

M. M. C. S.

UZINELLE DE BICICLETE ȘI MOTORETE  
„3 MARTIE” ZARNEȘTI

---

# INSTRUCȚIUNI

PENTRU ÎNTREȚINEREA ȘI  
POLOSIREA MOTORETEI

**motorpati.ro**

EDIȚIA  
1883

---

M. M. C. M.

UZINELE DE BICICLETE ȘI MOTORETE  
„6 MARTIE” ZĂRNEȘTI

---

## INSTRUCTIUNI

PENTRU ÎNTREȚINEREA ȘI  
FOLOSIREA MOTORETEI

CARPATI

N<sup>o</sup> 7-920 Buc.

---

EDITIA 1963

---

**mobra.ro**

## *CUMPARATORI,*

Motoreta „Carpați” este o motoretă românească, concepută și realizată ținând cont de condițiile de folosire din țara noastră, precum și de gusturile cele mai pretențioase.

Motoreta „Carpați” are multe îmbunătățiri tehnice și estetice, prin comparație cu alte tipuri de motorete.

Pentru îmbunătățirea pe mai departe a acestui produs, vă rugăm să ne comunicați propunerile și observațiile dumneavoastră.

Pentru a vă putea folosi cît mai mult și fără deranjamente, vă recomandăm să țineți seama de indicațiile cuprinse în prezentele instrucțiuni.

*Respectați legile circulației!*

**UZINELE „6 MARTIE” ZĂRNEȘTI**  
**— B R A Ş O V —**

**mobra.ro**

## CUPRINSUL

- 1 Caracteristici tehnice mai importante.
- 2 Indicații pentru utilizare.
  - 2.1. Organe principale ce se manevrează de către conducători.
  - 2.2. Umplerea rezervorului cu combustibil.
  - 2.3. Reguli pentru folosirea motoretei.
    - a. Pornirea motorului.
    - b. Pornirea motoretei (demararea).
    - c. Schimbarea vitezei (de la I la a II-a).
    - d. Revenirea la viteza I.
    - e. Reducerea vitezei.
    - f. Oprirea.
    - g. Pornirea din nou.
    - h. Oprirea motorului.
    - i. Coborîrea pantelor.
  - 2.4. Rödajul.
  - 2.5. Iluminatul.
  - 2.6. Pernă.
  - 2.7. Suport basculant.
  - 2.8. Reglajul nivelului ghidonului.
  - 2.9. Suspensia telescopică.
- 3. Indicații pentru întreținerea și reglajul motoretei.
  - 3.1. Schema de întreținere.
  - 3.2. Ungerea lagărelor și cablurilor.
  - 3.3. Verificarea și reglarea ambreiajului.

- 3.4. Verificarea nivelului și schimbarea uleiului la cutia de viteze.
  - 3.5. Verificarea și reglarea frînelor.
    - a. Frîna față.
    - b. Frîna spate.
  - 3.6. Verificarea și reglarea amortizorului telescopic.
  - 3.7. Verificarea și reglarea schimbătorului de viteze.
  - 3.8. Verificarea întinderii lanțului, curățirea și ungherea lui.
  - 3.9. Verificarea și reglarea ghidonului și direcției.
  - 3.10. Verificarea și reglarea butucului roții față.
  - 3.11. Verificarea și reglarea butucului roții spate.
  - 3.12. Alinierea roșilor.
  - 3.13. Demontarea și montarea apărătorii de lanț.
  - 3.14. Curățirea eșapamentului.
  - 3.15. Curățirea filtrului de aer.
  - 3.16. Reglajul și curățirea carburatorului.
  - 3.17. Verificarea distanței dintre electrozii bujiei.
- 4. Penele de motor și remedierea lor.
  - 5. Scule și unelte (pentru reparat pe parcurs sau la domiciliu).

## **1. CARACTERISTICI TEHNICE MAI IMPORTANTE.**

- 1.1. Tip — Carpați cu motor „Metrom“ M. 103 în 2 timpi cu piston plat și răcire cu aer.
- 1.2. Cilindree — 68 cm<sup>3</sup>.
- 1.3. Diametrul pisto-  
nului — 45 mm.
- 1.4. Cursa pistonului — 42 mm.
- 1.5. Raport de compre-  
sie — 7 : 1.
- 1.6. Puterea maximă — 2,6 CP/5000 rot/min
- 1.7. Puterea de regim — 2,3 CP/4300 rot/min.
- 1.8. Ungerea prin  
amestec în raport  
ulei/benzină — 1/25.
- 1.9. Benzină recoman-  
dată (auto) — STAS 176-53.
- 1.10. Uleiul recomandat — Grupa 400 marcat,  
STAS 751-49.
- 1.11. Capacitatea rezer-  
vorului — 6 litri.
- 1.12. Consumul de ben-  
zină pt. 100 km  
la viteza de regim  
35—40 km/oră — 1,8—2,1 litri/100 km

- mobr.ro**
- 1.13. Instalație electrică
- Aprindere prin magnetou 15/18 W cu bobină de iluminat 6V/18W.
  - Avans la aprindere 3,5 mm înainte de punctul mort superior (P.M.S.)
  - Deschiderea maximă a contactelor de întrerupere 0,4 mm.
  - Bujie M. 14×225 W.
  - Distanța între electrozii bujiei 0,4 mm.
  - Becul de iluminat far Bilux 6 V—15/15 W.
  - Becul de iluminat stopul 6 V/3 W.
  - Claxon de curenț alternativ.
  - Tip „Metrom” orizontal diametrul difuzorului 13 mm, diametrul jiglorului 0,6 mm.
- 1.14. Carburator
- 1.15. Filtru de aer
- Tip uscat cu obturator pentru pornire.
- 1.16. Ambreiaj
- Multidisc în baie de ulei.
- 1.17. Eșapament pentru gaze
- Tobă cu șicane.
- 1.18. Transmisie cu lant
- Lant Gall 12,7 × 5,8 (1/2'' × 5/16'').
  - Nr. dinți pinion : 17.

- 1.18. Transmisie cu lanț — Nr. dinți roată lanț spate: 34.
- Raport de transmisie a roților de lanț: 1/2.
- 1.19. Cantitatea de ulei în cutia de viteze — 0,6 litri (uleiul recomandat pt. cutia de viteze Grupa 400,8—10° E la 50°C. STAS 751-49).
- 1.20. Pornirea motorului — Cu pedală de pornire.
- 1.21. Janta —  $23'' \times 2,25''$ .
- 1.22. Presiunea în camere:  
— roata față — 1,75 atm.  
— roata spate — 1,90 atm.
- 1.23. Suspensia  
roată față — Levier oscilant și resort.  
— roată spate — Telescop cu resort.  
— řa (pernă) — Cu burete.
- 1.24. Viteză maximă — 55 km/oră.
- 1.25. Viteză maximă de regim  
— la viteza I — 16 km/oră.  
— la viteza a II-a — 35—40 km/oră.
- 1.26. Viteză minimă de regim  
— la viteza I — 8 km/oră.  
— la viteza a II-a — 15 km/oră.
- 1.27. Încărcătura utilă — 145 kg.
- 1.28. Greutatea proprie — 53 kg.

## 2. INDICAȚII PENTRU UTILIZARE.

### 2.1. Organe principale ce se manevrează de către conducător.



- 1. Tachometru
- 2. Levier de ambreiaj
- 3. Miner turnat al schimb. de viteze
- 4. Buton de semnaliz.
- 5. Întrerupător de faze
- 6. Robinet de benzină
- 7. Clapă filtru aer
- 8. Suport picior stg.
- 9. Suport basculant

- 10. Întrerup. general
- 11. Levierul frânei de mână
- 12. Miner turnant al accelerării
- 13. Bușonul rezervorului de combustibil
- 14. Împingătorul carburatorului
- 15. Pedală frână spate
- 16. Suport picior dr.
- 17. Pedală de pornire

Fig. 1. Organe de manevrare.

## **2.2. Umplerea rezervorului cu combustibil.**

Se scoate bușonul rezervorului rotindu-l spre stînga. În felul acesta el se eliberează din scaunul lui și poate fi scos (vezi poz. 7, fig. 4).

Amestecul carburant se pregătește într-un vas curat astfel :

- Se toarnă în vas 5 litri benzină obișnuită auto.
- Se toarnă 200 gr ulei grupa 400 peste benzină.
- Se agită bine cu un amestecător.
- Se filtrează totul într-un alt vas, absolut curat, trecînd amestecul printr-o pînză curată.

Robinetul de benzină fiind pe poziție închis (vezi fig. 2), se toarnă benzina în rezervor printr-o pîlnie.

În timpul rodajului se vor folosi 240—260 grame ulei la 5 litri de benzină.

## **2.3. Reguli pentru folosirea motoretei.**

Înainte de a se porni motorul și de a pleca la drum, se vor face următoarele verificări :



Fig. 2. Robinet de benzină.

D. Robinet deschis — fluturele arată în direcția tubului flexibil ; I. Robinetul închis — fluturele arată spre spate.

1. Dacă rezervorul are carburant în dozajul potrivit și în cantitate necesară.
2. Dacă cutia de viteze are ulei suficient (vezi pct. 3.4.).
3. Dacă camerele de aer sunt bine umflate.
4. Dacă șuruburile și piulițele, în special cele de la direcție și roata spate sunt bine fixate.
5. Dacă ghidonul este bine fixat.

### a. Pornirea motorului.

1. Se deschide robinetul de benzină rotind fluturele în poziția „D” și se așteaptă pînă cînd carburatorul se umple (vezi fig. 2).

