așezați motoreta pe cric.
2. Demontați piulița „a” din fig. 33.

3. Stabiliți șurubul „b“.
4. Scoateți axul roții „c“.
5. Scoateți roata după ce ați îndepărtat capacul portsaboți de frână „d“ și reductorul vitezometrului „e“.

Pentru a demonta roata spate :

1. Desfaceți siguranța „a“ din (fig. 34) și înlăturați tirantul „b“.
  2. Deșurubați piulița „c“.
  3. Scoateți axul roții „d“.
  4. Scoateți roata după ce ați îndepărtat capacul port saboți de frână „e“.
- La schimbarea roților este necesară și schimbarea capacelor de frână.

### Curățarea bujiei

Dacă electrozii bujiei sînt murdari, umezi sau încărcăți de calamină, nu se poate produce o aprindere bună.

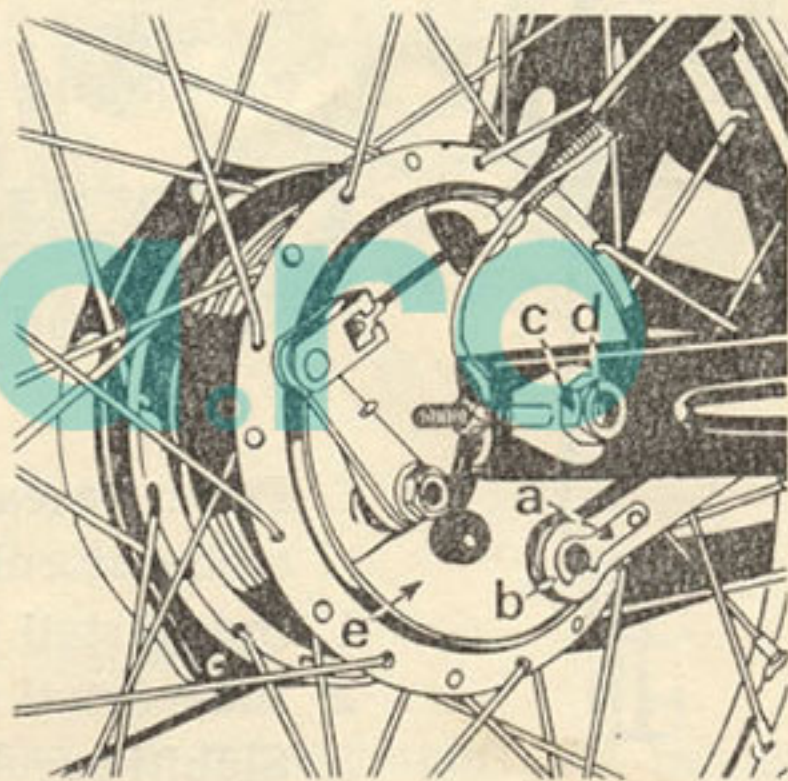


Fig. 34



Fig. 35

Curățarea bujiei se face corect și cu ușurință la un aparat destinat special acestui scop, prin sablare cu nisip fin. În lipsa acestui aparat, folosiți pentru curățire un ac sau un fir metalic.

Spălați bine bujia cu benzină și uscați-o cu o bucată de pânză.

Distanța între electrozii bujiei trebuie să fie de 0,5 mm (fig. 35).

## ATENȚIE!

Nu curățați electrozii bujiei cu ajutorul flăcării.

### Curățarea filtrului de aer

Pentru această operațiune este necesar să demontați carburatorul de pe motor procedând astfel :

1. Îndepărtați capota motor dreapta „a” din fig. 36.
2. Îndepărtați tubul pentru benzină „b”.
3. Slăbiți șurubul „c”.
4. Scoateți carburatorul de pe cotul său „d” și apoi din tubul de aspirație „e”.

5. Îndepărtați clema „f”.
6. Scoateți elementul filtrant „g” și clătiți-l în benzină.
7. Aveți grijă ca să asigurați poziția verticală a carburatorului la montarea acestuia pe cot.

### Curățarea filtrului de benzină

1. Goliți rezervorul de benzină.
2. Slăbiți piulița „a” rotind-o în sensul indicat în fig. 37.
3. Scoateți robinetul și curățați filtrul de impuritățile depuse.
4. Folosiți acest prilej pentru a curăța și rezervorul de benzină.