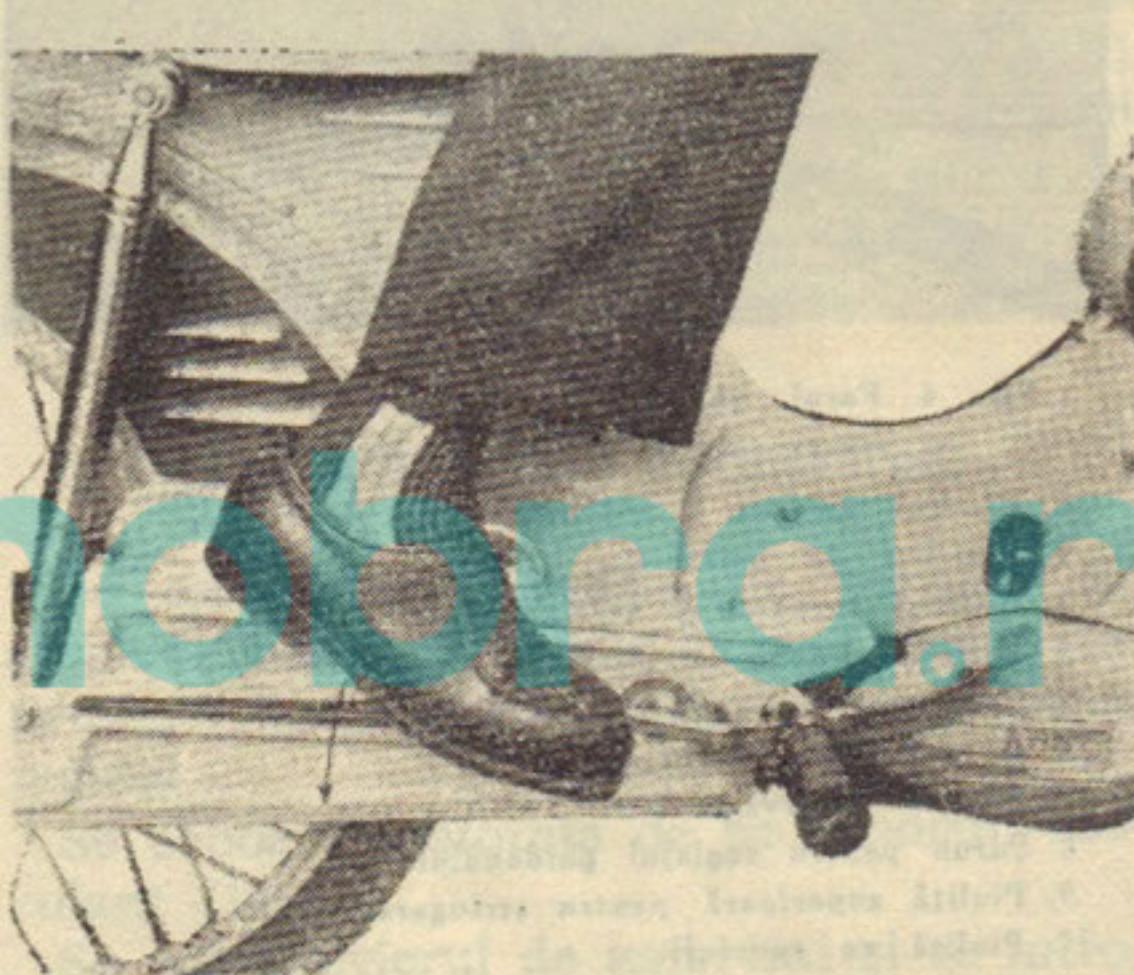


Fig. 3. Apăsare pe pedala de pornire.

2. Se rotește butonul de la far în poziția mijlocie pentru punerea aprinderii în circuit.

3. Se închide filtrul de aer ridicînd limbă clapei în sus. Iarna, filtrul va trebui să stea închis un timp mai îndelungat.

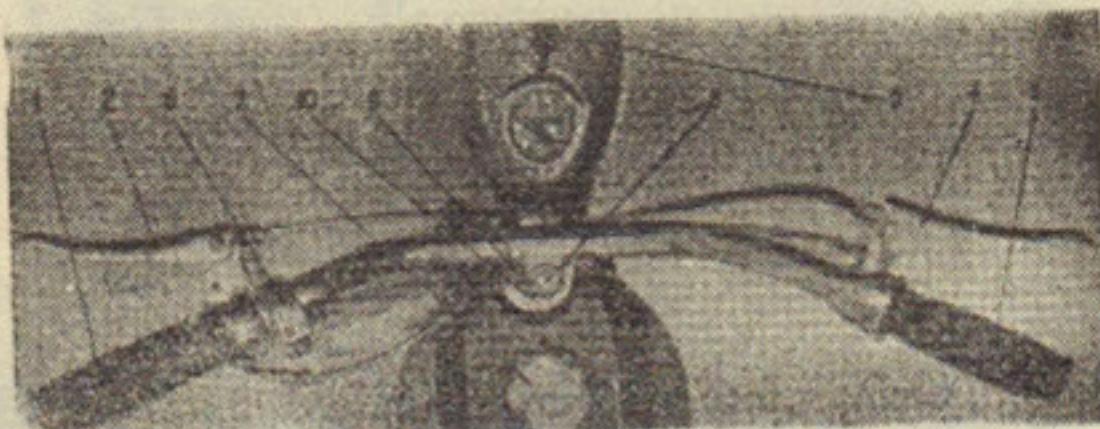


Fig. 4. Farul, ghidonul cu organele de manevrare și rezervorul de carburant văzut de sus.

1. Minerul turnant al schimbătorului de viteze.
2. Levierul de ambreiaj.
3. Minerul turnant al accelerării.
4. Levierul frânei de mînă.
5. Comutator de sprindere și iluminat.
6. Întrerupător de faze.
7. Bușonul rezervorului.
8. Șurub pentru reglajul ghidonului.
9. Piuliță superioară pentru strîngere.
10. Piuliță cu caneluri.

Dacă motorul este rece, se apasă tija împingător a carburatorului pînă la revărsarea benzinei (vezi fig. 13).

În acest timp, robinetul rezervorului este deschis.

4. Se pune manșonul schimbător de viteze pe poz. „O“.

5. Se apasă energetic pe pedala de pornire. În acest timp manșonul de accelerare se rotește maxim 3/4 din cursă.

Motorul pornește. Se lasă să se încalzească puțin înainte de a pleca la drum; în acest timp, nu se va accelera motorul în reprise, ci se va reduce accelerarea treptat, pînă la stabilirea turației de mers în gol.

#### b. Pornirea motoretei (demararea).

Se escamotează pedala de pornire. Se deschide filtrul de aer, coborînd limba clăpetei în jos, atunci cînd motorul merge regulat.

Se coboară motoreta de pe suportul basculant (cric).

Se trage levierul de ambreiaj și se introduce în viteza I (rotind manșonul schimbătorului de viteze pînă la poz. cifrei 1).

Se dă drumul încet levierului de ambreiaj și se accelerează în același timp (progresiv, mînerul de accelerare va fi învîrtit înapoi) astfel, motoreta se pune în mișcare.

### c. Schimbarea vitezei (de la I la a II-a).

Se reduce accelerația, adică se învîrtește mînerul turnant al acceleratorului înspre față, pînă la opritor.

Debreiat: Se trage complet mînerul de ambreiaj.

Schimbarea vitezei: Se întoarce înapoi (în sus) mînerul turnant al schimbătorului de viteze, cu levierul de ambreiaj pînă la opritor. Marcajul mînerului arată acum cifra „2“.

Ambreiat: Se dă drumul încet levierului de ambreiaj, se accelerează. Se regleză viteza mersului, cu ajutorul mînerului turnant al acceleratorului.

### d. Revenirea la viteza I.

Cînd observăm că s-a produs o reducere mare de viteză (de exemplu în pantă, viteză scade la mai puțin de 15 km/oră), sau drumul este aglomerat etc., este necesar a se reveni la prima viteză.

Se închide gazul pe jumătate, adică se întoarce înainte mînerul turnant al acceleratorului.

Se debreiază (se trage levierul de ambreiaj).

Se intră în prima viteză — se întoarce mânerul schimbătorului de viteză, înainte pînă la oprirea mânerului în poziția cu marcaj „1“.

Se ambreiază încet. Se dă drumul levierului de ambreiaj și se deschid în același timp puțin gazele.

Operațiile descrise se vor face repede, una după alta, pentru ca viteza de mers a motorei să nu scadă prea mult în timpul schimbării vitezei.

#### e. Reducerea vitezei.

Se închide gazul, se debreiază, se frînează (roata față). Pe drumurile acoperite cu nisip, umede sau alunecoase, precum și în curbe, întrebuiențarea frînei la roata față, se va face cu multă precauție, pentru ca roata față să nu derapeze lateral.

#### f. Oprirea.

Se închide gazul. Se debreiază.

Se frînează apăsînd pe pedală.

Menținerea la mers în gol: levierul de ambreiaj fiind tras, se va întoarce mânerul

turnant al schimbătorului de viteze pînă la poziția „O“. Se dă drumul levierului de ambreiaj. Motorul continuă să meargă în gol, chiar dacă motoreta este staționată. Se va evita un mers în gol prea îndelungat, deoarece în acest caz motorul se încalzește prea tare.

#### **g. Pornirea din nou.**

1. Se debreiază.
2. Se intră în viteza I.
3. Se dă drumul încet levierului de ambreiaj și în același timp se deschid gazele, pentru ca motorul să nu se opreasă.

#### **h. Oprirea motorului.**

Oprirea motorului se face executînd toate operațiile de la pct. „f“, după care se întrerupe contactul electric și se închide robinetul de carburant.

#### **i. Coborîrea pantelor.**

Cînd motoreta coboară pante abrupte, motorul merge fără gaz și se frînează după nevoie. Robinetul pentru carburant, să nu

fie închis, pentru ca ungerea motorului să fie asigurată. Dacă drumul este vizibil și mai puțin abrupt, se poate pune angrenajul la mers în gol și se rulează astfel în coborîre aproape fără zgomot. Frînele puternice, permit oprirea motoretei repede și sigur, chiar dacă merge cu o viteză mare.

Se recomandă a lăsa motorul să-și continue mersul în gol. Pentru a putea pune iarăși viteza în priză fără dificultate, la sfîrșitul pantei se va deschide gazul în momentul cînd se trece de la mersul în gol, în tracțiune, cu scopul de a nu forța motorul sau cutia de viteze.

#### 2.4. Rodajul.

Rodajul cere un parcurs de 500 km. În perioada rodajului gazele trebuie deschise cel mult 2/3 din cursa acceleratorului. La urcușuri, se intră în viteza I imediat ce se observă că motorul nu mai trage bine. Să nu aveți nici o grija, căci se poate intra în prima viteză la un mers pînă la 11 km/oră și în viteza a II-a pînă la 20 km/oră.

## 2.5. Iluminatul.

Instalația electrică a motoretei, oferă folosirea pentru iluminat în 2 faze (scurtă și lungă) pentru far și o lumină de spate.

În acest scop îintrerupătorul general de pe far (fig. 1) are 3 poziții (văzute de pe șa).

a. La dreapta: Sistemul de iluminat în circuit, aprinderea în circuit (mers în timpul nopții).

b. La mijloc: Sistemul de lumină scos din circuit, aprinderea în circuit (mers de zi).

c. La stînga: Aprinderea îintreruptă (oprirea motorului). Comutatorul pentru cele 2 faze, se găsește la stînga pe ghidon și poate fi acționat cu degetul mare.

La schimbarea becurilor, se va avea grija de a se întrebuința numai becuri potrivite ca tensiune și curent.

## 2.6. Perna.

Perna asigură un mers plăcut contra oricăror denivelări ce apar pe drumurile publice.

De asemenea perna permite o poziție comodă a conducerului și o conducere ușoară a motoretei.

Așezarea și fixarea pernei pe cadrul motoretei este realizată prin cele două cleme de ghidare, situate la partea dinapoi a pernei, iar fixarea se face cu ajutorul șurubului cu piuliță, ce trece prin cele două urechi ale pernei și cadru. Se va ține cont ca șurubul să fie bine strâns.

## 2.7. Suportul basculant.

Suportul basculant permite staționarea liberă a motoretei.

În timpul călătoriei, suportul basculant este menținut în poziția suspendată printr-un arc.

A nu se demara cînd suportul basculant este lăsat în jos.

## 2.8. Reglajul nivelului ghidonului.

Reglajul în înălțime al ghidonului se face cu ajutorul șurubului poz. 8 și piuliței poz. 10, fig. 4.

Reglajul se face după necesitate, iar distanța de la marginea superioară a piuliței, pînă la marginea superioară a ghidonului, nu va depăși 140 mm.

## 2.9. Suspensia telescopică.

Suspensia telescopică asigură un mers plăcut și conducere ușoară contra oricăror denivelări ce apar pe drumurile publice.

Se recomandă a nu încărca motoreta cu o sarcină mai mare decît cea indicată.

**mobra.ro**

### **3. INDICAȚII PENTRU ÎNTREȚINEREA ȘI REGLAJUL MOTORETEI.**

Dacă ați ținut cont de ceea ce s-a arătat în privința conducerii, ați învățat foarte mult, deoarece un tratament îngrijit al motoretei mărește disponibilitatea și durata ei. În afară de aceasta, este necesară darea de îngrijire regulată motoretei.

Lucrările mecanice le puteți face dv., iar în cazul cînd nu sînteți versați în astfel de lucrări, vă puteți adresa unui mecanic autorizat sau unui atelier de reparații.

În scopul conservării motoretei dv., veți face bine, dacă țineți cont de sfaturile care urmează :

- a. Praful se înlătură cu o pensulă. Evitați întrebuițarea cîrpei, pentru a nu zgîria vopseaua.
- b. Spălînd motoreta cu furtunul, fiți atent să nu intre apă în carburator.
- c. Suprafețele lăcuite, le puteți usca foarte bine cu o piele de căprioară sau cu un burete de vîscoză.
- d. Suprafețele cromate, umede, se usucă și se lustruiesc cu cîrpă moale.
- e. Spălați cu benzină piesele nevopsite.

f. Adăpostul motoretei trebuie să fie ne-apărat uscat.

g. În timpul staționării în aer liber, să se țină cont ca motoreta să stea la umbră.

h. La umplerea rezervorului cu benzină a se băga de seamă, ca picături de carburant să nu cadă pe suprafețele vopsite.

i. Toate piesele și părțile neacoperite, se vor unge cu un strat de vaselină tehnică neutră, atunci cînd motoreta este scoasă din serviciu pentru un timp mai îndelungat.

### 3.1. Schema de întreținere.

După km.	Operația de întreținere	Obs.
O singură dată	Stringerea piulișelor axei de la roata față, a capului de la cilindru, a țevii de la eșapament și a carburatorului după primii 250 km de parcurs. Toate celelalte șuruburi și piulișe, vor fi strînse după primii 500-1000 km.	
O singură dată	Verificarea distanței între electrozii bujiei (0,4 mm) după 300 km. Spălarea cu ulei de spălat și schimbarea uleiului în cutia de viteze, după primii 300 km.	Pct. 3.17 Pct. 3.4

După km.	Operația de întreținere	Obs.
O singură dată	Același lucru se repetă după demontarea motorului într-un atelier mecanic.	
	Două puncte de gresaj prin presiune la furca din față.	Fig. 5
	Ungerea mînerului turitant al schimbătorului de viteze.	Fig. 5
	Ungerea cablului de comandă al înregistratorului de viteze.	Fig. 5
După fiecare 1000-1500 km	Verificarea și corectarea jocului ambreiajului. Schimbarea uleiului în cutia de viteze. Verificarea și reglarea frânelor.	Pct. 3.3 Pct. 3.4 Pct. 3.5
	Verificarea și reglarea (dacă este nevoie) a schimbătorului de viteze.	Pct. 3.7
	Verificarea întinderii lanțului, curățirea și ungerea lui.	Pct. 3.8
	Ungerea lagărelor roților. Curățirea instalației de eșapament.	Pct. 3.14
	Curățirea filtrului de aer. Verificarea distanței între electrozii bujieci.	Pct. 3.15 Pct. 3.17

După km.	Operația de întreținere	Obs.
După fiecare 1000-1500 km	<p>Curățirea și reglarea carburatorului.</p> <p>Verificarea distanței la contactele de întrerupere și a avansului la aprindere.</p> <p>Este preferabil ca ultimele două operații să fie făcute de un mecanic autorizat sau un atelier de reparații.</p>	Pct. 3.16
După fiecare 5000-10000 km	<p>Ungerea axului furcii spate.</p> <p>Reglarea și ungerea cablurilor și axului tachometrului.</p> <p>Reglarea și ungerea lagărelor roților și a ghidonului.</p> <p>Curățirea chiulasei și fundul pistonului.</p>	Fig. 5

### 3.2. Ungerea lagărelor și cablurilor.

Cablurile de comandă ale carburatorului, ambreiajului, levierului de la schimbătorul de viteze, frânei și arborele vitezometrului,



Fig. 5. Vedere din dreapta.

1. Minerul acceleratorului;
2. Minerul schimbătorului de viteze;
3. Comanda tachometrului;
4. Două puncte de ungere prin presiune;
5. Bușonul pentru umplerea cu ulei a cutiei de viteze;
6. Bușonul pentru scurgerea uleiului din cutia de viteze;
7. Axul oscilant al forței spate.

trebuie unse din timp în timp pentru ca tuburile flexibile și cablurile să poată lungea ușor.

Ungerea se va face cu ulei subțire diluat în benzină, turnat pe unul din capete, pînă cînd se scurge la capătul celălalt. Înainte de ungere, cablurile vor fi desprinse din mînele lor.

În cursul remontării, se va avea în vedere ajustajul perfect al cablurilor.

A se vedea punctul 3.3 ; 3.5 ; 3.7 ; 3.16.1.

### 3.3. Verificarea și reglarea ambreiajului.

Ambreiajul trebuie să ambrieze și debrieze complet. El nu trebuie să patineze, pentru că în acest caz, s-ar putea ca discurile să se uzeze prematur.

Cînd ambreiajul este bine pus la punct, levierul de mînă în poziția ambreiat, va avea un joc aproximativ de 10 mm peste capătul levierului, iar cablul Bowden ieșind din partea dreaptă a carterului, va avea un joc de 2—4 mm.

Dacă acest joc este prea mare, ambreiajul nu debriează complet. În caz contrar, există tendința de patinare. Reglarea ambreiajului se va face în felul următor :

— Se slăbește contrapiulița șurubului de reglaj de pe levierul de ambreiaj (fig. 6, poziția 1).

— Se învîrtește șurubul de reglaj (poz. 2, fig. 6) pînă cînd jocul necesar va fi atins.

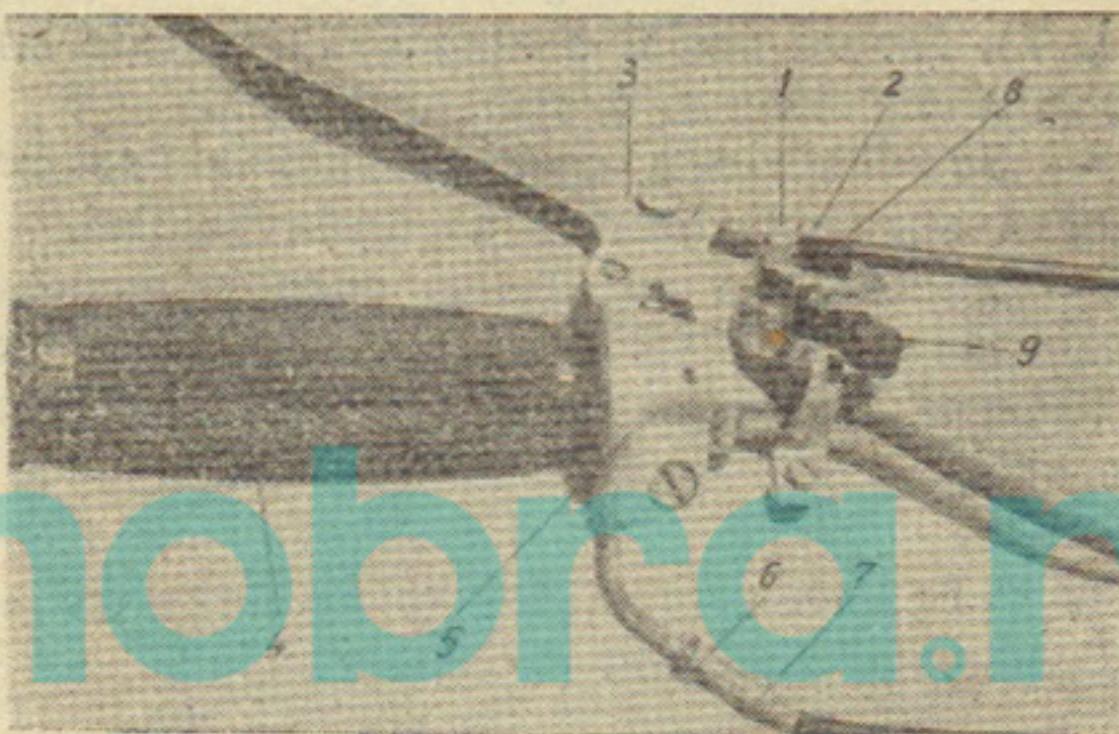


Fig. 6. Partea stîngă a ghidonului cu organele de manevrare.

1. Contrapiulița șurubului de reglaj pentru ambreiaj.
2. Șurub de reglaj pentru ambreiaj.
3. Levier de ambreiaj.
4. Mînerul turnant al schimbătorului de viteze.
5. Marcajul vitezelor pe mîner.
6. Piuliță de reglaj al schimbătorului de viteze.
7. Șurub de reglaj al schimbătorului de viteze.
8. Buton de semnalizare claxon.
9. Pîrghia întrerupătorului de faze.

— Se reține în această poziție șurubul de reglaj, după care se strînge contrapiulița.

— Dacă nu s-a putut asigura o bună funcționare a ambreiajului numai prin șurubul de reglaj, se va deschide capacul rotund din partea stângă a carterului (vezi fig. 7), făcînd astfel o accesibilă reglare șurubului interior și a contrapiuliței.

— Se desprinde contrapiulița și se reglează șurubul interior al ambreiajului.

— Întoarcerea șurubului spre stînga înseamnă a mări jocul ambreiajului, iar întoarcerea spre dreapta, înseamnă a micșora acest joc.

### 3.4. Verificarea nivelului și schimbarea uleiului la cutia de viteze.

Se desface capacul rotund din partea stîngă a carterului. Pentru a ne convinge, dacă nivelul uleiului este cel indicat, motocicleta va fi pusă pe roți, pe un plan orizontal, evitînd poziția înclinată.

În această poziție, uleiul din cutia de viteze trebuie să atingă marginea inferioară a orificiului.

În cazul cînd nivelul este scăzut, se va face plinul, introducînd ulei prin orificiu

poz. 1 fig. 7 din partea superioară a cartierului, prin deșurubarea dopului.

Pentru schimbarea uleiului se scot cele două bușoane de scurgere din partea inferioară a carterului dreapta. Se va înclina motoreta cît mai mult posibil spre dreapta, pînă la scurgerea completă a uleiului.