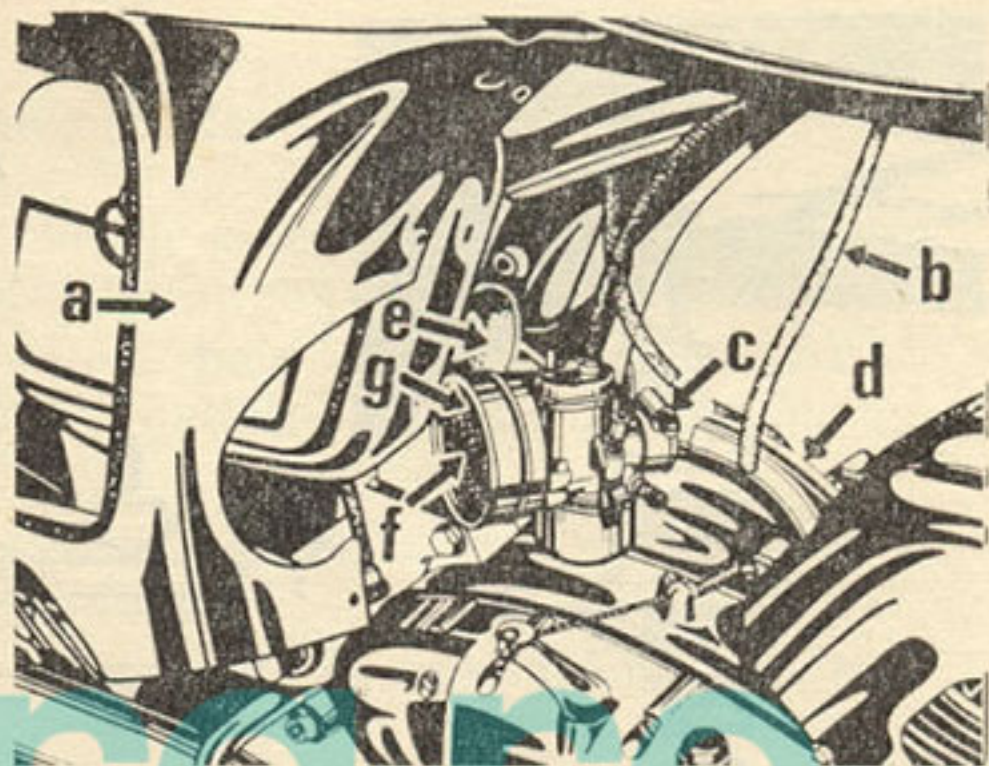


Fig. 36

### Curățarea tobei de eșapament

Menținerea curată a tobei de eșapament are mare importanță pentru funcționarea normală a motorului.