Se recomandă scoaterea capacului ambreiajului, după primii 300 km (vezi schema de

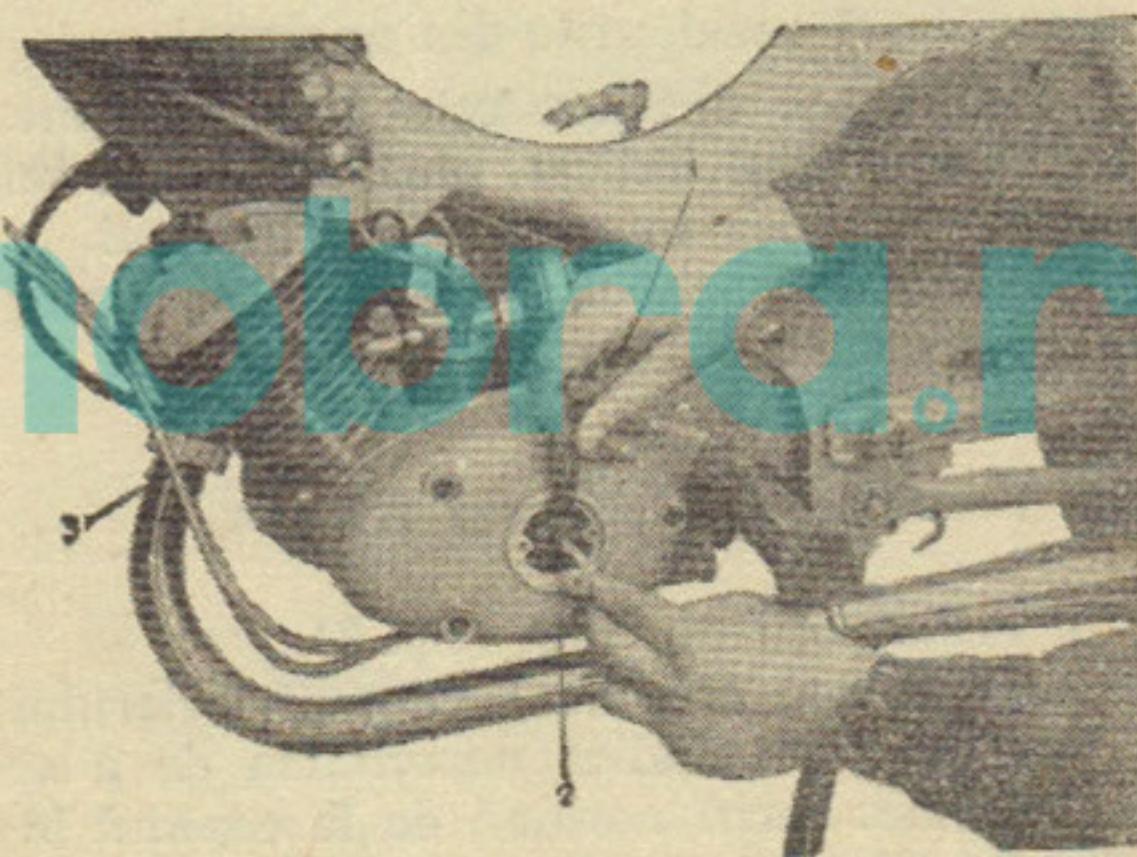


Fig. 7. Partea stîngă a motorului, reglarea ambreiajului.

1. Orificiul pentru umplerea cu ulei.
2. Bușonul, pentru scurgerea uleiului.
3. Piuliță cu guler.

întreținere pct. 3.1) și ulterior la fiecare a doua înlocuire pentru scurgerea completă a uleiului.

Se pun la loc cele două bușoane, după care se introduce 1/2 litru de ulei de spălat, prin orificiul superior de umplere, după care se pune motorul la mers în gol aproximativ 2 min.

Se demontează din nou, cele două bușoane și apoi capacul, lăsând să se scurgă uleiul cu toate reziduurile din angrenaj.

Montîndu-se din nou cele două bușoane, se toarnă uleiul indicat, pînă ce nivelul lui atinge marginea inferioară a orificiului.

Se închide capacul, după care se strîng bine bușoanele și șuruburile capacului.

### 3.5. Verificarea și reglarea frînelor.

#### a. Frîna roții din față (fig. 8).

Jocul mereu crescînd la capătul levierului frînei de mâină, indică necesitatea de a se regla frîna. Jocul normal, de la capătul levierului frînei de mâină, va fi de 10—20 mm.

Reglarea va fi făcută în așa fel, ca sabotii frînei să prindă bine după ce obținem jocul necesar.

Reglajul se face, procedînd astfel:

Se slăbește contrapiulița de la șurubul de fixare poz. 1.

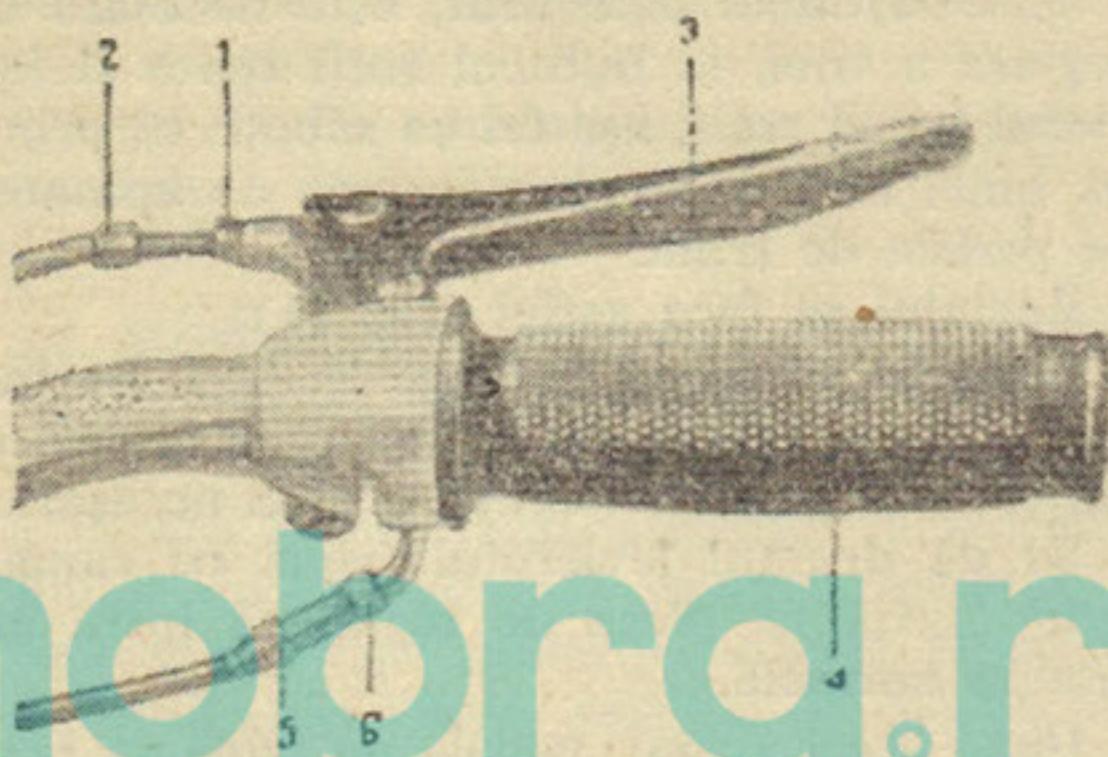


Fig. 8. Partea dreaptă a ghidonului cu mînerul turnant  
de gaz și levierul frînei de mînă.

1. Contrapiuliță pentru reglajul frînei de mînă.
2. Șurubul de reglaj al frînei de mînă.
3. Levierul frînei de mînă.
4. Mînerul turnant al accelerăției.
5. Șurub de reglaj al accelerăției.
6. Contrapiuliță pentru reglajul accelerăției.

Se regleză șurubul de reglaj poz. 2, pînă cînd se obțin 10—20 mm la mînerul frînei.

Se menține șurubul de reglaj în această ultimă poziție, după care se strânge contrapiulița.

b. Frîna roții din spate.

Cînd ferodoul este uzat, este necesară o reglare a tijei, la butucul roții spate și levierul frînei rotit, aşa fel ca saboții să prindă bine, fără o cursă exagerată de apăsare pe pedala de frînă.

Reglajul se face astfel (fig. 11):

Levierul frînei se împinge în față. Se întoarce înapoi piesa de reglaj, pînă ce levierul camei de la frînă ocupă poziția necesară.

Se dă drumul levierului frînei cu camă, avînd grijă ca piesa de reglaj să intre în poziția normală.

După acest reglaj, pedala de frînă va trebui să aibă un joc la apăsare, de minimum 10—15 mm. În caz contrar, pedala de pornire nu va reveni după ce a fost basculată.

### 3.6. Verificarea și reglarea amortizorului telescopic.

Suspensia telescopică asigură un mers plăcut și o conducere ușoară, contra oricărora denivelări ce apar pe drumurile publice.

Se recomandă a nu se încărca motoreta cu o sarcină mai mare, decât cea indicată.

În cazul cînd se aud zgomote, sau se constată o blocare a suspensiei, se va trece la demontarea și verificarea resortului și a tijei de ghidare.

Defecțiunile constatate, vor fi remediate imediat.

### **3.7. Verificarea și reglarea schimbătorului de viteze.**

Pentru o funcționare optimă a mecanismului de schimbarea vitezelor, levierul de ambreiaj de pe mînerul turnant al schimbătorului de viteze, precum și cablul, trebuie bine reglate.

În vederea reglării, se procedează astfel (fig. 6) :

- Se trage levierul de ambreiaj.
- Se introduce în viteza a 2-a.
- Se desurubează piulița de reglaj.
- Se introduce șurubul de reglaj pînă ce învelișul cablului are un joc de aproximativ 1 mm.
- Se strînge piulița de reglaj.
- Se trage levierul de ambreiaj.

Se introduce în viteza 1.

Viteza 1 trebuie să fie acum perfect în priză.

### 3.8. Verificarea întinderii lanțului, curățirea și ungerea lui.

Depunerile de praf și noroi, influențează în mod negativ, viața lanțului.

Ungerea lanțului se face cu cana de ulei, folosindu-se ulei de angrenaje. Pentru realizarea unei curățiri și ungeri eficace, este necesar a se scoate apărătoarea lanțului. Desfăcîndu-se siguranța, lanțul va fi scos și ținut în benzină sau petrol, timp de o oră, apoi periat, clătit și frecat.

Pentru ca murdăria din articulații să poată fi scoasă, fiecare ochi de lanț va fi întors în baie și agitat.

După aceste operații se introduce lanțul în ulei gros de motoare, sau în unsoare specială pentru lanțuri.

Se lasă să se scurgă și se freacă apoi ușor, după care se va monta în sens invers.

Săgeata măsurată la mijloc, va fi de 10—12 mm.

Pentru întinderea sau slăbirea lanțului se folosește întinzătorul de lanț. Se deșuru-

bează piulițele axei roții din spate, după care se răsucesc uniform piulițele întinzătorului, la dreapta și la stînga, pînă cînd se obține tensiunea potrivită a lanțului.

Se strîng bine piulițele axului roții spate.

Se va ține cont ca roata să fie așezată la mijlocul furcii.

### 3.9. Verificarea și reglarea ghidonului și direcției.

Dacă după un serviciu îndelungat se va constata că lagărul de direcție are prea mult joc, el trebuie ajustat.

Se deșurubează piulița de deasupra portfarului. Se scoate portfarul, astfel ca să fie posibilă reglarea jocului lagărului de direcție, cu ajutorul piuliței randalinate, care se găsește dedesubt.

Se va avea grijă, ca furca să se introducă ușor, ținînd seama de reducerea inevitabilă a jocului, în timp ce contrapiulița va fi strînsă din nou.

Se verifică, dacă direcția se mișcă ușor, iar în caz contrar se deșurubează din nou contrapiulița, care se va regla corespunzător.

Lagărele ghidonului sunt prevăzute cu rulmenți cu bile. Rulmenții sunt bine etan-

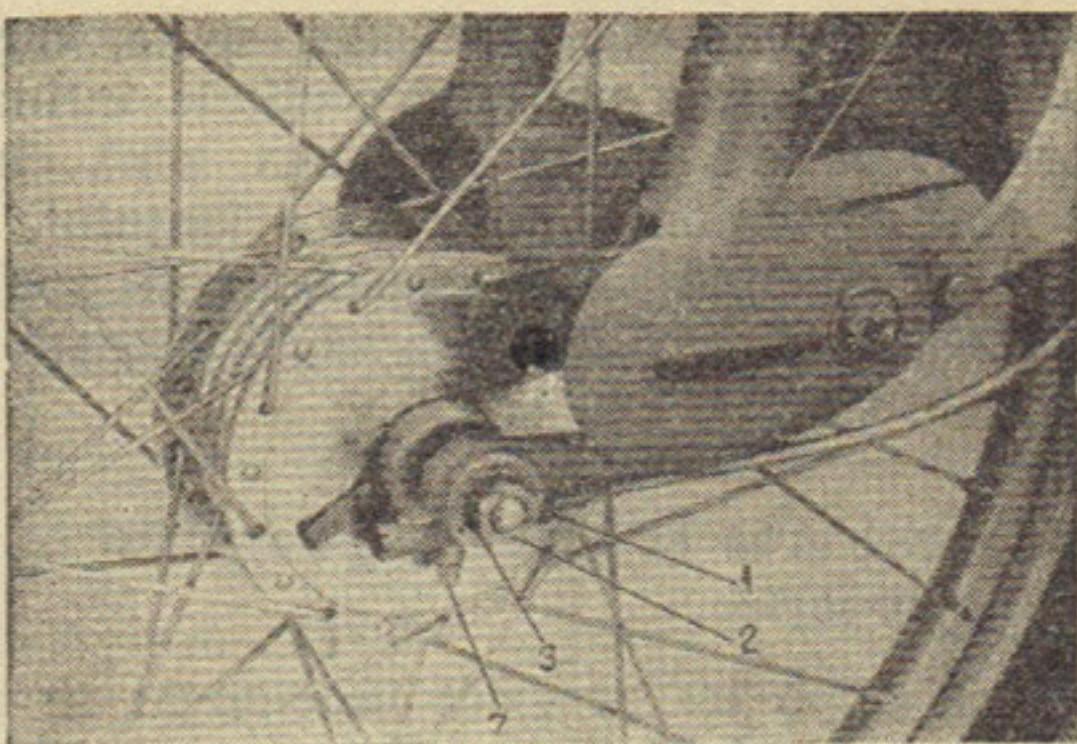


Fig. 9. Vedere din stînga, roata față.

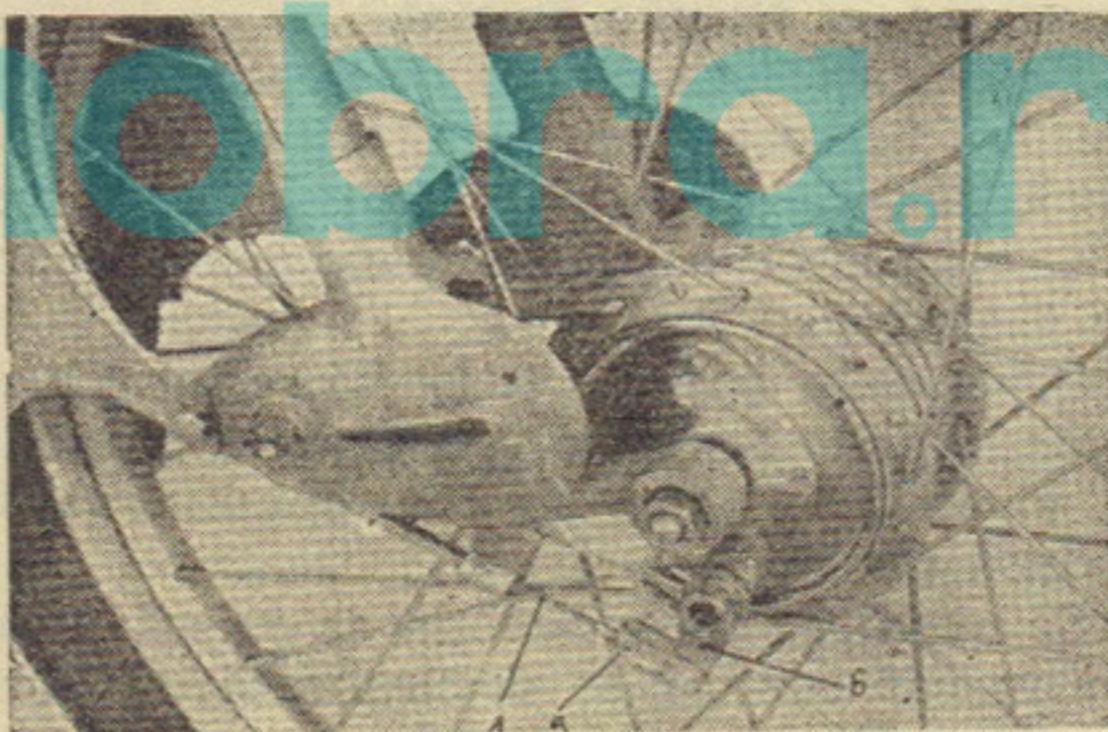


Fig. 10. Vedere din dreapta, roata față.

1. Piuliță randalinată a axului tachometrului ;
2. Piuliță axului roții ;
3. Rondelă ;
4. Cablul frânei ;
5. Ochiul de prindere al cablului ;
6. Levierul frânei cu came ;
7. Ungător.

șați, pentru a evita intrarea de praf și umiditate din afară.

Numai în cazul unei reparații generale se va demonta ghidonul și direcția.

### **3.10. Verificarea și reglarea butucului roții față.**

Se destinde cablul frânei cu ajutorul șurubului și al piuliței de reglaj, pînă ce cablul poate fi scos din inel (se deșurubează complet șurubul de reținere și se scoate arborele tahometrului). Șurubul de retenere va fi scos complet și în același timp și arborele **flexibil**.

Se deșurubează piulițele axei, pînă cînd roata poate fi scoasă de pe levierele oscilante.

Pentru a regla jocul încă perceptibil al așezării butucului, se va scoate carterul tahometrului.

Se va deșuruba piulița ovală de siguranță.

Se va deplasa conul de reglaj și se va strînge piulița de siguranță. Se va verifica

dacă piulița de siguranță și piulița axei sănt strînse, iar jocul lagărului se va micșora.

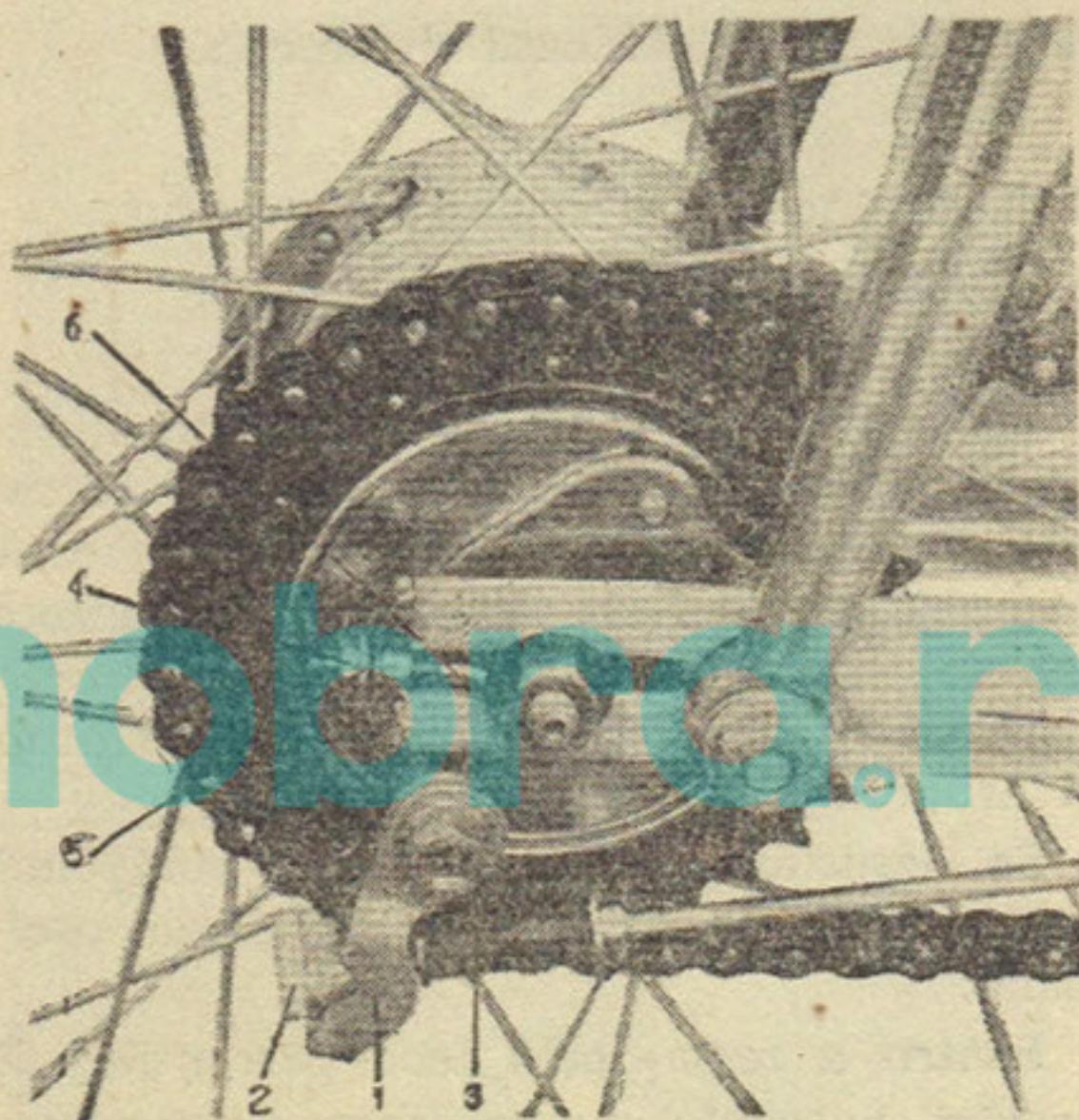


Fig. 11. Butucul și frâna roții din spate.

- |                             |                           |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1. Levierul frânei cu came, | 5. Rondelă.               |
| 2. Piuliță pentru reglarea  | 6. Întinzător lanț.       |
| frânei                      |                           |
| 3. Piuliță axului frânei.   | 7. Piuliță pentru fixarea |
| 4. Piuliță întinzătorului   | apărătoarei de lanț       |
| de lanț.                    | și suspensiei.            |

### 3.11. Verificarea și reglarea butucului roții spate.

Se deșurubează șurubul piuliței de reglaj al frînei.