1. Demontați piulița „a” din fig. 38.



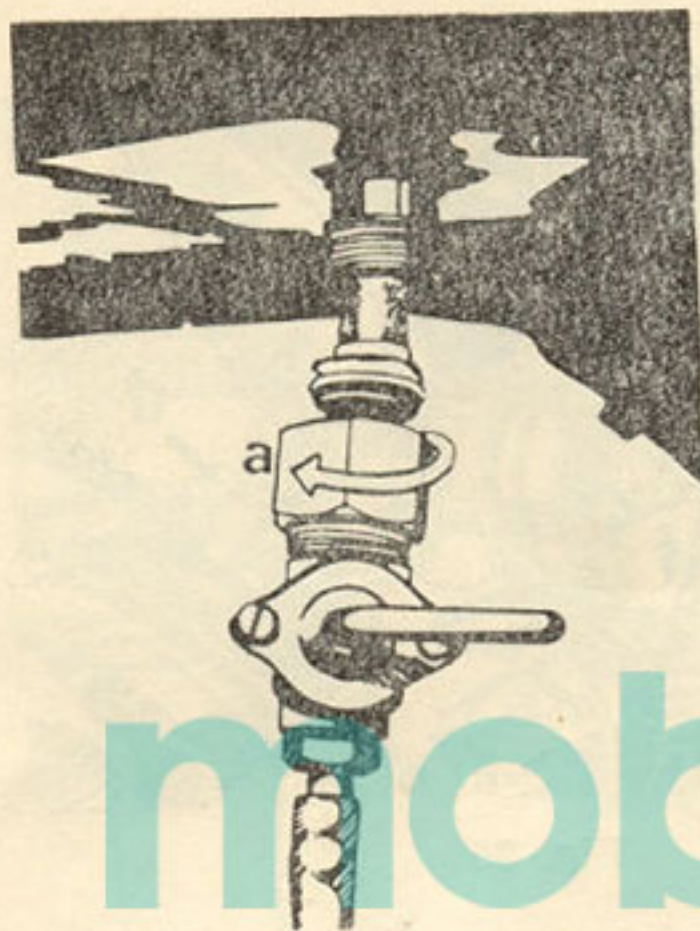


Fig. 37

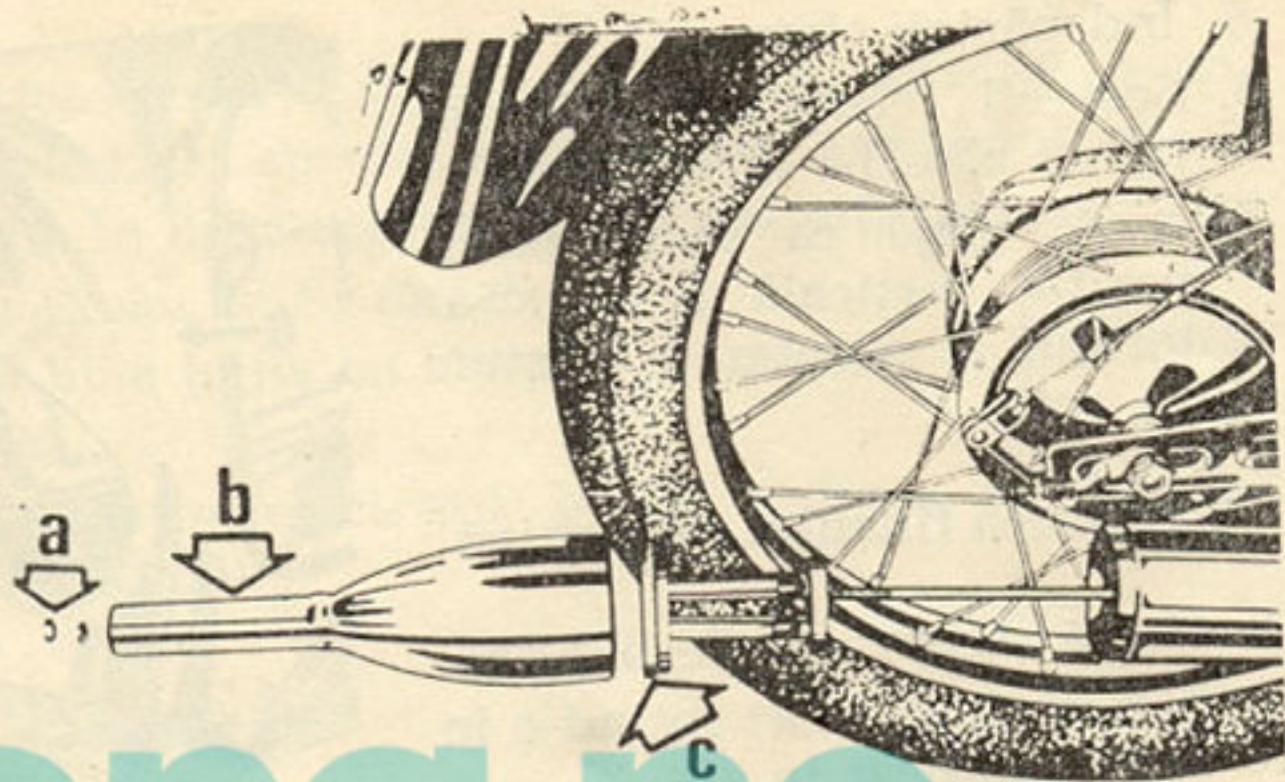


Fig. 38

2. Îndepărtați gura de ieșire „b“.
3. Scoateți labirintul „c“.
4. Curățați cu grijă depunerile și spălați piesele în benzină.
5. La montaj așezați cu grijă garniturile de azbest sau mai bine, înlocuiți-le cu altele noi.