Se deșurubează piulița levierului frînei.

Se scoate brațul de fixare.

Se deșurubează piulițele axei și ale întinzătorului pentru lanț, pînă cînd este posibil de a împinge roata înainte, aşa încît, să poată fi dat lanțul jos. Acum se poate scoate lanțul ușor, fără a fi nevoie de a se scoate siguranța.

După scoaterea lanțului, se poate scoate ușor și roata, înclinînd cadrul spre partea laterală.

Pentru a schimba jocul lagărelor, nu este nevoie de a demonta roata. Este suficient să se slăbească piulița de siguranță și să se deplaseze conul de reglaj în poziția corespunzătoare. Se strînge piulița ovală de siguranță și piulița axei. Se va ține cont, ca jocul să se micșoreze puțin, în momentul în care piulițele de siguranță și ale axei să se strîngă. Din această cauză se verifică, iar dacă este nevoie, se corectează jocul.

### **3.12 Alinierea roților.**

Cele două roți pot fi centrate cu ajutorul unei rigle sau sfori.

Se aliniază exact roata din față, apoi se aşază rigla sau sfoara drept pe flancul pneului.

Rigla sau sfoara, trebuie să atingă pneul roții din spate.

Se aliniază roata din spate, astfel ca cele 2 capete ale pneului să fie rezemate cât se poate de bine pe șipcă sau sfoară, la fel ca roata din față.

E bine ca această aliniere să fie făcută de două persoane.

### **3.13. Demontarea și montarea apărătoșii de lanț.**

Apărătoarea de lanț este prinsă pe axul furcii și pe bolțul suspensiei telescopice.

Demontarea ei se face prin deșurubarea piulițelor. Trebuie avut grijă, ca la montarea ei să aibă șaibe de protecție, atât la partea interioară, cât și la cea exterioară, pentru a nu fi deteriorată.

### 3.14. Curățirea eșapamentului.

Randamentul și consumul de carburanți al unui motor, depind în mare măsură de sistemul eșapamentului și starea de curățire a acestuia.

În acest sens apare necesitatea curățirii periodice a eșapamentului.

Curățirea se face astfel :

Se desurubează piulița și se scoate țeava de eșapament. Se pune pistonul la punctul mort inferior.

Se curăță fereastra de evacuare a cilindrului.

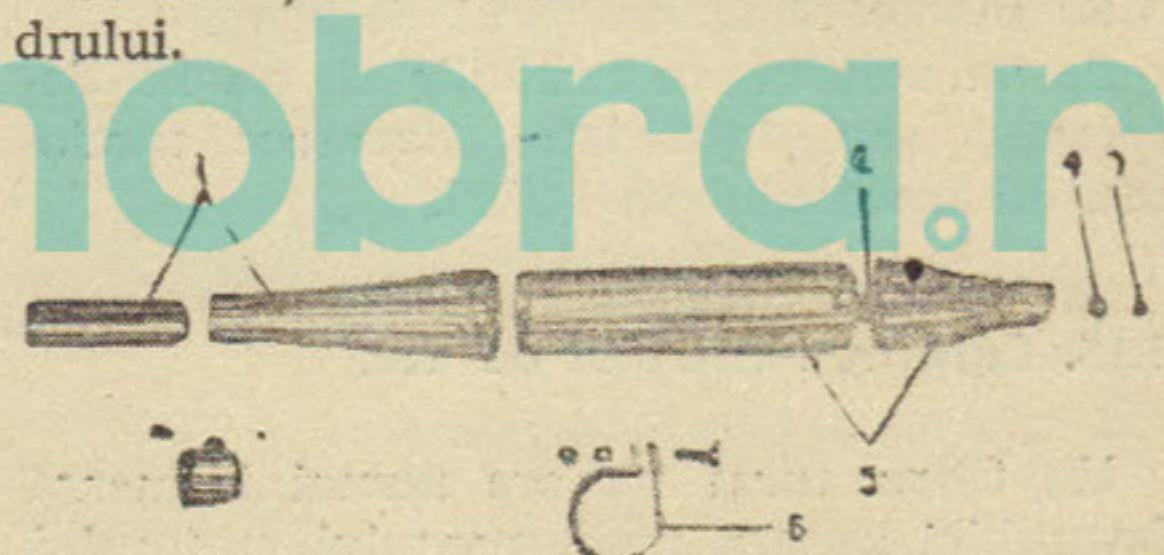


Fig. 12. Eșapamentul.

1. Teava de eșapament.
2. Garnitura amortizorului de zgomet.
3. Piuliță pentru fixat toba.
4. Rondelă de siguranță.
5. Toba cu șicane.
6. Colier pentru fixarea eșapamentului.

Se va avea grija de a elibera prin suflare calamina căzută pe piston.

Curățirea țevii de eșapament se va face cu o perie.

Curățirea garniturii amortizorului de zgomot.

Se desurubează piulița din spatele amortizorului de zgomot și se demontează amortizorul.

Se încălzește la o lampă de benzină și se curăță cu peria de sîrmă, pînă cînd calamina se elimină. Se va evita o încălzire puternică.

Se montează amortizorul de zgomot.

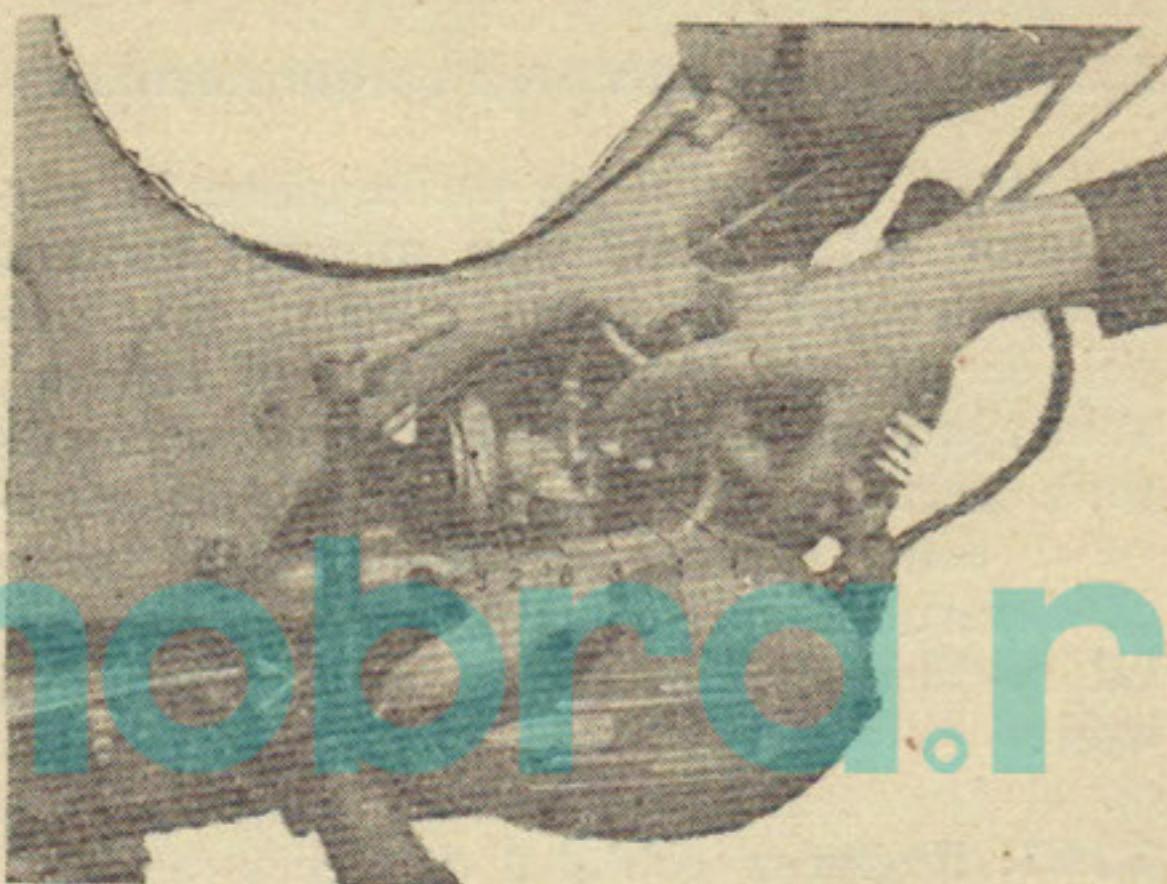
Se va verifica ca orificiile să nu fie deformate sau înfundate, deoarece randamentul motorului va suferi.

### 3.15. Curățirea filtrului de aer.

Un filtru curat nu are numai influență favorabilă asupra randamentului motorului și asupra consumului de carburanți ci lungă și viața motorului.

Procedeu : Se scoate șurubul de strîngere și se scoate filtrul de aer din carcasa carburatorului. Filtrul se spală în benzină, se

usucă, se pune în ulei de motoare foarte subțire, pînă se îmbină bine umplutura metalică.



**motor.ro**

Fig. 13. Carburatorul și filtrul de aer.

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 1. Împingătorul.                                  | 4. Arc.                               |
| 2. Clapetă de pornire.                            | 5. Filtru de aer.                     |
| 3. Șurub de oprire al sertă-<br>rului pistonului. | 6. Șurub pentru fixarea<br>filtrului. |

Se scutură bine filtrul de aer, care va fi pus la loc. A se băga de seamă, ca șurubul să fie bine strîns.

Într-o regiune, cu mult praf și nisip, se recomandă a se curăța filtrul de aer mai des.

Niciodată motorul nu trebuie să meargă fără filtrul de aer.

### 3.16. Reglajul și curățirea carburatorului.

Poziția sertarului de strangulare în carburator, este reglată prin mînerul turnant al accelerării. Întorcind mînerul spre înapoi, se dă mai mult gaz. Mînerul turnant, prin ajutorul șurubului de reglaj cu creșătură, permite de a varia mobilitatea mînerului după dorința conducătorului. Întorcind șurubul spre dreapta, rotirea mînerului se face mai greu, iar spre stînga mai ușor.

#### 3.16.1. Reglarea cablului de accelerare.

Necesitatea de a regla cablul accelerării, apare evidentă, în urma jocului mereu mai mare al mînerului turnant de accelerare.

Jocul va fi aproximativ de 2 mm.

Reglarea se va face cu ajutorul șurubului de reglaj, care se găsește pe cablul accelerării.

Reglajul se face astfel (fig. 8) :

Se slăbește contrapiulița de pe șurubul de reglaj.

Se desurubează șurubul de reglaj, pînă ce obținem un joc de 2 mm.

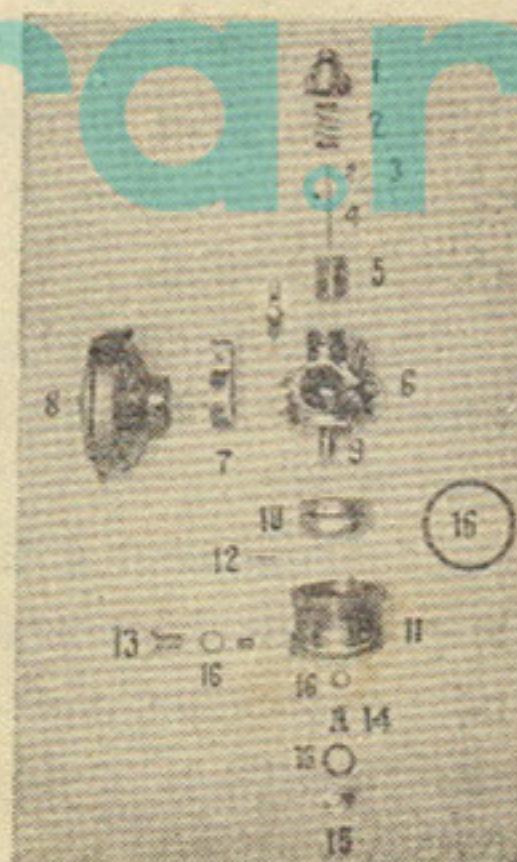
Se ține în această poziție șurubul de reglaj, după care, se strînge contrapiulița.

### 3.16.2. Reglarea mersului în gol.

Șurubul de oprire (al sertarului pistonului) poz. 3 este asigurat contra deregării prin arcul poz. 4 și permite reglarea mer-

Fig. 14. Carburator demontat

1. Capacul carcasei sertarului.
2. Arc de închidere.
3. Suport arc jiclor.
4. Acul jiclorului.
5. Sertarul pistonului.
6. Camera de amestec.
7. Clemă pentru fixarea filtrului.
8. Filtru de aer.
9. Jiclor cu ac.
10. Plutitor.
11. Camera de nivel constant.
12. Știft de oprire.
13. Șurub jiclor.
14. Șurub de fixare.
15. Șurub de închidere.
16. Garnituri inelare.



sului în gol. Strîngînd șurubul de oprire, turația crește, iar deșurubîndu-l turația scadă.

### 3.16.3. Reglarea carburatorului.

Dacă din cauza condițiilor speciale, climaterice sau de regim, este necesar a se face reglarea carburatorului, acesta se poate face ridicînd sau coborînd acul jiclorului.

Pentru a obține un randament maxim se schimbă jiclorul principal. Ridicarea acului jiclorului se face cu ajutorul suportului poz. 3 fig. 14, prin introducerea acestuia în creștătura a 3-a sau a 4-a de la capătul superior al acului.

În acest caz, ridicarea acului înseamnă amestec carburant mai bogat și un consum mai mare.

Lăsarea acului în jos, adică cu trecerea suportului în creștăturile 2 sau 1, înseamnă un amestec slab, un consum mai mic de carburanți și o încălzire mai mare a motorului.

### **3.16.4. Curățirea carburatorului.**

În scopul de a avea mereu un carburator gata de serviciu, se recomandă a-l curăța din cînd în cînd. Curățirea jiclorului principal se poate face fără demontarea carburatorului. Pentru aceasta, se deșurubează șurubul care ține jiclorul poz. 14 cu ajutorul unei chei exagonale cu deschidere de 11 mm. Jiclorul se va curăța numai prin suflare sau cu ajutorul unei perii fine. Este interzis a se întrebuița pentru acest scop, obiecte solide ca : ace, fire metalice etc.

Dacă este necesară curățirea completă a carburatorului, se va scoate mai întîi filtrul de aer.

Ordinea demontării carburatorului este următoarea :

— Se deșurubează capacul sertarului poz. 1 fig. 14 și împreună cu aceasta, se va scoate sertarul pistonului poz. 5 fig. 14 și acul jiclorului cu suportul poz. 3 și 4 fig. 14.

— Se deschid piulițele de pe flanșe și astfel carburatorul poate fi luat de pe motor.

— Pentru a curăța carcasa plutitorului poz. 11. fig. 14, se desface mai întîi șurubul de închidere, după care se scoate șurubul

de fixare, astfel carcasa plutitorului poate fi scoasă din carburator.

Montarea corectă a carcasei plutitorului este asigurată de știftul de oprire poz. 12.

La montarea carcasei plutitorului, se va ține cont, ca levierul plutitorului să fie bine suspendat.

Recomandăm ca operația de curățire a carburatorului să se facă de un mecanic autorizat sau la un atelier specializat.

### 3.17. Verificarea distanței între electrozii bujiei.

Că urmare a eforturilor mari, bujia se învechește după un timp oarecare. Acest lucru se observă la electrozii și reziduurile de combustie depuse pe izolator. În acest caz, starea de funcționare a motorului și mai ales demarajul, sănt influențate defavorabil. Pentru acest lucru, este necesar ca bujia să fie controlată din cînd în cînd (vezi pct. 3.1.), curățată și distanța dintre electrozi corectată. Verificarea și corectarea bujiei se va face astfel :

Se desurubează fișa cablului de aprindere a bujiei. Se desurubează bujia, care va

fi spălată în benzină. Se verifică distanța de 0,4 mm între electrozi.

O distanță prea mare va fi corectată prin îndoirea electrodului lateral.

La montaj, strîngerea bujiei se va face cu atenție și apoi se va așeza fișa.

La montarea bujiei, este important să nu se uita garnitura.

Cînd carburatorul este bine pus la punct, o bujie bună trebuie să arate ca un corp izolator brun deschis, iar partea frontală a bujiei, un strat uscat de negru de fum.

Cînd bujia a rămas prea rece (grad termic prea ridicat), interiorul bujiei este ancrasat cu funingine și ulei. Anclasarea bujiei se datorează distanței prea mici dintre electrozi și a reglajului prea uleios la mersul în gol.

O bujie supraîncălzită arată ca un corp izolator, ars alb, iar pe vîrfurile electrozilor picături mici de topeală (gradul termic este prea coborît).

Același lucru se poate observa chiar cînd gradul termic este bun, în urma unei aerisiri greșite sau al unui amestec prea sărac.

O verificare provizorie a funcționării bujiei se va face ca în fig. 15.

Bujia, fiind deșurubată, se va așeza cablul de aprindere. Corpul bujiei va face masă cu motorul, în timp ce acesta va fi pus în mișcare prin apăsarea pedalei de pornire.

Această operație se va face cu motoreta suspendată pe suportul basculant.

Între electrozi se va produce o scînteie puternică. Dacă scînteia nu se produce, se

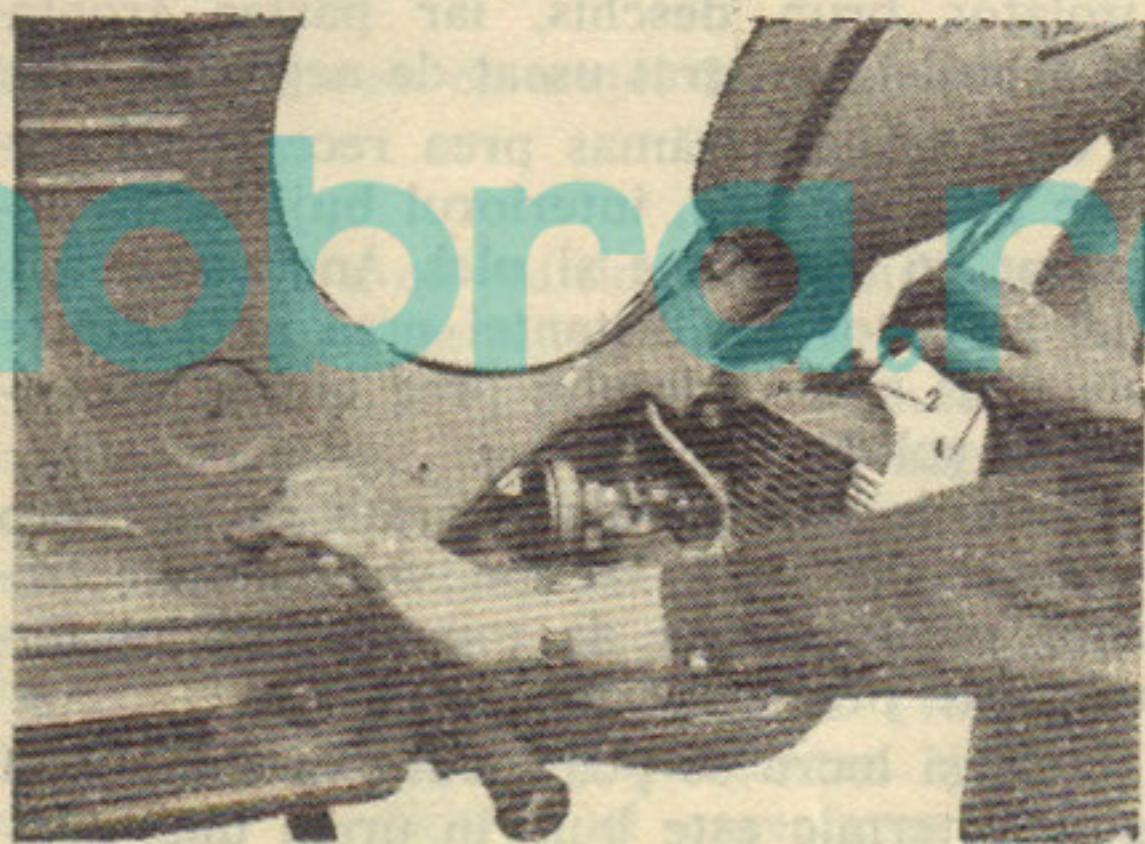


Fig. 15. Verificarea bujiei.

1. Cablu de aprindere.
2. Bujie.

va verifica distanța contactelor de întrerupere la magnetou.

Dacă motorul nu se oprește în momentul cînd carburatorul de aprindere se găsește în stînga, există funcționare cu autoaprindere. În acest caz, nu se va detășa cablul de aprindere de la bujie, deoarece bobina de aprindere ar fi distrusă imediat. Pentru a evita acest neajuns, oprirea motorului se va face mărind alimentația cu carburant (se deschide complet gazul), lăsînd comutatorul de iluminat în poz. închis (la stînga).

# mobra.ro

## 4. PENELE DE MOTOR ȘI REMEDIEREA LOR.

Pentru funcționarea în condiții optime a motorului, este necesar ca la montaj să se asigure montajul corect al carburatorului, instalației de aprindere, sau chiar montajul corect al organelor motorului. În cele ce urmează, vom indica cele mai frecvente defecțiuni, precum și operațiile pentru remedierea lor.

### 4.1. Pierderi de benzină.

<i>Defecțiuni și cauze:</i>	<i>Remedieri:</i>
1. Nivelul benzinei prea mare:	
a. Cuiul obturator al orificiului de intrare benzinei nu închide.	— Se va ciocâni ușor corpul camerei de nivel constant al carburatorului.
b. Plutitorul întepenit pe axul de oscilație.	— Se va demonta camera de nivel constant și se va mișca plutitorul pe ax, pînă la oscilațiile libere ale acestuia.
c. Plutitor mai greu de 6 gr.	— Se va înlocui plutitorul dacă greutatea este mai mare de 6-0,8 gr.

*Defecțiuni și cauze:*      *Remedieri:*

- d. Plutitor nelipit sau spart. — Se va lipi sau înlocui.
- 2. Imbinarea între conducta de benzină și carburator neetanșe. — Se va strînge conducta pe niplul de intrare, sau se va înlocui dacă este spartă.
- 3. Corpul carburatorului fisurat sau spart. — Se va înlocui corpul carburatorului.