## Curățarea și ungerea lanțului

1. Demontați lanțul și lăsați-l într-o baie de petrol sau benzină cca. 2 ore; apoi periați-l bine și agitați-l; clătiți lanțul cu benzină curată.
2. Odată lanțul uscat, introduceți-l într-o baie de ulei T 10003 STAS 753—49 avînd temperatura de 100°C și agitați-l timp de 30 minute.
3. Lăsați să curgă surplusul de ulei.
4. Spălați burdufurile protectoare în petrol sau benzină și lăsați-le să se usuce.
5. Montați lanțul avînd grijă să așezați siguranța cu capătul închis îndreptat în direcția de mers a lanțului.

## Ungerea cablurilor de comandă

1. Pentru ungerea cablurilor de comandă picurați cîteva picături de ulei rafinat 405 STAS 751—49 la capătul superior al cablurilor și lăsați să se scurgă.
2. Evitați ungerea abundentă a cablurilor de comandă.

## Ungerea articulațiilor furcii spate

1. Demontați piulița „a” (fig. 39) apoi îndepărtați siguranța „b”, căpăcelul „c” și inelul de etanșare „d”.

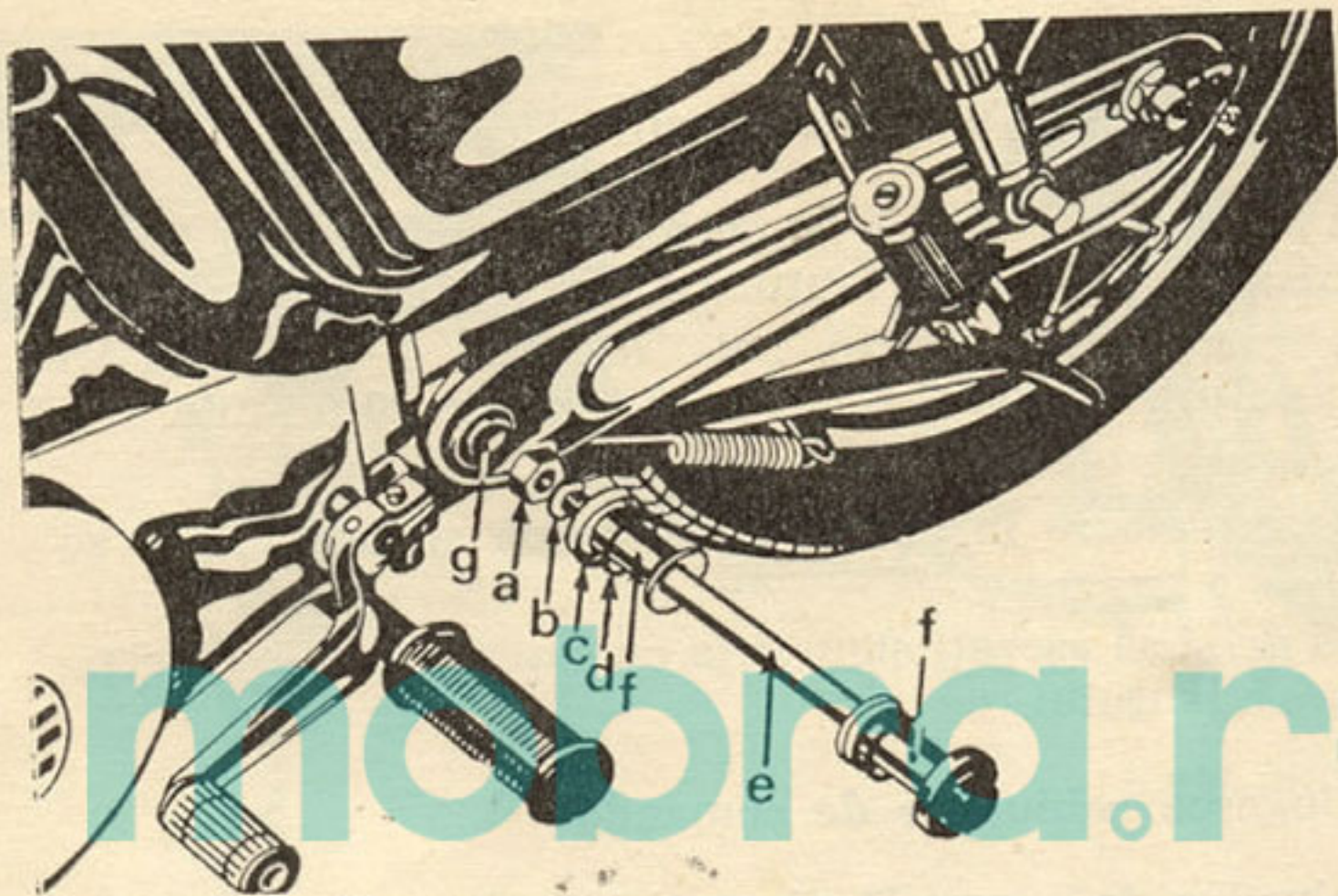


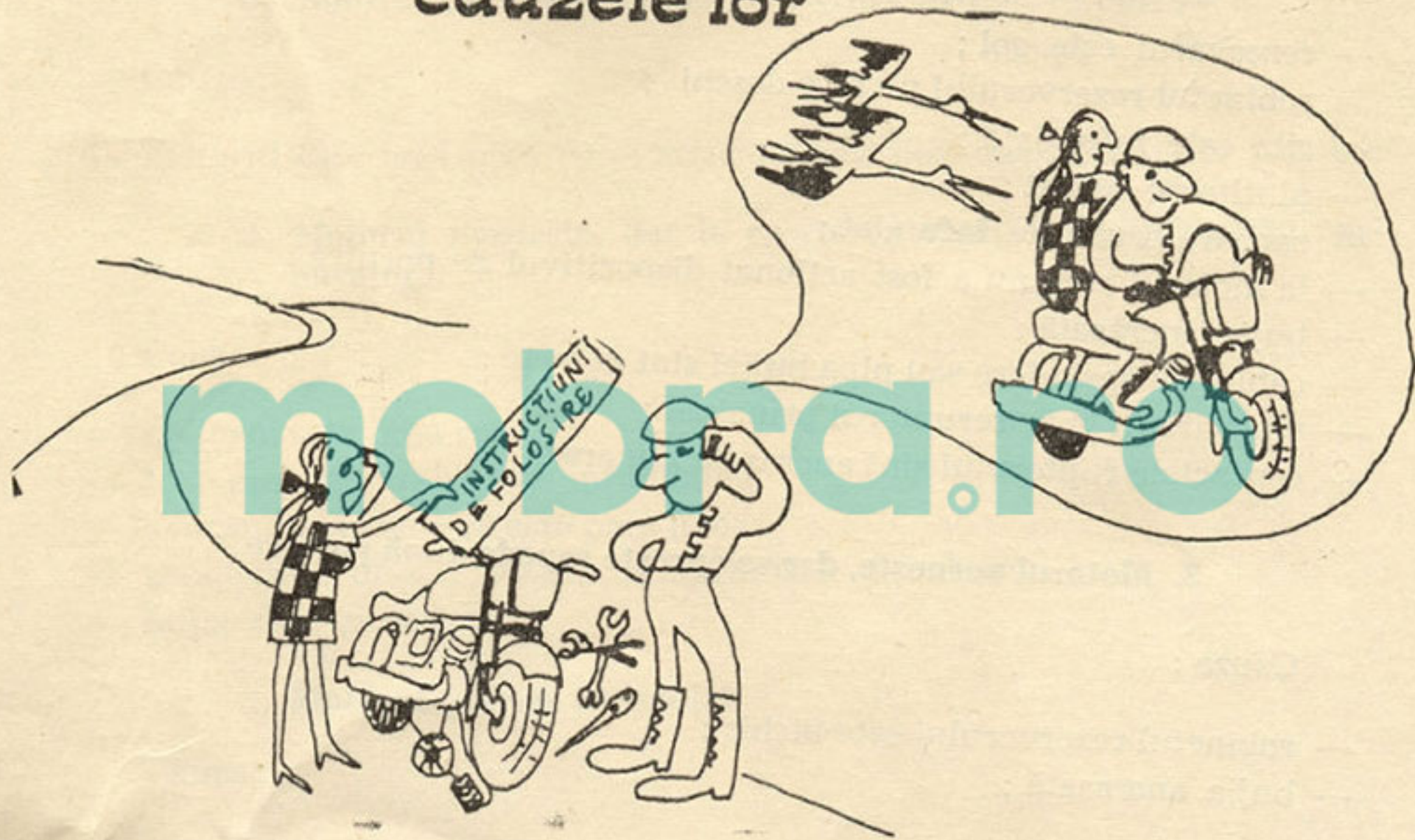
Fig. 39

2. Scoateți axul „e” și apoi bușele interioare „f”.
3. Spălați toate piesele în petrol sau benzină inclusiv suprafețele interioare ale bușelor „g”, din brațele furcilor.
4. Ungeți cu unsoare consistentă U 75 STAS 562-55 suprafețele exterioare ale bușelor „f”