**4.2. Pornirea la rece greoaie sau imposibilă.**

**1. Lipsă de benzină :**

- a. Nu este benzină în rezervor. — Se va face plinul.

- b. Conducta de benzină strangulată sau înfundată. — Se va desface sau curăța.

**2. Nivel scăzut :**

- a. Lipsă de garnitură la niplul de intrare a benzinei. — Se va pune o garnitură de 1 mm grosime.

- b. Limba pentru reglarea nivelului distanță mult față de corpul plutitorului. — Se va regla distanța de 1,6 mm față de corpul plutitorului.

- 3. Amestecul prea bogat în ulei. — Se va curăța întii carburatorul și apoi se va face un plin al rezervorului cu amestec corect dozat.

*Defecțiuni și cauze:*

4. Clapeta de aer deschisă.

5. Pistonașul obturator închis.

6. Știftul duzei închide prea mult tubul de pulverizare.

7. Aer fals la raportul de aspirație al motorului.

8. Apă în benzină.

*Remedieri:*

— Se va închide la porneire clapeta de aer, (pistonaș obturator), urmând ca după incălzirea motorului, clapeta să se deschidă. Nu se va încălzi motorul prin ambalări bruște.

— Se va roti manșonul de accelerație în poziția complet deschis, se vor face cîteva aspirații cu intrerupătorul aprinderii pus la masă, apoi se va roti maneta de gaz în jumătate deschisă, se va elibera intrerupătorul, se va porni motorul.

— Se va ridica cuiul punind siguranța la canalul mijlociu al acestuia.

— Se vor cerceta garniturile și se vor stringe bine piulițele.

— Se va demonta camera de nivel constant și se va înălătura apa. Se va cerceta și combustibilul din rezervor; se vor curăța și electrozii bujiei.

*Defecțiuni și cauze: Remedieri:*

9. Motorul înecat. — Se va scoate bujia, se va șterge cu o cîrpă uscată, iar apoi se va aerisi motorul prin cîteva pedalări.
10. Teava de eșapament infundată. — Se va curăți teava.
11. Defecțiuni la aprindere:
- Bujia ancrasată. — Se va curăți bujia cu peria de sîrmă.
  - Porțelanul bujiei crăpat. — Se va înlocui bujia.
  - Distanța între elec-  
trodul bujiei mai  
mare sau mai mică  
de 0,4 mm. — Se va regla distanța cu un spion de 0,4 mm.
  - Intreruperi în pipă sau în cordon. — Se vor verifica separat, încercîndu-le împreună cu bujia rezemată cu partea metalică de cilindrul motorului, la proba de scînteie.
  - Circuitul primar al bobinei de inducție, inclusiv intrerupătorul pus la masă — Se va depista și înlătura scurt-circuîtul.
  - Bobina de inducție defectă. — Se va înlocui.

<i>Defecțiuni și cauze:</i>	<i>Remedieri:</i>
g. Deschiderea diferită de 0,4 mm între contactele ruptorului.	— Se va regla deschiderea.
h. Platinele oxidate.	— Se vor curăța cu hârtie de șmirghel fină și se va regla distanța între ele.
i. Condensatorul defect.	— Se va înlocui.
j. Rotorul demagnetizat.	— Se va remagnetiza la un atelier de specialitate.
k. Murdărie la întrefier.	— Se va îndepărta.
l. Lipsă de avans sau avans prea mare.	— Se va regla momentul de aprindere la 3,5 mm distanță, a pistonului de punctul mort superior, rotindu-se placa de bază.

#### 4.3. Pornirea la cald greoaie.

1. Nivel prea mare. — Se procedează ca la pct. 4.1.1.
2. Clapeta de obturare a aerului închisă. — Se va deschide.
3. Motorul înecat. — Se va deschide complet accelerația și se va încerca pornirea.

*Defecțiuni și cauze:* *Remedieri:*

4. Aprinderea defectă. — Se va proceda ca la pct. 4.2.11.

**4.4. Mersul în gol prost reglat.**

1. Pistonul obțurător în poz. necorespunzătoare. — Se va regla șurubul de mers în gol.
2. Pistonașul înțepenit. — Se va scoate și curăța.
3. Aprindere defectuoasă. — Vezi pct. 4.2.11.
4. Bujie de valoare termică necorespunzătoare. — Se va înlocui cu bujie corespunzătoare (M. 14×225).

**4.5. Motorul încalzește.**

1. Dozaj incorect la carburator. — Se va verifica dimensiunea de 0,6 mm a orificiului jiclorului principal.
2. Avans prea mare la aprindere. — Se va regla conf. pct. 4.2.11.1.
3. Teava de eșapament infundată. — Se va desfundă.

**4.6. Motorul are un mers prea aspru (țăcăne)**

1. Amestec sărac. — Se va amesteca conf. pct. 4.2.6.
2. Benzină necorespunzătoare. — Se va folosi benzină potrivită (benzină auto de 60 octani).

*Defecțiuni și cauze:* *Remedieri:*

3. Avans mare la aprindere. — Se va regla corect avansul.
4. Depozite de carburanți în camera de explozie. — Se va curăța capul pistonului și chiulasa, având grijă să nu se producă zgârieturi pe fața cilindrului; se va avea grijă să nu intre zgură în carter prin canalele de transfer.

#### 4.7. Rateuri în carburator.

1. Amestec sărac. — Vezi pct. 4.2.2.  
și 4.2.6.
2. Aprindere defectuoasă. — Vezi pct. 4.2.11.

#### 4.8. Performanțe reduse.

1. Dozaj necorespunzător. — Vezi pct. 4.5.
2. Obturatul nu închide complet. — Se va verifica cursa manșonului de acceleratie.
3. Încălzirea racordului de admisie. — Caz extrem de rar.  
Dacă se întimplă, se va aștepta răcirea.
4. Lipsă de compresie:
  - a. Scăpări din carter. — Se vor verifica garniturile de etanșarea carterului.

<i>Defecțiuni și cauze:</i>	<i>Remedieri:</i>
b. Compresie slabă în cilindru.	— Se remediază cu ocazia reparației motorului.
5. Cilindrul și chiulasa, cu aripi carele de răcire îmbicsite cu ulei și praf :	
a. Răcire defectuoasă.	— Se va curăța cu o pensulă cu benzină, chiulasa și cilindrul.
6. Eșapamentul infundat sau țeava gătuită.	— Se va îndrepta țeava și curăța toba de eșapament.
7. Lipsă de avans.	— Se va respecta pct. 4.2.11.1.
8. Bujia defectă.	— Se va înlocui.

#### 4.9. Garanție și procedura reclamațiilor.

4.9.1. Uzinele producătoare garantează funcționarea normală a motoretei timp de 6 luni de zile, de la data livrării din sectorul socialist primului cumpărător, sau 5000 km parcursi.

4.9.2. Garanția se extinde asupra defecțiunilor de material, defecțiuni de uzinare sau altor deficiențe, provocate de uzina producătoare.

4.9.3. Nu se acordă garanția asupra uzurii normale, sau uzurii exagerate, provocate de întreținerea proastă, sau neconformă cu instrucțiunile de exploatare, sau deteriorări provocate de accidente.

4.9.4. Reclamațiile se vor adresa în scris Uzinelor „6 Martie” Zărnești, regiunea Brașov, și vor fi însoțite de talonul de control.

Reclamațiile vor cuprinde în mod obligatoriu: numărul facturii, data și magazinul de unde a fost cumpărată motoreta, — defecțiunea și împrejurarea în care a apărut aceea defecțiune.

**mobora.ro**

## 5. SCULE ȘI UNELTE

Pentru reparații pe parcurs sau la domiciliu, se folosește trusa de scule, care se compune din piesele enumerate în fig. 16.

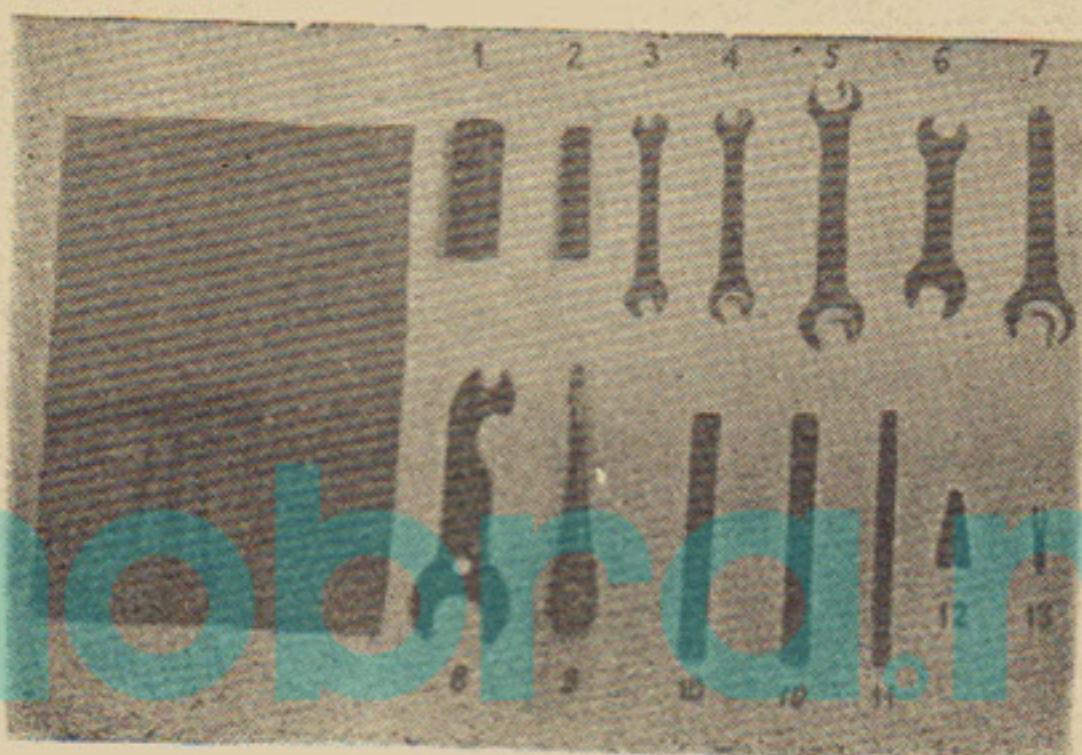


Fig. 16. Scule și unelte.

1. Cheie tubulară pentru bujie.
2. Cheie tubulară 11x14 mm.
3. Cheie fixă dublă 9x11 mm.
4. Cheie fixă dublă 10x12 mm.
5. Cheie fixă dublă 14x17 mm.
6. Cheie fixă dublă 15x17 mm.
7. Cheie simplă 19 mm.
8. Cheie combinată.
9. řurubelnită.
10. Levier.
11. Dorn pentru cheile tubulare.
12. Cheie pentru niplu.
13. Spion 0,4 mm.

*Uzinele producătoare își rezervă dreptul de a face modificări constructive față de cele indicate în instrucțiuni, în scopul îmbunătățirii produsului.*

# mobra.ro

---

Tiparul executat la Intreprinderea poligrafică Brașov,  
str. Lungă nr. 20, sub-comanda or. 3217.

C.T.C. 13

**mobra.ro**