și cele interioare ale bușelor „g”, apoi montați articulațiile.

5. Aveți grijă ca la strângerea piuliței „a” să nu striviți inelele „d”.

# Defecțiuni întâmplătoare și cauzele lor



## 1. Motorul nu pornește

Cauze :

- rezervorul este gol ;
- robinetul rezervorului nu este deschis ;
- sita este înfundată ;
- plutitorul blocat ;
- carburatorul este înfundat ;
- la motorul rece nu a fost acționat dispozitivul de pornire ;
- bujia ancrasată ;
- cablul de aprindere sau pipa bujiei sînt defecte ;
- scurtcircuit la întreruptorul principal ;
- contactele ruptorului sînt ancrasate sau arse.

## 2. Motorul pornește, dar se oprește repede după pornire

Cauze :

- robinetul rezervorului este închis ;
- bujia ancrasată ;

### 3. Motorul pornește, dar la accelerare bruscă se oprește

Cauze :

- motorul este încă prea rece; acționați din nou dispozitivul de pornire.

### 4. Motorul pornește, dar la creșterea turației dă rateuri în carburator

Cauze :

- motorul este prea rece ;
- toba eșapamentului este înfundată ;
- avansul la aprindere este prea mic ;
- condensatorul sau bobina de aprindere sînt defecte ;
- bujia este ancrasată.

### 5. Motorul merge neregulat

Cauze :

- filtrul de aer este murdar ;
- bujia este ancrasată ;

- aprinderea este defectă ;
- cablul de aprindere nu este bine fixat de bujie ;
- carburatorul este înfundat.

## 6. Motorul nu se turează și scoate fum abundent pe eșapament

Cauze :

- filtrul de aer este murdar ;
- plutitorul carburatorului este blocat ;
- amestecul carburant este bogat în ulei ;
- simeringuri defecte ;
- eșapamentul înfundat cu ulei.

## 7. Motorul detonează

Cauze :

- pe piston s-a depus calamină ;
- combustibil cu cifră octanică inferioară valorii CO/R 90 ;
- avansul la aprindere este prea mare.

## 8. Motorul se încălzește exagerat

Cauze :

- amestec aer-benzină sărac ;
- avansul la aprindere necorespunzător ;
- procentul de ulei în combustibil este prea mic sau calitatea este necorespunzătoare ;
- toba de eșapament înfundată ;
- aripioarele de răcire ale motorului sînt foarte murdare.

## 9. La mersul cu viteză apropiată de cea maximă motorul pendulează (trece succesiv de la turații mari la turații mici)

Cauze :

- ambreiajul patinează datorită reglajului necorespunzător ;
- uzură prea mare a discurilor ambreiajului ;
- arcurile ambreiajului slăbite sau rupte.

## 10. Putere scăzută

Cauze :

- avans la aprindere insuficient ;
- filtrul de aer murdar ;



- canalul de evacuare din cilindru și țeava de eșapament sînt îngustate prin depuneri ;
- carburatorul este înfundat ;
- segmentii sînt blocați în canalele pistonului; sau au uzură prea mare.

### 11. Motorul merge în „4 timpi“

Cauze :

- amestecul ulei-benzină necorespunzător ca proporție ;
- jiglerul principal al carburatorului prea mare ;
- acul plutitorului nu este etanș ;
- filtrul de aer murdar ;
- momentul de aprindere reglat greșit.

### 12. Consum de combustibil prea ridicat

Cauze :

- rezervorul de combustibil și conductele au fisuri sau pori ;
- jiglerul carburatorului prea mare ;
- momentul aprinderii reglat tîrziu ;
- eșapamentul strangulat prin depunere de calamină.